

TEMA 27

HERRAMIENTAS DE INTERVENCIÓN V. LA LEGISLACIÓN. LA VIGILANCIA Y EL CONTROL.

1. HERRAMIENTAS DE INTERVENCIÓN V.

2. LA LEGISLACIÓN

2.1 INTRODUCCIÓN.

2.2 PRINCIPALES MANIFESTACIONES LEGISLATIVAS COMO HERRAMIENTAS DE INTERVENCIÓN

2.3 PRINCIPALES REFORMAS.

3. LA VIGILANCIA Y EL CONTROL

3.1 ÁREAS DE ACTUACIÓN EN EL ÁMBITO DE INTERVENCIÓN DE LAS REFORMAS NORMATIVAS.

3.2 ÁREAS DE ACTUACIÓN EN EL ÁMBITO DE INTERVENCIÓN DE LA VIGILANCIA Y CONTROL DE LA DISCIPLINA.

1. HERRAMIENTAS DE INTERVENCIÓN V.

2. LA LEGISLACIÓN

2.1 INTRODUCCIÓN.

Tal como establecía la Ley sobre Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, cuyo texto articulado fue aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, en su Preámbulo exponía que “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, como corolario inexcusable de la competencia exclusiva que otorga al Estado, en materia de tráfico y de circulación de vehículos a motor, el artículo 149,1,21ª, de la Constitución”.

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 y que es la Ley en materia de tráfico y seguridad actualmente en vigor, determina su articulado:

“Artículo 1 Objeto

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

2. A tal efecto regula:

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

...”

Así pues, con las excepciones de las competencias cedidas a Cataluña, País Vasco, Navarra y entes locales, podemos afirmar que la Administración del Estado (entre sus diferentes manifestaciones: policial, fomento, servicio público o legislador) debe utilizar sus mecanismos legales como herramientas de intervención para mejorar la Seguridad en nuestras vías.

En concreto en este apartado nos ceñiremos a la Legislación como herramienta de intervención dado que los poderes públicos intervienen en diversos sectores a través de medios jurídicos utilizando dos tipos de actividades, una normativa, que se mueve en el ámbito de la creación del Derecho, y otra ejecutiva que procura su aplicación.

2.2 PRINCIPALES MANIFESTACIONES LEGISLATIVAS COMO HERRAMIENTAS DE INTERVENCIÓN

Entre los principales normas como herramienta de intervención en seguridad vial destacan los siguientes:

Ley 17/2005 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. (Derogada por la disposición derogatoria única del R.D. 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 («B.O.E.» 31 octubre)).

Esta Ley estableció el sistema denominado permiso y licencia de conducción por puntos, el cual, incidiendo sobre las autorizaciones administrativas para conducir, es la combinación de dos elementos esenciales:

Esta Ley estableció el sistema denominado permiso y licencia de conducción por puntos, el cual, incidiendo sobre las autorizaciones administrativas para conducir, es la combinación de dos elementos esenciales.

En primer lugar, su 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 infractores, cursos cuya superación, junto al cumplimiento de otros requisitos y pruebas que se establecen, permitirá la recuperación parcial o total del capital de puntos que, según los casos, corresponda a un conductor.

Y, en segundo lugar, su efecto punitivo para aquellos comportamientos, consistente en la disminución o pérdida del crédito en puntos con que cuenta un conductor, titular de permiso o licencia de conducción. Puntos que son, por otra parte, reflejo del nivel de confianza que como tal conductor le otorga la sociedad en un momento dado y cuya pérdida, a su vez, señala el reproche que tales conductas merecen, derivado y con un claro sustento en la reiterada comisión de infracciones.

No se trataba, de idear una doble penalización para unos mismos hechos, las infracciones de tráfico, pues éstas seguirán siendo, con independencia del sistema por puntos, objeto del correspondiente procedimiento sancionador autónomo, sino de hacerlo compatible con dicho sistema y la consiguiente pérdida automática de los puntos una vez haya adquirido firmeza en vía administrativa la sanción que se imponga, de acuerdo con el baremo que se estableció en el anexo II de la Ley.

El reproche jurídico que se produce cuando se llega a la pérdida total de los puntos lo será, sin duda, no tanto por el hecho que ha constituido la infracción a la norma de tráfico, sino, esencialmente, por la actitud de reiterada vulneración de las reglas, que intentan poner el necesario orden en la circulación de vehículos.

Para instalar en nuestro Derecho positivo del tráfico y circulación de vehículos las normas necesarias que sirvieran de sustento al sistema del

permiso y la licencia de conducción por puntos, hubo de procederse a la modificación del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, por ser dicho texto legal el que contiene las normas, rige la circulación por las vías de utilización general y establece los derechos, obligaciones y requisitos de los usuarios de dichas vías, regulando las autorizaciones que han de garantizar la seguridad vial.

A estos efectos, se modificaron igualmente algunos artículos del mismo texto legal, con el fin de dotar a todo el conjunto de la adecuada coherencia, facilitando su comprensión y mejorando la sistemática general de los preceptos, lo que incide sin duda en un adecuado funcionamiento de toda la institución.

Entre los cambios introducidos destacamos los siguientes:

- Incluyó entre las competencias que corresponden expresamente al Ministerio del Interior, la de gestionar los cursos de sensibilización y reeducación vial que han de realizar los conductores como consecuencia de la pérdida parcial o total de los puntos que le hayan sido asignados.
- Se atribuyó al Ministro del Interior otra competencia más relacionada con la especial atención a los derechos de las personas con discapacidad, por cuanto deberá garantizar la igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad de dicho colectivo, especialmente en su calidad de conductores.
- Se introdujo la obligación de que los conductores y ocupantes de los vehículos utilicen los cinturones de seguridad, cascos y demás elementos de protección y dispositivos de seguridad de uso obligatorio y, por otra parte, la prohibición de circular con menores de tres años en los asientos traseros del vehículo si no van protegidos con un adecuado sistema de protección.
- Se añadió que la vigencia las autorización administrativa para conducir queda condicionada a que su titular mantenga el número de puntos que le fueron asignados y determina el crédito inicial de puntos que va a ser asignado con carácter general, con excepción de dos colectivos que por suponer un mayor riesgo para la seguridad vial van a recibir un crédito menor de puntos.
- Se contempló la posibilidad de bonificar con dos puntos, los tres primeros años, y un punto, los tres siguientes, hasta un máximo de quince puntos, a aquellos conductores que durante esos períodos de tiempo no hayan sido sancionados en firme en vía administrativa por la comisión de una infracción que lleve aparejada la pérdida de puntos.
- Se regularon los efectos de la declaración de la pérdida de vigencia del permiso o la licencia de conducción como consecuencia de haber perdido la totalidad de los puntos que tenía asignados. Se contempló, además, las formas de recuperación parcial o total de los puntos, los plazos de tiempo que habrán de transcurrir para poder obtener una nueva autorización para conducir, y se concretaba que la duración,

contenido y requisitos de los cursos de sensibilización y reeducación vial se determinarían por el Ministro del Interior.

- Se modificó el cuadro general de infracciones para ordenarlo, dentro de las infracciones ya previstas en la normativa de tráfico, dotándolas de una adecuada sistemática y actualizándolo y adaptándolo a las modificaciones que en este sentido había ido sufriendo la propia Ley.
- Se incluyó, además, entre las infracciones graves una serie de infracciones que hasta ese momento no habían sido calificadas como tales, pero que por su reproche social y peligrosidad, así como por su directa relación con la seguridad vial, habían de ser consideradas como graves (uso del móvil, cinturón de seguridad,...)
- Estableció el pago anticipado y voluntario de la multa, con reducción del 30 %, que implicaba únicamente la renuncia a formular alegaciones y la terminación del procedimiento sin necesidad de dictar resolución expresa, sin perjuicio de la posibilidad de interponer los recursos correspondientes, en aras del principio constitucional de eficacia que ha de regir la actuación de la Administración.
- Se modificó el plazo durante el que el interesado podía beneficiarse del pago anticipado de la multa con la reducción prevista, estableciéndolo en 30 días naturales a contar desde la notificación.
- Se llevaron a cabo modificaciones en lo referente a personas responsables, al contemplar la posibilidad de que los menores que hayan cometido infracciones leves pudieran sustituir la sanción económica de multa por medidas sociales relacionadas con la seguridad vial.
- Por otra parte, especial relevancia tiene la modificación, sustentado en los principios de equidad y proporcionalidad y para que produzca el deseado efecto disuasorio, de elevar a infracción muy grave el incumplimiento del deber de identificar al conductor responsable de la infracción, identificación que a los efectos del cumplimiento de esta obligación debe ser veraz, y que deben cumplir, salvo que exista causa justificada que lo impida, tanto el titular del vehículo como el arrendatario del mismo.
- Se recogió la obligación de que las sanciones impuestas por otras Administraciones, locales o autonómicas, o las sentencias dictadas por las autoridades judiciales que condenen a la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, sean comunicadas en el plazo de quince días a la Dirección General de Tráfico, para su anotación en el Registro de Conductores e Infractores.
- Se incorporó un anexo II en el que se relacionaban cada una de las infracciones y el número de puntos que se van a perder en el supuesto de ser sancionado en firme en vía administrativa por su comisión. De esta manera, se estableció un sistema objetivo a la hora de determinar el número de puntos que se van a descontar automáticamente. Estas infracciones eran, fundamentalmente, aquellas que implicaban un riesgo evidente para la seguridad vial, habiéndose descartado aquellas otras

infracciones que aun siendo calificadas como graves o muy graves son consideradas infracciones de carácter administrativo.

- Se incorporó un anexo III De los cursos de sensibilización y reeducación vial.

La Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora.(derogada por la disposición derogatoria única del R.D. 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 («B.O.E.» 31 octubre).

El diccionario de la lengua de la Real Academia Española define el derecho como el “conjunto de principios y normas, expresivos de una idea de justicia y de orden, que regulan las relaciones humanas en toda sociedad y cuya observancia puede ser impuesta de manera coactiva”

Para aquel que no conoce la ciencia jurídica, la lectura conjunta de los términos “normas”, “relaciones humanas” y “de manera coactiva” le llevará en muchas ocasiones y de una manera subconsciente a imaginar la norma de circulación y la multa de tráfico. Y es aquí donde aparecen los tres datos referentes a esas “relaciones humanas” que fueron tenidos muy en cuenta por la Dirección General de Tráfico a la hora de diseñar el Proyecto de Ley de reforma de la Ley de Seguridad Vial en materia sancionadora : Ley 18/2009, de 23 de Noviembre (derogada por la disposición derogatoria única del R.D. 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 («B.O.E.» 31 octubre)).

El primer dato era el número de destinatarios finales de la norma. Es decir, de posibles-infractores. Nada menos que 25.000.000 de personas constituyen el censo de conductores, y con él, de posibles infractores del procedimiento. En definitiva, la norma no se iba a dirigir a regular un procedimiento para unos pocos individuos en caso de litigio, sino que iba a ser “usada” diariamente por una multitud de conductores. Con este dato, y teniendo en cuenta que no todos los conductores son juristas, se trataba de diseñar una norma clara, sencilla y comprensible. Solo así podría ser adoptada, entendida y cumplida por el conductor.

El segundo dato es el número de veces que la norma se iba a aplicar, esto es, el número de expedientes sancionadores que generan las infracciones a la norma de tráfico. 15.000.000 de expedientes sancionadores al año, nada más y

nada menos. De hecho, como ocurre en todos los países de nuestro entorno, la ley de tráfico es la norma más infringida.

La última cifra también cobraba especial relevancia: el número de gestores o aplicadores de la norma. Esto es, el número de administraciones con competencias sancionadora en materia de tráfico. Además de la Dirección General de Tráfico imponen sanciones de tráfico en nuestro país el Servei Català de Trànsit, Trafiko Vasco y 8.000 ayuntamientos. Con este número de gestores, la norma debía conseguir la mayor uniformidad posible, al objeto de que el conductor tuviese certeza jurídica en el castigo que la infracción de la norma conllevaba.

En el capítulo de las infracciones, la Ley incluye nuevas infracciones graves como la de programar el navegador conduciendo o que el titular de un vehículo permita que sea conducido por una persona que nunca ha obtenido el permiso de conducción.

Se introduce también, un nuevo catálogo de infracciones muy graves como no instalar la señalización de obras o hacerlo incorrectamente, poniendo en grave riesgo la seguridad vial o conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radar o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia y control del tráfico con una sanción de 6.000 euros. Además, a los responsables de actividades industriales contrarias a la seguridad vial se les sancionará por la instalación en los vehículos de este tipo de aparatos con multas entre 3.000 y 20.000 euros.

Se eleva de leve a grave la infracción de estacionar en el espacio reservado a los discapacitados y disminuyen de graves a leves, determinadas conductas sin relevancia para la seguridad vial como por ejemplo no hacer el cambio de titularidad del vehículo en plazo.

Respecto a las sanciones, la norma establece una cuantía fija y única para cada infracción que será de aplicación obligatoria para todas las administraciones. De este modo, el conductor conocerá cuál es la sanción que se le aplica por infringir una norma determinada, independientemente de donde cometa dicha infracción o cuál sea la administración que impone la multa..

Con la Ley 18/2009 se estableció que las infracciones leves eran sancionadas con multa de hasta 100 euros, las graves, con multa de 200 euros y las muy graves con multa de 500 euros, excepto las infracciones referidas a no respetar los límites de velocidad, que conllevarán como sanción la cuantía prevista en el Anexo IV de dicha Ley. En dicho anexo, se fijan y unifican las sanciones por dicho concepto, de modo que se establece una cuantía fija y

única dependiendo del exceso cometido que será aplicable obligatoriamente por todas las administraciones con competencia sancionadora.

Respecto a la no identificación del conductor que ha cometido una infracción, la Ley es más estricta y la sanción por no identificarle será el doble de la cuantía prevista para la infracción originaria que la motivó en el caso de infracciones leves y el triple de la cuantía en el caso de las infracciones graves y muy graves.

El principio general de que el sujeto responsable de la infracción es el autor del hecho, se mantiene en la nueva Ley. Por este motivo, a la obligación del titular de identificar a la persona que conducía el vehículo en el momento de la comisión de una infracción, se suma también, la obligación de que el titular del vehículo impida que éste sea conducido por quien carezca de la autorización administrativa correspondiente.

Otra de las novedades es la figura del conductor habitual. Los titulares de los vehículos y las empresas de arrendamiento a largo plazo podrán comunicar al Registro de Vehículos quien es el conductor habitual, de modo, que trasladen a este último las obligaciones anteriormente citadas de identificación.

Esta Ley dio lugar a un PROCEDIMIENTO SANCIONADOR MÁS AGIL Y SENCILLO

Tres son las novedades más importantes:

- La creación de un procedimiento abreviado,
- La terminación de oficio del procedimiento ante la falta de actuaciones por parte del infractor.
- El diseño de un nuevo protocolo de notificaciones en donde se incluyen los nuevos sistemas telemáticos de comunicación (correo electrónico, móvil...)

-Los infractores que decidan recurrir, no podrán acogerse al descuento del 50% del importe de la sanción y seguirán el procedimiento ordinario, donde dispondrán de un plazo de 20 días naturales para formular las alegaciones, pruebas y recursos oportunos. Si el denunciado no formula alegaciones ni abona el importe de la multa en el plazo establecido, la Ley castiga su inactividad y será la Administración la que ejecutará la sanción en el plazo de 30 días naturales desde la notificación de la denuncia.

-Además, se sustituye el recurso de alzada por el de reposición, más acorde con el hecho de que el 95% de las denuncias se confirman a favor de la Administración; de modo que la interposición de este recurso no suspenderá la ejecución del acto impugnado ni la de la sanción. En caso de que la infracción llevara aparejada pérdida de puntos estos se detraerán una vez notificada la resolución

-Con objeto de evitar la impunidad y garantizar la seguridad vial en la circulación, se establece para aquellos infractores que no cumplan con la sanción, una serie de medidas provisionales como la inmovilización del vehículo en determinados casos, la retirada y depósito del mismo, el tratamiento residual del vehículo y la limitación para realizar determinadas autorizaciones administrativas. De este modo, los conductores que tengan cuatro o más sanciones graves o muy graves firmes sin pagar, no podrán hacer ningún trámite con el vehículo.

-Además, se amplía de uno a cuatro años el periodo para exigir el importe de la multa no abonada; la ejecución para los impagados es el establecido por la Ley General Tributaria y se establece, con excepciones, la responsabilidad subsidiaria del titular del vehículo para aquellos casos de impago de multa impuesta al conductor.

-Se simplifica el cuadro de infracciones que detraen puntos, pasando de 27 a 20, con el fin sancionar únicamente conductas graves y muy graves. La detracción de puntos por exceso de velocidad viene recogido en el anexo IV.

-También se amplía de 4 a 6 los puntos que un conductor puede recuperar cuando ha perdido parte del crédito inicial, al realizar el curso de recuperación de puntos.

-La Norma también contempla la creación del Registro Estatal de Víctimas de Accidentes de Tráfico y que el importe de las sanciones económicas obtenidas por infracciones de tráfico, en el ámbito de la Administración General del Estado, se destine íntegramente a la financiación de actuaciones y servicios en materia de seguridad vial, a la prevención de accidentes de tráfico y ayuda a las víctimas.

-Aspecto importante en el ejercicio del derecho administrativo es el de la notificación de las diferentes documentos generados en el procedimiento sancionador (iniciación, resolución,...). Los actos administrativos, cualesquiera que sea su contenido, no comienzan a producir efectos hasta que no se han notificado correctamente al administrado. En este sentido, la notificación, dentro del ámbito del procedimiento sancionador de tráfico, cobra especial relevancia en las infracciones captadas por sistemas de vigilancia y disciplina del tráfico (radares fijos, cámaras de vigilancia de acceso al centro histórico de la ciudad, ...) En este tipo de infracciones, donde no hay Agente de la Autoridad que detenga al infractor, la notificación es la primera noticia que tiene el autor del hecho de que ha cometido una infracción. Si la notificación falla (ausente, desconocido, remisión posterior al Boletín Oficial de la Provincia,...) el procedimiento sancionador fracasa: la multa probablemente se cobre a través de la vía ejecutiva, pero el infractor ha quedado desprotegido de toda posibilidad de actuar en el procedimiento sancionador (alegar, recurrir, pagar con descuento,...).

Con este objeto, se introducen dos novedades importantes.

- a) **La Dirección Electrónica Vial.** Puede definirse como la sustitución del domicilio físico de notificaciones del procedimiento sancionador por un domicilio electrónico. Las Administraciones con competencia sancionadora remiten las notificaciones al domicilio físico de notificaciones que consta en los Registros de la Dirección General de Tráfico. Ese domicilio físico genera problemas, habida cuenta de los errores en la información del mismo (número, calle,...), de la entrega por los servicios postales, de la diversidad de domicilios,...De hecho, una de cada tres notificaciones en vía postal presenta algún tipo de problema que obliga a remitir la notificación al Boletín Oficial de la Provincial de la provincia donde se cometió el hecho infractor, sin que el conductor se entere de su contenido. La Dirección Electrónica Vial es un sitio web, un buzón electrónico dentro de la página de la Dirección General de Tráfico, que, una vez activado por el ciudadano, permite a las Administraciones sustituir el envío de la notificación postal en formato papel por un documento (PDF) a ese sitio web.

Varias notas importantes se refieren a esa Dirección Electrónica Vial.

1.- como ocurre con el acceso al buzón físico de nuestro domicilio (que requiere de llave para proteger nuestra correspondencia) la Dirección Electrónica Vial requiere también de llave (en este caso, el DNI electrónico u otro tipo de certificado digital) para la creación y acceso al mismo. De este modo, la correspondencia electrónica queda también protegida y solo podrá ser consultada por el destinatario de la misma.

2.- al objeto de evitar que el ciudadano se preocupe por entrar cada día en su Dirección Electrónica Vial para consultar si existen notificaciones pendientes, la DEV cuenta con un sistema de avisos al correo electrónico personal y al teléfono móvil. En estos dos medios se genera un aviso indicando que debes recoger una notificación en tu Dirección Electrónica Vial.

3.- la Dirección Electrónica Vial se convierte en el medio natural de comunicación entre el conductor/titular del vehículo y la Administración, en todos los aspectos relacionados con el vehículo o su permiso de conducción. De este modo, además de las notificaciones de las infracciones y sanciones, a la Dirección Electrónica Vial se generarán avisos referentes a la próxima caducidad del permiso de conducción, a la caducidad de la ITV, del seguro del vehículo,....

4.- la Dirección Electrónica Vial es única para todas las autorizaciones administrativas de que disponga un titular de vehículo o de permiso de conducir. Es decir, una Dirección Electrónica Vial, un DNI o un CIF. De este modo, si una empresa se da de alta en la Dirección Electrónica Vial,

todas las notificaciones de todos los vehículos de que disponga la flota se notificarán en esa Dirección Electrónica Vial.

5.- La Ley establece que la obtención de esa Dirección Electrónica Vial es voluntaria para las personas físicas, y obligatoria para las personas jurídicas que matriculen vehículos nuevos a partir del 25 de Noviembre.

6.- En principio, la Dirección Electrónica Vial entra en vigor el 25 de Noviembre como método obligatorio de notificación (caso de activarse por el ciudadano) para las notificaciones de la Dirección General de Tráfico, Servei Català de Trànsit y Trafiko Vasco. En definitiva, para las notificaciones por infracciones cometidas en la carretera, no en la ciudad. Para las infracciones cometidas en el ámbito urbano, los Ayuntamientos disponen hasta el 25 de Mayo de 2012 para irse incorporando al sistema. A partir de esta fecha, si el denunciado cuenta con Dirección Electrónica Vial, las notificaciones solo serán válidas si se practican en ella

b). El Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA). De acuerdo con lo establecido en el artículo 59 de la Ley 30/92, las notificaciones que no puedan practicarse, se harán por medio de anuncios en el Tablón de edictos del Ayuntamiento de su último domicilio, en el “Boletín Oficial del Estado”, de la Comunidad Autónoma o de la Provincia, según cual sea la Administración de la que proceda el acto a notificar, y el ámbito territorial del órgano que lo dictó. Los procedimientos sancionadores de tráfico son un claro ejemplo del uso de este tipo de notificación, que sin embargo, teniendo efectos formales, no provoca ninguna garantía material de que la notificación ha sido conocida por el infractor (el ciudadano no se levanta por las mañanas a consultar los 52 Boletines Oficiales de la Provincia por si pudiera haber alguna notificación pendiente).

Al objeto de sustituir esa notificación en el Boletín Oficial de la Provincia de la que el ciudadano no tiene en la práctica conocimiento, se crea el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico. De acuerdo con lo establecido en el art. 78, las notificaciones que no puedan efectuarse en la Dirección Electrónica Vial o en el domicilio indicado, se practicarán en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA). Transcurrido el periodo de veinte días naturales desde que la notificación se hubiese publicado en el TESTRA, se entenderá que ésta ha sido practicada, dándose por cumplido dicho trámite y continuándose con el procedimiento.

Las características principales pueden describirse del siguiente modo:

1. Es una página web donde de una manera ordenada se incorporan todas las notificaciones del procedimiento sancionador que no han podido practicarse en el domicilio del interesado.
2. Como ocurre con el acceso de los ciudadanos a los Boletines de la provincia, este acceso es público. De este modo, al entrar en la página web del TESTRA, con solo teclear nuestro Documento Nacional de Identidad o nuestra matrícula podremos saber si existe alguna multa pendiente de notificar.
3. Como ocurre con la Dirección Electrónica Vial, el TESTRA cuenta con un sistemas de avisos y alertas al correo electrónico personal y al teléfono móvil que te permite no tener que consultar permanentemente el mismo. En la propia página web, con solo facilitar tu correo electrónico y tu teléfono móvil se recibirá un aviso de que una notificación se ha publicado en el TESTRA.
4. En definitiva, puede definirse como un “macroboletín oficial de la provincia” ordenado y en formato electrónico, donde aquel que desea saber si tiene alguna notificación pendiente, puede hacerlo. Hasta el momento no era posible: era necesario consultar todas y cada una de las páginas de todos los boletines provinciales.
5. No obstante la mejora que supone el TESTRA, debe quedar claro que es “la solución menos mala” para la práctica del ejercicio de la potestad sancionadora. La publicación en el TESTRA no es sino el fracaso del ejercicio de la potestad sancionadora por parte de las administraciones con competencias en materia de tráfico que no han conseguido hacer llegar la correspondiente notificación al ciudadano.
6. La sustitución de la publicación en BOP y en el Tablón de Edictos del Ayuntamiento por una única publicación en el TESTRA, será hace obligatoria para las todas las notificaciones de las infracciones de tráfico que se cometan en la carretera a partir del 25 de Noviembre (tramitadas por tanto por DGT, Servei Català de Transit y Trafiko Vasco).

La Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (derogada por la disposición derogatoria única del R.D. 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 («B.O.E.» 31 octubre) también introduce modificaciones en materia de tráfico y seguridad vial:

-El hasta ahora denominado «Consejo Superior de Seguridad Vial» retoma la denominación más precisa de «Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible». El cambio de denominación tiene como

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, toda vez que la movilidad es un aspecto esencial que no debe quedar relegado, sino todo lo contrario.

-Por otra parte, se crea la Conferencia Sectorial de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible como órgano de cooperación entre la Administración General del Estado y las administraciones de las Comunidades Autónomas que hayan asumido, a través de sus Estatutos de Autonomía, competencias para la protección de personas y bienes y el mantenimiento del orden público y, además, tengan transferidas funciones ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor. Su finalidad es desarrollar una actuación coordinada, con atención a los principios de lealtad institucional y respeto recíproco en el ejercicio de las competencias atribuidas a aquellas administraciones.

-Un aspecto esencial de la reforma es el relativo a los sistemas de seguridad de conductores y ocupantes de los vehículos. En el mismo precepto, junto a la referencia a los cinturones y a los sistemas de retención infantil, también se modifica la regulación relativa al casco de protección, esencialmente para remitir a un posterior desarrollo reglamentario los supuestos y condiciones de su uso, sin perjuicio de establecer directamente la obligación de su utilización en dos casos: uno, ya previsto actualmente, hace referencia a la obligatoriedad de uso del casco para los ciclistas y ocupantes de bicicletas en vías interurbanas; y otro, que se introduce, referente a los menores de dieciséis años, que deben estar siempre protegidos cuando circulen en bicicleta, con independencia del lugar por donde lo hagan.

-Otro aspecto que se modifica de forma sustancial, en el artículo 12, es la regulación de la presencia de drogas en la conducción. Aunque las primeras versiones del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial ya hacían mención a la prohibición del consumo de drogas en la conducción, lo cierto es que ha habido que esperar a que los controles para la detección de la presencia de estas sustancias se generalizaran hace pocos años, para poder abordar este problema, que se constata ya como uno de los más graves para la seguridad vial.

Desde el punto de vista administrativo se castiga la mera presencia de drogas en el organismo del conductor, de las que quedarán excluidas aquellas sustancias que se utilicen bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se esté en condiciones de utilizar el vehículo conforme a la obligación de diligencia, precaución y no distracción establecida en el artículo 9, dejando para el tipo penal previsto en el artículo 379.2 del Código Penal la sanción por la conducción bajo la influencia de drogas. Precisamente, una de las principales disfunciones de la regulación existente hasta ahora en el artículo 12 y en otros que hacían referencia a esta materia, era la confusión entre el objeto de la regulación penal y el de la administrativa, que ahora se pretende deslindar de forma más nítida.

Aspecto importante, porque por primera vez se explicita en esta ley, es la apuesta por los dispositivos de detección de drogas en saliva, que se han demostrado como seguros jurídicamente, poco intrusivos para los conductores y viables desde un punto de vista policial. Aunque este tipo de dispositivos se concretan ahora en la norma administrativa, ya el artículo 796.1 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, tras la modificación operada por la 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, los incluyó previamente en el ámbito penal.

-En cuanto a infracciones, destacar que el anexo IV se actualiza, 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, el artículo 65 incorpora, en su apartado 4, la utilización de mecanismos de detección de radares o cinemómetros; la prohibición de circular con pasajeros menores en asientos delanteros o traseros cuando no esté permitido; así como la realización de obras en la vía sin comunicarlas con anterioridad a su inicio a la autoridad responsable de la gestión y regulación del tráfico, o sin seguir sus instrucciones.

- 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. Se regula el procedimiento para el intercambio de información sobre infracciones de tráfico entre España y los demás Estados de la Unión Europea, a fin de poder sancionar determinadas infracciones cuando se cometan con un vehículo matriculado en un Estado miembro distinto de aquel en el que se cometió la infracción.

2.3 PRINCIPALES REFORMAS

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:

La disposición final segunda de la Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, autoriza al Gobierno para aprobar, en el plazo de dieciocho meses a partir de su entrada en vigor que tuvo lugar, con carácter general, el 9 de mayo de 2014, un texto refundido en el que se integren, debidamente regularizados, aclarados y armonizados, el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, y las leyes que lo han

modificado, incluidas las disposiciones de las leyes modificativas que no se incorporaron a aquél.

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

-Se han recopilado las numerosas normas que han modificado el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y 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 que se venían usando a lo largo del texto de manera diferente, al objeto de dotarlo de la necesaria cohesión interna.

-Se ha adaptado su contenido a la reciente modificación de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, por la Ley 15/2014, de 16 de septiembre, de racionalización del Sector Público y otras medidas de reforma administrativa, **que convierte al BOE en un tablón edictal único, pasando a ser voluntaria la publicación en el Tablón Edictal 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, que se había recogido en la disposición final segunda de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, a cuya derogación se procede por entender que, por su contenido, debía integrarse en este texto refundido.

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.

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

La ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y

Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos:

La Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, aprobada por el Consejo de Ministros el 25 de febrero de 2011, fija como principal indicador de la misma bajar de la tasa de 37 personas fallecidas por millón de habitantes, objetivo que debe alcanzarse al finalizar la presente década. Si bien en los años iniciales de aplicación de la Estrategia este indicador parecía alcanzable, las cifras consolidadas de siniestralidad de los últimos años señalan que la tasa ha empeorado, consolidándose una tendencia decreciente, y actualmente se encuentra en 39 personas fallecidas por millón de habitantes.

Además de este indicador principal, la citada Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 recoge otros indicadores a conseguir también al final de la presente década, entre los que se destacan la reducción del número de personas heridas graves en un 35%, cero niños fallecidos sin sistema de retención infantil y un 20% menos de fallecidos y heridos graves usuarios de motocicletas.

-El objeto de la reforma se centra principalmente en la revisión de las infracciones que detraen puntos; el reconocimiento que tiene para la seguridad vial la superación de cursos de conducción segura y eficiente; el tratamiento actualizado de la conducción profesional; y la unificación a dos años del plazo que tiene que transcurrir para recuperar el saldo inicial de puntos tras la firmeza de las sanciones.

-La modificación legal busca compensar aspectos que aumentan la presión punitiva sobre las personas conductoras –infracciones que agravan la pérdida de puntos por su relación actual con los factores concurrentes de accidentalidad– con medidas que favorecen el cambio de comportamiento y que recompensan a quienes se adaptan e interiorizan una conducción que minimiza los riesgos.

Destaca

- **Retirada de 6 puntos** por conducir sujetando con la mano dispositivos de telefonía móvil.
- **Cuatro puntos** a detraer por no utilizar el cinturón de seguridad, los sistemas de retención infantil, el casco y otros elementos de protección.
- Se especifica, además, como **causa de sanción el mal uso de estos elementos** como ejemplo, llevar el casco de protección o el cinturón de seguridad sin abrochar.
- **Sanción de 500 euros y retirada de 3 puntos**, por llevar en el vehículo mecanismos de detección de radares o cinemómetros. Actualmente solo se sanciona si se usan mientras se conduce, a partir de la reforma se sancionará su mera tenencia.
- **No se podrá rebasar en 20 km/h los límites de velocidad** en las carreteras convencionales **cuando adelanten a otros vehículos.**
- **Posibilidad de recuperar 2 puntos del carné por la realización de los cursos de conducción segura** certificados por la Dirección General de

Tráfico. Una orden ministerial desarrollará los requisitos necesarios y las condiciones que deben cumplir.

- **Se unifica en dos años** el plazo que habrá de transcurrir sin cometer infracciones para recuperar el saldo inicial de puntos. Ahora pueden ser 2 ó 3, según la gravedad de la infracción cometida.
- **Sanción de 500 euros con penalización de 6 meses** sin poderse presentar al examen, si se comete fraude en los exámenes de conducir utilizando dispositivos de intercomunicación no autorizados.
- Se prevé el acceso on-line al registro de Conductores a las empresas de transporte de personas y de mercancías para que puedan conocer si el permiso de conducir de sus trabajadores está vigente o no. Solo se informará en rojo o verde según si está vigente o no.

Pero además de la Ley de seguridad vial y sus modificaciones, citaremos otros hitos legislativos importantes:

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

Tras la aprobación de esta gran medida en el año 2008, quedaba pendiente la otra gran reforma que no era otra que la del Reglamento general de Conductores que versaba desde el año 1997 y el cual se aprobó por Rd 818/2009 de 9 de diciembre y que analizaré a continuación, con los siguientes puntos:

a) Necesidad y oportunidad

El antiguo Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, había sido objeto de **numerosas modificaciones** las cuales eran complicadas y se dilataban demasiado en el tiempo, ejemplo: modificaciones como la operada por el Real Decreto 62/2006, de 27 de enero, para dar cumplimiento a la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de las Comunidades Europeas de 9 de septiembre de 2004 y para adaptarlo a la modificación introducida por la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos. El actual Reglamento pretende armonizar la normativa en materia de conductores, excesivamente dispersa, unificando en un sólo texto las normas que la regulan. Todo proviene de la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción que refunde y sustituye a la Directiva 91/439/CEE, que tiene que ser transpuesta a nuestro ordenamiento jurídico el 19 de enero de 2011 como fecha límite. Asimismo, pretende llevar a cabo una simplificación de los procedimientos administrativos de conductores y dar una nueva estructura al Reglamento, siguiendo la sistemática de otros, como el General de Vehículos, para hacerla más racional, descargando de contenido el articulado, en la medida de lo posible, y llevando a los anexos gran parte de éste (documentación a aportar con la solicitud, modelos, contenido de las pruebas, Códigos armonizados..etc). Esta sistemática facilitará su

modificación en el futuro ya que los Anexos se modificarán por Orden como por ejemplo: (Disp.final 3ª). "El Gobierno podrá regular las condiciones y requisitos de la licencia de conducción acompañada para realizar el aprendizaje en la conducción".

b) Novedades más significativas:

Con las ideas señaladas, las principales novedades del actual Reglamento son las siguientes:

1.- PERMISOS DE CONDUCCIÓN.

- Se adecuan a la normativa de la Unión Europea, por ejemplo será necesario tener 24 años para obtener el permiso de la clase D y D+E. La obtención del mismo no implica el C+E, habiéndose obtenido anteriormente el C.
- Bajo la tutela de la U.E y ante el preocupante incremento del nº de víctimas motoristas, se introduce una nueva clase de permiso de conducción, con eficacia en todo el espacio comunitario, para motocicletas, el A2, que autoriza a conducir motocicletas de potencia media (potencia máxima de 35 Kw. y relación potencia/peso de 0,2 Kw./Kg). Motos de hasta 500 ccc, aprox.
- Se podrá obtener, de manera directa siempre que el aspirante tenga 18 años cumplidos y supere todas las pruebas de control de conocimientos y de control de aptitudes correspondientes (Común+Espec+Destrez+Abierto), o de manera progresiva, siempre que el aspirante sea titular de permiso de la clase A1 con, al menos, 2 años de antigüedad y supere una prueba de control de aptitudes y comportamientos que, en el futuro, podrá ser sustituida por una formación específica (O.M).
- La conducción de las motocicletas más potentes (más de 35 Kw.) exigirá poseer el permiso de la clase A. Motos de más 500ccc. aprox. Sólo se podrá obtener a través de un acceso progresivo, siempre que el aspirante tenga 20 años cumplidos, sea titular con, al menos, 2 años de antigüedad del permiso de la clase A2 y supere una formación específica (O.M). Esta formación específica se desarrolla por Orden Ministerial 2323/2011, se establecen un total de 9 horas de curso, 3 de teórica y 6 de práctica.
- La habilitación a los titulares de permiso de clase B para conducir ciertos vehículos (los prioritarios cuando circulen en servicio urgente, los que realicen transporte escolar cuando transporten escolares, así como los destinados al transporte público de viajeros de hasta 3500 kg), denominada BTP. Para obtenerlo será necesario tener una experiencia mínima durante, al menos, 1 año, en la conducción de vehículos que autoriza a conducir el permiso de la clase B y superar una prueba de control de conocimientos específicos. Asimismo, se contempla la posibilidad de suplir la falta de experiencia con una formación específica y la superación de una prueba de control de aptitudes y comportamientos (Abierto). Esta habilitación a día de hoy está derogada.

- También se establece la imposición de un nuevo código: el B-96, en los permisos de aquellos conductores que quieran transportar un remolque de más de 750 kilogramos y una MMC 3.500 y 4.250 kilogramos. Ejemplo: caravanas grandes. Algo que se debe tener en cuenta es que este Reglamento de Conductores autoriza con el permiso de la clase B, a la conducción de vehículos turismos + un remolque de menos de 750 Kg., siempre que su MMC no supere los 4250 Kg. Y ante el problema surgido con la caravanas de gran pesaje, también autoriza a llevar remolques de + de 750 Kg. Siempre y cuando la MMC no supere los 3500 Kg.

2.- CICLOMOTORES.

- Se eleva a la categoría de permiso de conducir AM la actual licencia para conducir ciclomotores y cuatriciclos ligeros. Debemos tener en cuenta las licencias antiguas con carácter indefinido, sus titulares deben acudir a las Jefaturas a sustituirlas por el permiso AM correspondientes.
- Se establece en 15 años la edad mínima para obtener el nuevo permiso de clase AM, si bien éste no autorizará a transportar pasajeros hasta que su titular haya cumplido los 18 años. A partir del 1/09/2010. Dando así fiel cumplimiento normativo a lo establecido en un principio en la medidas adoptadas para disminuir el nº de fallecidos con vehículos de dos ruedas.

REGLAMENTO GENERAL DE CONDUCTORES

	ANTES	NUEVO REGLAMENTO GENERAL DE CONDUCTORES
CICLOMOTORES	Edad 14 años para los expedidos antes del 01/09/2008	Edad 15 años (entra en vigor por moratoria en septiembre de 2010)
Hasta 50 cc, triciclos y cuatriciclos ligeros	Examen teórico y prueba práctica en circuito cerrado.	Examen teórico y prueba práctica en circuito cerrado
Permiso de conducir AM	Edad 16 años para transportar pasajeros los expedidos antes del 01/09/2008 Edad 18 años para transportar pasajeros	Edad 18 años para transportar pasajeros
MOTOCICLETAS	Examen teórico, prueba en circuito cerrado y en vía abierta al tráfico	Examen teórico, prueba en circuito cerrado y en vía abierta al tráfico
A1 (motos hasta 125cc) Potencia Máxima 11 Kw	Edad 16 años	Edad 16 años
A2 (motos hasta 500cc) Potencia hasta 35 Kw		Edad 18 años o 2 años de antigüedad del A1 + Pruebas o Curso de Formación correspondiente (por ORDEN MINISTERIAL)
A (motos de + de 500cc) Potencia de más de 35 Kw	Edad 18 años	Acceso progresivo. Edad 20 años, ser titular del A2 con 2 años de experiencia y superar formación específica

Cabe decir que mediante la aprobación del Real Decreto 971/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, **se incorpora de manera parcial**, la Directiva (UE) 2018/645 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de abril de 2018, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de vehículos destinados a transporte de mercancías o de viajeros por carretera, y la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre, sobre el permiso de conducción:

- **Se reduce la edad mínima exigible para conducir camiones a los 18 años** (Ahora 21 años) habiendo aprobado el Certificado de Aptitud Profesional (CAP) de 280 horas de duración.
- **Se reduce también la edad mínima exigible para conducir autocares a 18 años** , pero solo sin pasajeros y en un radio máximo de 50 km. Solo será a partir de los 21 años y con el CAP de 280 horas cuando podrán llevar pasajeros.
- **Amplía de 3.500 kg a 4.250 kg el peso de las furgonetas que se pueden conducir en territorio nacional con el permiso B para el transporte de mercancías**, solamente cuando el incremento de la masa se deba a los nuevos sistemas de propulsión.

Se introduce algunas **mejoras en las pruebas de capacitación** necesarias para obtener el permiso de conducción.

- Especifica los equipos de protección obligatorios que tienen que llevar los aspirantes en las pruebas de destreza y de circulación para la obtención de los permisos de motor.
- Establece la posibilidad de que, en determinados casos y previa valoración médica y mecánica individualizada, se puedan autorizar el acceso a los permisos de conducción de camiones y autobuses de personas con problemas asociados al sistema locomotor. Los avances en prótesis y vehículos hacen posible que estas personas puedan obtener dichos permisos.

El número 2 del artículo 4 Queda redactado por el apartado uno del artículo único del R.D. 971/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por R.D. 818/2009, de 8 de mayo («B.O.E.» 11 noviembre) de la siguiente manera, estando vigente desde el 12 noviembre 2020:

Clase de permiso	Vehículos que autoriza a conducir	Edad: años cumplidos	Excepciones
AM	<p>1. Ciclomotores de dos o tres ruedas y cuatriciclos ligeros.</p> <p>Podrá estar limitado a la conducción de ciclomotores de tres ruedas y cuatriciclos ligeros.</p> <p>2. Vehículos para personas de movilidad reducida.</p>	15	
A1	<p>1. Motocicletas con una cilindrada máxima de 125 cm³, una potencia máxima de 11 kW y una relación potencia/peso máxima de 0,1 kW/kg y triciclos de motor cuya potencia máxima no exceda de 15 kW.</p> <p>2. Vehículos para personas de movilidad reducida.</p>	16	
A2	Motocicletas con una potencia máxima de 35 kW y una relación potencia/peso máxima de 0,2 kW/kg y no derivadas de un vehículo con más del doble de su potencia.	18	
A	Motocicletas y triciclos de motor.	20	Hasta los 21 años cumplidos no autorizará a conducir triciclos de motor cuya potencia máxima exceda de 15 kW.
B	<p>1. Automóviles cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kg que estén diseñados y contruidos para el transporte de no más de ocho pasajeros además del conductor. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.</p> <p>2. Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase B y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto no exceda de 4.250 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo</p>	18	<p>Hasta los 21 años cumplidos no autorizará a conducir triciclos de motor cuya potencia máxima exceda de 15 kW.</p> <p>Se podrán conducir dentro del territorio nacional con el permiso de la clase B, con una antigüedad superior a dos años, automóviles sin remolque impulsados por combustibles alternativos destinados al transporte de mercancías con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kg pero que no exceda los 4.250 kg, siempre que la masa que supere los 3.500 kg provenga exclusivamente del exceso de masa del sistema de propulsión respecto al sistema de propulsión de un vehículo de las mismas dimensiones que esté equipado con</p>

Clase de permiso	Vehículos que autoriza a conducir	Edad: años cumplidos	Excepciones
	establezcan para estos vehículos. 3. Triciclos y cuatriciclos de motor. 4. Ciclomotores. 5. Vehículos para personas de movilidad reducida.		un motor convencional de combustión interna con encendido por chispa o por compresión, y siempre que no se incremente la capacidad de carga respecto al mismo vehículo (1) . Se podrán conducir dentro del territorio nacional con el permiso de la clase B, con una antigüedad superior a tres años, las motocicletas cuya conducción autoriza el permiso de la clase A1. En el caso de que el permiso de la clase B se encuentre sometido a adaptaciones, restricciones u otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación, se estará a lo dispuesto en el artículo 5.7, segundo párrafo.
B + E	Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase B y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos.	18	
C1	Automóviles distintos de los que autoriza a conducir el permiso de las clases D1 o D, cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg y no sobrepase los 7.500 kg, diseñados y contruidos para el transporte de no más de ocho pasajeros además del conductor. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.	18	
C1 + E	1. Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase C1 y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto así formado no exceda de 12.000 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan	18	

Clase de permiso	Vehículos que autoriza a conducir	Edad: años cumplidos	Excepciones
	para estos vehículos. 2. Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase B y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto no exceda de 12.000 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos.		
C	Automóviles distintos de los que autoriza a conducir el permiso de las clases D1 o D, cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg que estén diseñados y construidos para el transporte de no más de ocho pasajeros además del conductor. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.	21	La edad mínima será de 18 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria.
C + E	Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase C y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos.	21	La edad mínima será de 18 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria.
D1	Automóviles diseñados y construidos para el transporte de no más de dieciséis pasajeros además del conductor y cuya longitud máxima no exceda de ocho metros. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.	21	La edad mínima será 18 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria, si bien sólo podrán conducir estos vehículos dentro del territorio nacional hasta que el titular del permiso tenga 21 años cumplidos.
D1 + E	Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el	21	La edad mínima será 18 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional

Clase de permiso	Vehículos que autoriza a conducir	Edad: años cumplidos	Excepciones
	permiso de la clase D1 y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos.		(CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria, si bien solo podrán conducir estos vehículos dentro del territorio nacional hasta que el titular del permiso tenga 21 años cumplidos.
D	<p>Automóviles diseñados y contruidos para el transporte de más de ocho pasajeros además del conductor.</p> <p>Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.</p>	24	<p>La edad mínima será de 21 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria.</p> <p>La edad mínima será de 21 años cumplidos si lo han obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial acelerada y se trata de transporte de viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 km.</p> <p>La edad mínima será de 23 años cumplidos si lo han obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial acelerada.</p> <p>Dentro del territorio nacional y hasta que el titular del permiso tenga 21 años cumplidos, se podrá conducir a las siguientes edades:</p> <p>a) 18 años cumplidos en caso de que se conduzcan estos vehículos sin pasajeros o si se trata de transporte de viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 km, para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria.</p> <p>b) 20 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria.</p>
D + E	Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase D y un remolque	24	La edad mínima será de 21 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido

Clase de permiso	Vehículos que autoriza a conducir	Edad: años cumplidos	Excepciones
	cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos.		<p>realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria.</p> <p>La edad mínima será de 21 años cumplidos si lo han obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial acelerada y se trata de transporte de viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 km.</p> <p>La edad mínima será de 23 años cumplidos si lo han obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial acelerada.</p> <p>Dentro del territorio nacional y hasta que el titular del permiso tenga 21 años cumplidos, se podrá conducir a las siguientes edades:</p> <p>a) 18 años cumplidos en caso de que se conduzcan estos vehículos sin pasajeros o si se trata de transporte de viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 km, para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria.</p> <p>b) 20 años cumplidos para los titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) que lo hayan obtenido realizando la modalidad de cualificación inicial ordinaria».</p>

-OTRAS MODIFICACIONES:

- **El Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico:**

*Se modifica el **art. 50 del Reglamento de circulación** redefiniendo los límites generales de velocidad en vías urbanas. Esta norma se aplicará a partir de los seis meses de su publicación en el BOE.

- **Circular a 20km/h** en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera.
- **Circular a 30 km/h** en vías de un único carril por sentido de circulación.
- **Circular a 50 Km/h** en vías de dos o más carriles por sentido de circulación.

***Modificación del Reglamento General de Vehículos.**

Se regula los Vehículos de Movilidad Personal, definidos como: *“Vehículos de una o más ruedas dotados de una única plaza y propulsados exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una **velocidad máxima comprendida entre 6 y 25 km/h.**”*

1. Se excluye a los vehículos para personas con movilidad reducida.
2. Queda prohibida su circulación por las aceras y por las zonas peatonales.
3. Tendrán que cumplir las normas de circulación como el resto de vehículos.
4. Se prohíbe su circulación en vías interurbanas, travesías, así como autopistas y autovías que transcurran dentro de poblado ni en túneles urbanos.
5. Obligación, para poder circular, de disponer del correspondiente certificado de circulación que acredite que cumplen con los requisitos técnicos contemplados en el manual de características que se aprobará mediante resolución del Director General de Tráfico.

Esta medida **entrará en vigor a los veinticuatro meses de la publicación** del manual de características de los vehículos de movilidad personal en el BOE. Dicho manual fue publicado en el Boletín Oficial del Estado el 21 de enero de 2022.

- Por último, y aunque los aspecto jurídico-penales de la circulación y delitos contra la seguridad vial son objeto de otro tema en la parte 2 del temario, no podemos olvidar , a modo de breve inciso antes de finalizar este apartado, la importancia de la **Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente.**

La presente Ley Orgánica responde a una importante demanda social, ante el incremento de accidentes en los que resultan afectados peatones y ciclistas por imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor, y se asienta sobre tres ejes:

1. ° La introducción de tres supuestos que se van a considerar imprudencia grave por disposición de la ley, así como una interpretación auténtica de la imprudencia menos grave.
2. ° El aumento de la punición de este tipo de conductas.
3. ° La introducción del delito de abandono del lugar del accidente.

Por lo que se refiere al primero, cabe señalar que esta modificación supone darle carta legal a la actividad que ya desde el Ministerio Fiscal y por la jurisprudencia se venía acordando, como resulta patente en la Circular 10/2011 de la Fiscalía General del Estado sobre seguridad vial y la consideración de conducción temeraria cuando concurra un riesgo concreto para la integridad de las personas, si concurren los requisitos del artículo 379 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

Con ello se garantiza la mayor sanción para determinadas conductas particularmente graves con resultado de muerte, en particular cuando el conductor del vehículo de motor o ciclomotor conduzca bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacentes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas o exceso de velocidad. Se reconoce de forma expresa que existen determinadas circunstancias indicativas de una especial negligencia por parte del conductor y han de tener consideración inequívoca en las consecuencias penales como imprudencia grave.

El aumento de la punición de este tipo de conductas se propone a través de dos vías. Por un lado, la introducción de un nuevo artículo 142 bis. La redacción permitirá al Juez o Tribunal imponer la pena de hasta nueve años de prisión en caso de varios fallecidos, o fallecidos y heridos graves, causados por la imprudencia en la conducción de vehículos a motor.

Lo mismo sucede con la introducción del artículo 152 bis, que permite incrementar en un grado la pena cuando hubiera una pluralidad de personas que sufrieran las lesiones del artículo 152.1.2.º o 3.º, o de dos cuando ese número de lesionados fuera muy elevado.

Por otro lado, el aumento de la punición también se refleja en la introducción de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores en un nuevo párrafo del artículo 382, complementaria de la ya prevista por la regla concursal que determina la aplicación de la pena del delito más grave en su mitad superior en los casos de producción de un resultado lesivo cuando concurra la conducción temeraria, prevista y penada en el artículo 381.

En tercer lugar, se introduce el delito de abandono del lugar del accidente con una redacción autónoma, dentro del capítulo IV del Código Penal, dedicado a los delitos contra la seguridad vial, por entender que se trata de una conducta diferente y, esta vez sí, dolosa e independiente de la conducta previa imprudente o fortuita. Lo que se quiere sancionar en este caso es la maldad intrínseca en el abandono de quien sabe que deja atrás a alguien que pudiera estar lesionado o incluso fallecido, la falta de solidaridad con las víctimas,

penalmente relevante por la implicación directa en el accidente previo al abandono, y las legítimas expectativas de los peatones, ciclistas o conductores de cualquier vehículo a motor o ciclomotor, de ser atendidos en caso de accidente de tráfico. Se busca evitar el concurso de normas entre este tipo penal y el delito de omisión del deber de socorro del artículo 195.3 del Código Penal para los casos de lesiones a través de la previsión contenida en el texto, de subsidiariedad de este delito respecto del aquél, refiriéndolo a los casos de personas que sufran lesiones graves pero en las que no concurren los requisitos del peligro manifiesto y grave que exige la omisión del deber de socorro.

3. LA VIGILANCIA Y EL CONTROL

La vigilancia y el control del cumplimiento de la norma es, junto con la Información y concienciación, una de las herramientas más eficaces de que se dispone para conseguir incrementar la seguridad en los desplazamientos. Además de todo lo detallado en cuanto a las últimas reformas normativas, hay que hacerse eco a otras áreas de intervención, como le Decomiso del vehículo y su regulación:

3.1 ÁREAS DE ACTUACIÓN EN EL ÁMBITO DE INTERVENCIÓN DE LAS REFORMAS NORMATIVAS.

-EL DECOMISO DEL VEHÍCULO

Se desarrollará una base de datos centralizada que permita conocer los vehículos que hayan sido decomisados en aplicación de la normativa penal.

-Introducción

La regulación del comiso, en el CP era anacrónica y contradictoria y desentonaba con el Derecho Comparado europeo. De alguna manera consideraba a la delincuencia de tráfico de “segundo grado”, pues los delitos contra la seguridad vial a excepción del previsto en el antiguo art. 381 eran los únicos delitos dolosos de peligro del CP respecto de los que no cabía aparentemente la medida.

Por ello, la 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, en el sentido de establecer 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 artículos 127 y 128.

Para ello se añade un nuevo artículo, el 385 bis con la siguiente redacción: “El vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos previstos en este Capítulo se considerará instrumento del delito a los efectos de los artículos 127 y 128.”

La Ley Organica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la L.O. 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal («B.O.E.» 31 marzo), con vigencia desde el 1 julio 2015 añadiendo nuevo articulado al Codigo Penal llegando a contar ahora hasta con un 127 Artículo 127 octies.

El art 385 bis. Admite el comiso para todos los delitos contra la seguridad vial, refiriéndose la norma a los “hechos previstos en este capítulo” sin excepciones.

-Naturaleza jurídica

La naturaleza jurídica del comiso no es de pena ni medida de seguridad sino de consecuencia accesoria, y esta, según la doctrina, exige de peligrosidad objetiva. Por tanto no se basa en el peligro en sí de la cosa, sino en cuanto se le atribuye a un determinado autor.

El comiso tiene además un efecto preventivo, pues cuanto marca al conductor que la titularidad del automóvil no legitima todo acto de disposición o uso derivado de un concepto de de propiedad absoluta, sino que está sujeto a limitaciones legales que preservan la vida e integridad física de los demás.

-Criterios

El art. 385 bises remite al 127 y 128 del CP. Siendo la fórmula del art. 127.1 imperativa “Toda pena que se imponga por delitos dolosos llevará consigo...”, aun cuando el art. 128 introduce una clausula de facultatividad: “podrá el Juez o Tribunal no decretar el comiso...” con los criterios que recoge. No está de más recordar que la decisión final sobre la declaración de comiso o no de un vehículo corresponde a la autoridad judicial.

En cuanto a posibles criterios para acordarlo reproduciremos lo que a tal efecto dispone la Fiscalía de Seguridad Vial, como supuestos en los que como norma general debe solicitarse el comiso a la autoridad judicial, sin entrar, en cualquier caso, en automatismos, exigiendo una valoración circunstancial de cada caso.

a) En los casos de multireincidencia reveladores de una continuada actitud de rebeldía y oposición a la norma en los delitos de los arts. 379 y 384 del CP. A tal efecto se señala que serán necesarias más de 3 condenas en los 2 últimos años por delitos contra la seguridad vial.

b) Excepcionalmente, en los supuestos de un delito de conducción bajo la influencia del alcohol y drogas y exceso de velocidad punible con tasas de extraordinaria gravedad y generadoras de un intenso peligro que pueda dar lugar ya al juicio de peligrosidad. Se trata de supuestos extremos.

c) En los delitos de negativa al sometimiento de pruebas de detección de alcohol (sólo en los casos de reincidencia simple art. 22.8 CP) o conducción

temeraria y con consciente desprecio de los arts. 380 y 381 y con más rigor en carreras ilegales incardinables en estos preceptos.

d) Con mayor exigencia asimismo en los delitos de homicidio y lesiones imprudentes de los arts. 142 y 152 del CP por su gravedad y como medida complementaria de protección a las víctimas de accidentes de tráfico y en particular cuando van unidos al delito de omisión de socorro del art. 195.3 del CP.

-Destino

Conviene reproducir aquí el contenido del artículo 367 bis y quinquies de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, el cual regula de manera detallada el destino del vehículo decomisado.

367 bis. Tendrán la consideración de efectos judiciales, en el orden penal, todos aquellos bienes puestos a disposición judicial, embargados, incautados o aprehendidos en el curso de un procedimiento penal.

367 quinquies.

1. La realización de los efectos judiciales podrá consistir en:

La entrega a entidades sin ánimo de lucro o a las Administraciones públicas.

La realización por medio de persona o entidad especializada.

La subasta pública.

2. Podrá entregarse el efecto judicial a entidades sin ánimo de lucro o a las Administraciones públicas cuando sea de ínfimo valor o se prevea que la realización por medio de persona o entidad especializada o por medio de subasta pública será antieconómica.

3. La realización por medio de entidad o persona especializada o mediante subasta pública se podrá llevar a cabo en todos los demás supuestos y se efectuará conforme a las normas que sobre esta materia se contienen en la Ley de Enjuiciamiento Civil. No obstante lo anterior, previamente a acordarla se recabará el informe del Ministerio Fiscal y de los interesados.

El producto de la venta se ingresará en la cuenta de consignaciones del Juzgado o Tribunal y quedará afecto al pago de las responsabilidades civiles y costas que se declaren, en su caso, en el procedimiento, una vez deducidos los gastos de cualquier naturaleza que se hayan producido.

En el caso de venta de un bien embargado por orden de una autoridad judicial extranjera, el producto, una vez deducidos los gastos de cualquier naturaleza que se hayan producido, se ingresará igualmente en la cuenta de consignaciones del Juzgado y quedará a su disposición, circunstancia que le será comunicada sin dilación.

3.2 ÁREAS DE ACTUACIÓN EN EL ÁMBITO DE INTERVENCIÓN DE LA VIGILANCIA Y CONTROL DE LA DISCIPLINA.

3.2.1. Dentro de las Acciones de la Estrategia de Seguridad Vial 2030 de DGT, se incluye **Tolerancia cero con comportamientos de riesgo:**

Esta área estratégica aborda las actividades de vigilancia y control, y los procesos administrativos y penales para reducir la incidencia y el impacto sobre los siniestros viales de las conductas con mayor riesgo: excesos de velocidad, consumo de alcohol y otras drogas, no uso de equipamiento de seguridad, uso de teléfono móvil.

Además, la necesidad de alcanzar una convivencia segura entre medios de transporte, particularmente en la movilidad urbana, obliga a evaluar el impacto de determinadas infracciones como incumplimiento de las normas de prioridad o circulación por las aceras y espacios reservados a determinados colectivos o medios de transporte.

Debe tenerse en cuenta que, de acuerdo con los principios del Sistema Seguro, reducir la incidencia de conductas de riesgo exige un enfoque integral, en el que la responsabilidad no sea sólo de las personas que utilizan las vías públicas y de las administraciones que determinan las normas y vigilan su cumplimiento. Es en este sentido en el que el informe de expertos con motivo de la 3ª Conferencia Ministerial Global sobre Seguridad Vial (Ref. 50) habla de una “descentralización de la responsabilidad”. Solo así se cumplirá el objetivo de eliminar los siniestros relacionados con conductas inseguras.

Las líneas de actuación:

-Actualizar el marco normativo en el ámbito del tráfico y la seguridad vial

El objetivo de esta línea es adaptar de manera continua la norma y las sanciones administrativas a las recomendaciones y buenas prácticas internacionales y a la realidad cambiante de la movilidad. Es necesario progresar con el conocimiento de las conductas inseguras, sobre todo en el ámbito urbano, para determinar la necesidad de nuevas actualizaciones. Además, debe reducirse el impacto del colectivo de las personas conductoras más insensibles a la sanción.

Con este planteamiento, se desarrollarán actuaciones relativas a los siguientes aspectos:

□ En el ámbito sancionador, se desarrollarán actuaciones relativas al endurecimiento de las sanciones por no uso del equipamiento de seguridad (cinturón, casco, SRI) y el uso del teléfono móvil. También se desarrollarán mecanismos para combatir el impago de las sanciones, como la limitación de disposición de los vehículos o la responsabilidad subsidiaria por parte de los titulares de los vehículos; ambas posibilidades están ya previstas en la *Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial*.

┘ Deben terminar de desarrollarse las normas relativas a los vehículos de movilidad personal, en lo relativo a aspectos como la edad mínima o el uso de equipamiento de protección, y establecer un marco sancionador claro para el incumplimiento de estas.

┘ En el ámbito de la sensibilización y reeducación de la persona conductora sancionada, se puede ampliar la información contenida en la notificación de la denuncia, particularizándola a las características concretas de cada persona — edad, sexo, tipo de vehículo, historial sancionador— y utilizando nuevos instrumentos de comunicación —como vídeos de concienciación—.

┘ Para afrontar el problema de las personas conductoras más insensibles a la sanción se prestará especial análisis, y pueden incluirse periodos más largos de pérdida de vigencia a partir de la tercera pérdida de vigencia. Estas actuaciones se combinarán, cuando sea necesario, con intervenciones sanitarias sobre personas con adicciones o actitudes compulsivas, previstas en la primera área estratégica sobre personas formadas y capaces.

-Actualizar el marco penal y potenciar la lucha contra los delitos del tráfico

El primer objetivo de esta línea es la actualización y aplicación del marco penal, con objeto de mejorar la lucha contra los delitos del tráfico y mejorar la protección penal de las víctimas. Las autoridades competentes adaptarán continuamente las instrucciones y procedimientos utilizados por los agentes de la autoridad en la investigación de delitos contra la seguridad vial.

También en este ámbito, se mejorarán los procedimientos de detección del uso del teléfono móvil antes del siniestro y la investigación de la conducción bajo el efecto de drogas ilegales. Se continuará combatiendo la difusión de información sobre la ubicación de controles policiales.

A lo largo de la vigencia de la Estrategia, se analizará el impacto sobre la investigación penal de la disponibilidad de los datos recogidos por los distintos sistemas de seguridad de los vehículos, en particular, los nuevos sistemas de registro de datos (EDR: *Event Data Recorder*, o Grabador de Datos de Eventos, conocido coloquialmente como “caja negra”) que serán obligatorios en todos los vehículos a partir de 2024 (categorías M1 y N1) y 2029 (resto de categorías).

-Aumentar el impacto de la vigilancia mediante una mejor planificación

La presencia en las vías públicas de un número suficiente de agentes de la autoridad resulta imprescindible para aumentar la sensación subjetiva de control percibida por las personas conductores. Es esta presencia la que permite planificar la actividad de vigilancia bajo el principio básico de combinar distintos niveles de predictibilidad y visibilidad. Los agentes realizan, además, una labor fundamental en la gestión del tráfico y la asistencia en caso de siniestros, averías u otras incidencias. Además, junto a un número suficiente de agentes, resulta imprescindible garantizar su capacitación adecuada en los procedimientos de control y el uso de los medios técnicos.

En el plano operativo, es necesario optimizar la labor de vigilancia y control mediante criterios geográficos y de utilización eficiente de los recursos humanos y materiales disponibles.

-Potenciar la vigilancia de las conductas de mayor riesgo y la aplicación de nuevas tecnologías

Las conductas de mayor riesgo a vigilar son los excesos de velocidad, las distracciones, el no uso del equipamiento de seguridad y el consumo de alcohol y otras drogas. También es especialmente importante la vigilancia de las conductas de riesgo por parte de las personas usuarias de motocicleta, por su elevada participación en los siniestros mortales, así como las infracciones de usuarias de bicicleta y de vehículos de movilidad personal, cada vez más presentes en el tráfico. La protección de todas ellas exige también vigilar las conductas de las personas conductoras de otros vehículos que más frecuentemente están relacionadas con la ocurrencia de siniestros con colectivos y medios vulnerables.

-Vigilar el cumplimiento de la norma en el transporte profesional

Los siniestros en los que se ven involucrados vehículos de transporte profesional, tanto de vehículos pesados como furgonetas, tienen consecuencias de mayor gravedad debido a su masa y dimensiones. Es por ello que estos vehículos, y quienes los conducen, deben ser objeto de un control específico que verifique su correcto estado para la circulación.

Por ello, la administración competente continuará llevando a cabo los planes periódicos de inspección del transporte terrestre sobre los excesos de peso, tanto de vehículos pesados como de furgonetas, las manipulaciones del tacógrafo y del limitador de velocidad, y los certificados de conducción de terceros países para la realización de la actividad de transporte internacional y nacional público y privado, tanto de mercancías como de viajeros.

-Potenciar el papel de las tecnologías de los vehículos como instrumento para el cumplimiento de la norma

En este aspecto, como en otros muchos de los tratados en la presente Estrategia, la aparición de nuevas tecnologías ofrece nuevas oportunidades. En esta línea se tratará la progresiva introducción en el vehículo de dispositivos que permitan actuar frente a los comportamientos de mayor riesgo en el caso de las personas conductoras reincidentes.

Actualmente se está extendiendo el uso de dispositivos de bloqueo del arranque del vehículo por detección de alcohol en el aire espirado por el conductor (conocido habitualmente como alcolock); pero se deben explorar otros sistemas emergentes orientado a evitar las conductas de riesgo, como el consumo de alcohol y otras drogas, los excesos de velocidad, las distracciones causadas por el uso de teléfonos móviles u otros dispositivos electrónicos portátiles o circular sin la Inspección Técnica de Vehículos en vigor.

-Promover el intercambio de información sobre vigencia del permiso de conducción y sanciones

Se facilitará el intercambio de información con otros países y terceras partes que puedan colaborar de manera efectiva en evitar la conducción por parte de

personas que no reúnan los requisitos para conducir o en influir sobre su conducta.

Se potenciará el intercambio transfronterizo de información para la denuncia de infracciones a las normas de tráfico, y se participará activamente en la revisión de la Directiva 2015/413, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial. Durante esta revisión está previsto analizar aspectos como la ampliación del ámbito de aplicación, el idioma de notificación de las denuncias, los mecanismos de ejecución y el reconocimiento mutuo de las pérdidas de vigencia.

3.2.2. MEDIDAS SUSTITUTIVAS DE PENAS Y SANCIONES

-Introducción

Las medidas sustitutivas de penas tienen su origen en la evolución de los sistemas penales contemporáneos, en los que la prisión se ha ido reservando para la delincuencia grave, mientras que se ha ido buscando otra clase de consecuencias para delitos de menor gravedad .

La institución de la sustitución de la penas, significativamente de las que son privativas de libertad, es el reflejo de una orientación de la política criminal tendente a eliminar los efectos desocializadores y de estigmatización que conlleva la pena, especialmente desproporcionados por lo que respecta a las penas privativas de libertad de corta duración.

Pues bien, en el caso de las penas, el legislador viene estableciendo, para determinados supuestos, un sistema de sustitución de las penas por otras medidas más acordes con los principios de reeducación y reinserción, constitucionalmente consagrados en el apartado segundo del artículo 25: “Las penas privativas de libertad y las medidas de seguridad estarán orientadas hacia la reeducación y reinserción social y no podrán consistir en trabajos forzados...”.

En cuanto a las medidas sustitutivas de sanciones administrativas, en el ámbito de tráfico, podemos señalar que éstas en la actualidad no se contemplan. No obstante, durante un tiempo sí que se contempló la posibilidad de que la cuantía de la sanción pecuniaria y el período de suspensión del permiso o licencia de conducción pudieran reducirse hasta un 30 por 100 de su totalidad y sustituirse en esa parte, a petición del sancionado, por otras medidas también reeducadoras.

- Medidas sustitutivas de las penas en el marco del CP. Reforma LO 10/1995

La primera de las reformas mencionadas en la exposición de motivos de la Ley Orgánica 10/1995, del Código Penal, como manifestación de la necesidad de adaptación de dicho código normativo a los valores constitucionales, y que se invoca como eje de los criterios inspiradores del mencionado texto, es, precisamente, la que afecta al sistema de penas.

Dentro de una reforma del sistema, que la propia exposición del Código califica de total, se destaca, además, entre otras, la sustitución de las penas privativas de libertad por otras que afecten a bienes jurídicos básicos.

La reforma operada por el código penal debe vincularse al intento de alcanzar, en lo posible, los objetivos de resocialización que la propia Constitución asigna al sistema de penas. El legislador del '95 entiende pues que la reeducación y reinserción social que el artículo 25.2 de la Constitución señala como orientación de las penas privativas de libertad y medidas de seguridad son objetivos más fácilmente alcanzables si se sustituyen dichas penas por otras, cuyas consecuencias sancionatorias presenten un carácter menos retributivo, tendente más bien hacia la reeducación y la reorientación. Así por ejemplo, los trabajos en beneficio de la comunidad o determinadas medidas educativas.

Régimen legal de la sustitución de las penas privativas de libertad.

Antes de afrontar el estudio de las distintas medidas sustitutivas de penas privativas de libertad, debemos detenernos en analizar los supuestos en que dicha sustitución puede operar: qué tipos de penas se pueden sustituir, qué condenados pueden beneficiarse de la sustitución, qué circunstancias se valoran y de qué manera se convierten las penas impuestas en medidas sustitutivas.

La regulación de estos aspectos viene básicamente recogida en el artículo 88 del Código Penal, el cual indica lo siguiente:

- Como norma general las penas de prisión que no excedan de 1 año pueden ser sustituidas por multa o por trabajos en beneficio de la comunidad.
- Excepcionalmente, también pueden sustituirse las penas de prisión que no excedan de 2 años, por multa o por multa y trabajos en beneficio de la comunidad, cuando de las circunstancias del hecho y del culpable se infiera que el cumplimiento de aquéllas habría de frustrar sus fines de prevención y reinserción social.
- En ningún caso pueden sustituirse penas que ya sean sustitutivas de otras.
- Como requisito subjetivo, es necesario que el reo no sea habitual. Por otra parte, el Juez o Tribunal también tendrá en consideración las circunstancias personales del reo, la naturaleza del hecho, su conducta y, en particular, el esfuerzo para reparar el daño causado.
- La sustitución prevista es de un día de prisión por dos cuotas de multa o por una jornada de trabajo.
- En el supuesto de incumplimiento en todo o en parte de la pena sustitutiva, la pena de prisión inicialmente impuesta se ejecutará descontando, en su caso, la parte de tiempo a que equivalgan las cuotas satisfechas, de acuerdo con la regla de conversión establecida en el apartado precedente.

-La pena de multa

Siguiendo el ejemplo de otras legislaciones recientes, como la alemana, la austríaca, la italiana y la francesa, el Derecho penal español ha querido conceder a la pena de multa un papel mucho más importante al que le correspondía tradicionalmente.

Así, el Código Penal de 1995 extiende el uso de la multa con el objetivo de intentar una alternativa a las penas privativas de libertad en delitos poco graves y en las faltas.

La ventaja principal de la pena de multa es que, pese a poder afectar en forma sensible al patrimonio y a las posibilidades de actuación que el mismo supone, no menoscaba ningún bien personalísimo como la libertad, no arranca al sujeto de su entorno familiar ni le priva de su trabajo. Frente a la prisión se presenta como una pena más humana y menos socializante.

La pena de multa está regulada en los artículo 50 y siguientes del Código Penal, y sus características principales son las siguientes:

- Se impondrá por el sistema de días-multa
- Su extensión mínima será de 10 días y la máxima de 2 años (personas jurídicas máximo 5 años).
- La cuota diaria tendrá un mínimo de 2 € y un máximo de 400 € (personas jurídicas min. 30 € y máx. 30.000 €).
- Si el condenado no satisficiera, voluntariamente o por vía de apremio, la multa impuesta, quedará sujeto a una responsabilidad personal subsidiaria de 1 día de privación de libertad por cada 2 cuotas diarias no satisfechas.

Los trabajos en beneficio de la comunidad

Los trabajos en beneficio de la comunidad, se encuadran dentro de las penas privativas de derechos. Se regulan en el artículo 49 del Código Penal, y sus principales características principales son las siguientes:

- No podrán imponerse sin el consentimiento del penado, al cual obligan a prestar su cooperación no retribuida en determinadas actividades de utilidad pública, que podrán consistir, en relación con delitos de similar naturaleza al cometido por el penado, en labores de reparación de los daños causados o de apoyo o asistencia a las víctimas, así como en la participación del penado en talleres o programas formativos o de reeducación, laborales, culturales, de educación vial, sexual y otros similares.
- Su duración diaria no podrá exceder de ocho horas.
- La ejecución se desarrollará bajo el control del Juez de Vigilancia Penitenciaria, que, a tal efecto, requerirá los informes sobre el desempeño del trabajo a la Administración, entidad pública o asociación de interés general en que se presten los servicios.
- No atentará a la dignidad del penado.

- El trabajo en beneficio de la comunidad será facilitado por la Administración, la cual podrá establecer los convenios oportunos a tal fin.
- Gozará de la protección dispensada a los penados por la legislación penitenciaria en materia de Seguridad Social.
- No se supeditarán al logro de intereses económicos.

Conviene hacer referencia también al Real Decreto 840/2011, de 17 de junio, por el que se establecen las circunstancias de ejecución de las penas de trabajo en beneficio de la comunidad y de localización permanente en centro penitenciario, de determinadas medidas de seguridad, así como de la suspensión de la ejecución de las penas privativas de libertad y sustitución de penas:

La Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, ha incidido de manera tan relevante en el sistema de medidas penales –penas y medidas de seguridad– diseñado por el vigente Código Penal, que por sí misma hace necesario un nuevo marco reglamentario regulador de las circunstancias de ejecución de las penas de trabajos en beneficio de la comunidad y de localización permanente, de determinadas medidas de seguridad, así como de la suspensión y sustitución de la ejecución de las penas privativas de libertad, del mismo modo que la Ley Orgánica 15/2003, de 25 de noviembre, determinó el Real Decreto 515/2005, de 6 de mayo.

Señala la Exposición de Motivos que:

“respecto de la pena de trabajos en beneficio de la comunidad dicha reforma legal ha supuesto una clara ampliación de su contenido estricto, consistente en la prestación no remunerada de actividades de utilidad social, al contemplarse la posibilidad de la eventual participación del penado en talleres o programas formativos o de reeducación de contenido y proyección plural -laborales, culturales, de educación vial, sexual y otros similares-, que si bien ya se había anticipado en el Real Decreto 1849/2009, de 4 de diciembre, que modificó el Real Decreto 515/2005, de 6 de mayo, ahora ya no ve restringida su aplicación a infracciones relacionadas con la seguridad vial.

Además la reforma legal ha abordado una importante modificación de la regulación de las medidas de seguridad, que se articula entre otros aspectos, en primer lugar, en que se ha sustituido el catálogo de las medidas de seguridad no privativas de libertad, destacando la introducción de la libertad vigilada, que impone el cumplimiento por el sentenciado de ciertas obligaciones y prohibiciones judicialmente establecidas –a las que se han reconducido las medidas de seguridad suprimidas, juntamente con otras diferentes–, y a ello debe sumarse la previsión dentro de la libertad vigilada de una modalidad postpenitenciaria, cuya aplicación se reserva por la ley a una peligrosidad criminal asociada no ya a supuestos de inimputabilidad o semiimputabilidad, sino a la propia tipología delictiva, bien que limitada a casos muy tasados –delitos de terrorismo y ciertos delitos contra la libertad e indemnidad sexual. Por otra parte la reforma de la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, ha suprimido la intervención del Juez de Vigilancia en la dinámica del procedimiento revisor de las medidas de seguridad no privativas de libertad,

dando así acogida al criterio establecido por el Tribunal Supremo, que a su vez asumió en este sentido anteriores advertencias doctrinales y de los propios Jueces de Vigilancia; tan solo se ha conservado su presencia en la custodia familiar y en relación con la libertad vigilada postpenitenciaria, atendida en este último caso la inmediata relación del Juez de Vigilancia con las Instituciones Penitenciarias a las que se confió el cumplimiento material de la pena de prisión, tras cuyo término se activa esta modalidad de libertad vigilada.

La necesidad de adaptar la actividad de las Instituciones Penitenciarias en relación con estas nuevas previsiones legales justifica, como se ha dicho, la necesidad de un nuevo marco reglamentario. Pero además se han incorporado varias novedades, de índole terminológica unas; nacidas otras de la conveniencia de racionalizar la intervención de las Instituciones Penitenciarias conforme a los cometidos naturales que le son propios; y finalmente, la reordenación del procedimiento de definición de los planes administrativos -de ejecución, o control e intervención y seguimiento-, otorgándole carácter ejecutivo, bien que sometido al necesario control judicial, ante las distorsiones originadas por el modelo aplicado hasta ahora.”

...

“Entre las demás novedades, cabe destacar las realizadas en la pena de trabajo en beneficio de la comunidad. Así, debe partirse de que la legislación impone que el cumplimiento de todas las penas y medidas de seguridad debe realizarse bajo el control de los Jueces y Tribunales, conforme a lo establecido en el art. 3.2 del vigente Código Penal; pero la existencia de un control judicial de ejecución presupone la existencia de una ejecución administrativa que pueda llegar a ser controlada, y en este sentido el mecanismo elegido por el Real Decreto 515/2005 era el de un control judicial a priori, basado en una propuesta de la Administración que en el caso del trabajo en beneficio de la comunidad el Juez de Vigilancia debía previamente aprobar, lo que en la práctica implicaba dificultades de notificación de las resoluciones judiciales a reos que no se encuentran a inmediata disposición del Juzgado correspondiente. En el nuevo modelo diseñado por el presente real decreto, ordenada la ejecución por el órgano jurisdiccional competente, articulada a través de la oportuna orden o mandamiento judicial de ejecución –o de control y seguimiento–, la Administración Penitenciaria procederá a su materialización, definiendo un plan administrativo que se concretará previa citación para audiencia del sentenciado, que tiene así la oportunidad de expresar sus prioridades individuales y sociales –familiares, educativas, laborales–; una vez notificado al sentenciado el plan, éste tiene ejecutividad, y el sentenciado deberá proceder a su cumplimiento escrupuloso, sin perjuicio de las facultades revisoras de la Autoridad Judicial a la que se confíe el control judicial de legalidad de la ejecución administrativa de la medida penal de que se trate, articuladas a través de la puesta en conocimiento del plan, sin perjuicio de que el sentenciado pueda oponerse al mismo”.