

TEMA 32

LA NORMATIVA SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL: LA LEY DE BASES Y SU TEXTO ARTICULADO. TIPIFICACIÓN DE LAS PRINCIPALES INFRACCIONES. INFRACCIONES DE TRÁFICO QUE CONSTITUYEN DELITO. EL CÓDIGO DE CIRCULACIÓN Y SUS PRECEPTOS AÚN VIGENTES.

- 1. LA NORMATIVA SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL: LA LEY DE BASES Y SU TEXTO ARTICULADO**
 - 1.1. ANTECEDENTES
 - 1.2. LA LEY DE BASES SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL
 - 1.3. 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
 - 1.3.1. Introducción
 - 1.3.2. Estructura
 - 1.3.3. Contenido
 - 1.3.4. Modificaciones y desarrollo legislativo de la normativa de tráfico y seguridad vial
- 2. TIPIFICACIÓN DE LAS PRINCIPALES INFRACCIONES DE TRÁFICO**
 - 2.1. CONSIDERACIONES GENERALES
 - 2.2. CLASIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES
 - 2.2.1. Infracciones leves
 - 2.2.2. Infracciones graves
 - 2.2.3. Infracciones muy graves
- 3. INFRACCIONES DE TRÁFICO QUE CONSTITUYEN DELITO**
- 4. EL CÓDIGO DE LA CIRCULACIÓN Y SUS PRECEPTOS AÚN VIGENTES**

1. LA NORMATIVA SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL

1.1. Antecedentes

La circulación o el tránsito de personas y cosas a lo largo y ancho de los distintos espacios geográficos que conforman nuestro hábitat es un fenómeno tan antiguo como la propia civilización. Así, el ser humano desde su aparición en la Tierra ha sentido siempre la necesidad de desplazarse de un lugar a otro, y esa necesidad de desplazamiento, por diferentes razones, tanto de las personas como de sus enseres, hace de la circulación una realidad social presente en todas las épocas de la Historia.

En castellano la palabra tráfico —en el resto del mundo hispanohablante se utiliza de manera generalizada el vocablo tránsito— procede del término latino «*transfigicare*» que significa cambiar de lugar, lo que abunda en esa idea de movimiento inherente a la propia humanidad por su necesidad de desplazamiento.

La primera Ley que recoge la palabra tráfico con su actual significado jurídico se promulgó durante el reinado de Carlos III en el año 1772 donde se establecían las «*Reglas que deben observarse para la conservación de los caminos generales del reino*» la que en relación con el «*peaje*» de los carros disponía «que si anduvieren de tráfico sobre estos caminos carros de llanta estrecha y clavos prominentes, paguen doble portazgo que otros cualesquiera carros».

El término tráfico vuelve a aparecer de nuevo en un Real Decreto del año 1778 referido a la circulación de carros y carruajes de correos y postas en el que el Rey se refería a «*la seguridad y comodidad de los caminos y tránsitos para la fácil comunicación y tráfico de todos mis dominios*».

Sin embargo no es hasta finales del siglo XIX cuando la aparición de los primeros vehículos con motor de explosión entre los años 1884 y 1886, atribuidos a los alemanes Karl Benz y Gotlieb Daimler, obtienen un éxito sin precedentes, provocando una revolución total en el sector industrial que revoluciona por completo el papel de los poderes públicos que trataron de regular esta nueva actividad.

En España, el nacimiento del automóvil se produce oficialmente en el año 1899 cuando se matriculó por primera vez un vehículo en Palma de Mallorca, —un Clement con matrícula PM-1— aunque con anterioridad ya en el año 1861 se creó un automóvil con motor de vapor, el Locomóvil de Castilla, que hizo un primer viaje entre Valladolid y Madrid llevando pasajeros y desplazándose a una velocidad de 15 km/h sin necesidad de raíles y que era similar a otros que se fabricaron en Inglaterra y Francia. No obstante anteriormente a 1899 ya circulaban en España varios vehículos automóviles de motor de explosión aunque sin matricular.

La evolución de la normativa reguladora del tráfico de vehículos se puede sintetizar como sigue:

- a) *La Real Orden de 31 de julio de 1897*: La primera norma reguladora del tráfico de vehículos a motor en nuestro país se considera que es la Real Orden de 31 de julio de 1897 en la que se regulaba la concesión de autorizaciones de circulación a vehículos que no tuvieran tracción

animal y remitía en todo lo demás a las normas sobre tráfico contenidas en los Reglamentos de Policía y conservación de carreteras.

- b) *El Reglamento para el Servicio de Coches Automóviles por las Carreteras del Estado*: Tres años más tarde en el año 1900 se aprobó el Reglamento para el Servicio de Coches Automóviles por las Carreteras del Estado, norma que derogaba la anterior Real Orden por resultar insuficiente para regular tan importante materia, y que se considera la primera norma de carácter general dedicada a la regulación exclusiva del fenómeno del tráfico. Este Reglamento tenía por objeto «*fixar las precauciones, exigir las garantías indispensables que alejen peligros y perturbaciones en el tráfico y establecer las causas que han de cumplirse para que la circulación de los expresados carruajes por las carreteras pueda considerarse inofensiva, y, como consecuencia, la determinación de los requisitos que han de reunir los automóviles y sus conductores para que el cumplimiento de las condiciones previamente fijadas sea posible y fácil*».
- c) *La Real Orden de 24 de mayo de 1907*: Para el cumplimiento del Reglamento citado anteriormente se dictó, por Real Orden de 24 de mayo de 1907, una Instrucción en la que se incluye por primera vez el diseño de las placas de matrícula, colores y siglas provinciales, tratando de esta manera de evitar la disparidad de disposiciones dictadas por los Alcaldes y Gobernadores Civiles, que sin un criterio fijo y uniforme concedían las licencias para circular por un término municipal o provincia. Así, para circular un automóvil por un término municipal no era suficiente la licencia del Ayuntamiento si dicho vehículo utilizaba también las carreteras del Estado, provinciales y travesías, lo que se hacía precisa además la autorización del Gobernador Civil de la provincia. Esta Instrucción autorizaba a la Dirección General de Obras Públicas para aprobar dos modelos de certificado de aptitud, «*uno que acredite la aptitud del conductor, y que habrá de acompañarle siempre, aunque varíe de automóvil, y otro certificado de reconocimiento de coches*».
- d) *El Real Decreto de 3 de diciembre de 1909*: La conservación de las vías también fue objeto de regulación por el Real Decreto de 3 de diciembre de 1909 en el que se regulaba la conservación de la carretera así como el tránsito y obras contiguas a la vía. Se dedicaba también todo un capítulo a las denuncias y multas ante los Alcaldes, de las que las declaraciones de peones camineros, capataces y funcionarios facultativos de caminos «*harían fe, salvo prueba en contrario*» lo que se considera precedente de la presunción de veracidad de los agentes de la autoridad del posterior régimen sancionador. El citado Real Decreto de 3 de diciembre de 1909 estaría en vigor hasta que fue sustituido por el Real Decreto de 29 de octubre de 1920 de Policía y Conservación de Carreteras y Caminos Vecinales norma esta última que perduraría hasta el año 1977.
- e) *El Real Decreto de 23 de julio para la circulación de vehículos con motor mecánico para las vías públicas de España*: En 1918 se aprobó el

Real Decreto de 23 de julio para la circulación de vehículos con motor mecánico para las vías públicas de España en el que se reglamentó el permiso de conducir que «*se solicitará de aquél (el Gobernador Civil de la provincia del domicilio) en instancia acompañada de lo siguiente: dos fotografías del interesado, del tamaño 0'045 por 0'045; certificado de buena conducta, expedido por la Alcaldía para los españoles y por el Consulado correspondiente para los extranjeros; certificado médico demostrativo de que no padece enfermedad de la vista u oído que le impida apreciar las señales, ni otras dolencias que le incapaciten para la conducción del vehículo*». Al tiempo, limitó de 18 a 77 años la edad del solicitante, aunque «*menores de edad o hembras, deberán presentar la autorización paterna o marital*». Además, exigía saber leer, escribir y conducir el vehículo, conocer los artículos del Reglamento que les concierne y las disposiciones vigentes sobre tránsito por vías públicas.

- f) *El Código de la Circulación de 1934*: Sin embargo, es el Código de la Circulación aprobado por Decreto de 25 de septiembre de 1934 la norma que unificó todas las disposiciones en materia de tráfico, dispersas hasta entonces, dotándolas de la necesaria unidad de criterio y evitando la confusión que originaba su dispersión ya que la excesiva distribución de competencias entre diversos órganos de la Administración del Estado provocó que se dictasen multitud de disposiciones sin la necesaria coordinación entre ellas. Así, recogió el contenido de los preceptos del Reglamento de Circulación de Vehículos con Motor Mecánico de 16 de junio de 1926 y el Reglamento de Circulación Urbana e Interurbana de 17 de julio de 1928 e incorporó los acuerdos de los Convenios Internacionales de París y Ginebra sobre unificación de señales en las carreteras, además de recoger las sugerencias de cuantos organismos oficiales o particulares se encontraban afectados por los problemas de la circulación. El Código de la Circulación recogió, en efecto, las normas para la circulación, tanto urbana como interurbana, de peatones, vehículos, automóviles y de tracción animal, bicicletas y vehículos análogos. Dictó normas especiales sobre la circulación de autobuses, tranvías y trolebuses. Reguló también las señales de circulación, el alumbrado y la señalización óptica de los vehículos. Se ocupó de los servicios públicos urbanos de viajeros, de los transportes colectivos de viajeros y de los servicios públicos de transportes de mercancías y cosas. Igualmente se establecieron las condiciones técnicas que debían reunir los automóviles para que fuera permitida su circulación por las vías públicas, su matriculación y su inspección técnica, así como las condiciones psicofísicas de los conductores y sus permisos de conducir. Las infracciones y sus correspondientes sanciones se especificaron a lo largo de su articulado, dedicándose, como no podía ser de otro modo, un capítulo completo al procedimiento sancionador. Aunque sufrió numerosas modificaciones, estuvo vigente, aunque solo parte de su articulado, hasta el 8 de diciembre de 2009, fecha en la que se derogó totalmente por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.

1.2. La Ley de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial

Hasta la promulgación de la Constitución de 1978 el tráfico y la seguridad vial habían sido reguladas por el Código de la Circulación de 1934, norma de rango reglamentario y con carácter de reglamento independiente, que no tenía conexión con Ley alguna, lo que no se adecuaba debidamente a las nuevas exigencias derivadas de la Constitución. De esta manera, una de las manifestaciones más importantes de la libertad circulación no podía ser regulada por una norma de carácter reglamentario, como tampoco podía servir de justificación a la atribución de determinadas potestades a la Administración que limitaban la esfera de actuación de los particulares en la materia.

Por estas razones, una vez promulgada la Constitución, se planteó el problema de la posible inconstitucionalidad del Código de la Circulación, pero al estar éste fuera de la «*reserva de Ley*» establecida por la Constitución, —y en tal sentido se ha de citar la Sentencia del Tribunal Constitucional de 7 de mayo de 1981, según la cual la reserva absoluta de la ley no incide en disposiciones o actos nacidos al mundo del Derecho con anterioridad al momento en que la Constitución fue promulgada— es evidente que sólo hubieran quedado derogadas del Código aquellas disposiciones preconstitucionales que se hubieran encontrado enfrentadas abiertamente a la misma o no hubieran podido ser interpretadas con arreglo a la Constitución por ser de un contenido incompatible con ella, por lo que el tratamiento de la reserva de la Ley por el Tribunal Constitucional permitió el mantenimiento en vigor del Código de la Circulación en todos aquellos aspectos que, interpretados conforme a la Constitución, no se oponían materialmente a ella, hasta que se dictara la nueva regulación.

La Ley 18/1989, de 25 de julio, con el título de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial, fue la norma que inició, a nivel de Ley, la regulación sobre el tráfico, con posterioridad a la vigencia de la Constitución.

El propio Preámbulo de dicha Ley de Bases se refiere al Código de la Circulación vigente, con las numerosas reformas de que había sido objeto, indicando que había sido un instrumento jurídico que permitió la ordenación del tráfico en una época caracterizada por su espectacular crecimiento y que tuvo una trascendental repercusión tanto en la circulación urbana como interurbana.

Sin embargo, la exigencia de una nueva regulación que sustituyera al Código de la Circulación en vigor entonces, venía impuesta por dos razones fundamentalmente: por una parte adaptar las normas a los principios vigentes de la Constitución y por otra la necesidad de disponer de un instrumento legal idóneo para afrontar la solución de la problemática del tráfico, problemática no contemplada en toda su amplitud por la normativa anterior.

Para tal objetivo se acudió al instrumento normativo previsto en el artículo 82 de la Constitución, es decir, al empleo de una Ley de Bases para legislar en materia de tráfico. La propia Ley 18/1989 justifica en su Exposición de Motivos la finalidad de la norma:

- a) Para revestir de rango legal la materia de tráfico.

- b) Para amparar el ejercicio de la potestad sancionadora de la Administración en la ordenación del tráfico, dando cumplimiento al artículo 25.1 de la Constitución que establece que «*nadie puede ser condenado o sancionado por acciones u omisiones que en el momento de producirse no constituyan delito, falta o infracción administrativa, según la legislación vigente en aquel momento*».
- c) Para permitir que el Gobierno, en el desarrollo de la misma, disponga de un instrumento normativo idóneo como es el Decreto Legislativo, para adaptar la regulación objeto de la Ley de Bases y, con el alcance en ella previsto, a la multiplicidad de supuestos que la ordenación del tráfico comporta. Así, se consideró que debido a la complejidad técnica de toda regulación sobre el tráfico y la seguridad vial, era más conveniente establecer unas bases para su regulación legal, que someter la normativa en todos sus extremos a la consideración de las Cortes Generales.

La Disposición Adicional Segunda de la Ley de Bases establece un control a posteriori del Decreto Legislativo que apruebe el Gobierno para verificar la adecuación del mismo a las Bases, control que se llevará a cabo por el Pleno del Congreso de los Diputados, de acuerdo con el artículo 82.6 del texto constitucional, que contempla la posibilidad de que las leyes de delegación puedan establecer fórmulas adicionales de control.

El segundo paso normativo fue el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, de acuerdo con los principios y criterios contenidos en la Ley de Bases 18/1989, de 15 de julio. Para Entrena Cuesta no se trata, en rigor, de una Ley, sino de un Decreto Legislativo, dictado en desarrollo de la referida Ley de Bases; lo que no es obstáculo para que, según prescribe el artículo 82 de la Constitución, nos encontremos ante una disposición con rango de Ley.

La Ley de Bases obedeció a un cambio de actitud de la propia Administración que pretendía abandonar su primitiva actitud puramente policial para situarse en una actitud orientada a promover la seguridad de la circulación y la prevención de accidentes, tanto en carretera como en zona urbana. A este respecto, debemos de tener en cuenta que las tasas de accidentalidad en nuestro país crecieron de manera desproporcionada en comparación con las cifras que se manejaban con anterioridad.

La citada Ley de Bases está integrada por nueve bases, en donde se determinan los principios y criterios que han de seguirse en su posterior regulación y que podemos agrupar en seis apartados, de acuerdo con su significación y contenido. Dichos apartados son los que se relacionan a continuación:

- a) *Las Bases Primera, Segunda y Tercera*: Tratan del objeto de la Ley, es decir, la regulación legal del tráfico, circulación y seguridad vial. De que la determinación del ejercicio de las competencias se efectúe conforme a la Constitución y los Estatutos de Autonomía, teniendo en cuenta las que hayan de corresponder a las Corporaciones Locales.

Por último, se crea el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, a fin de coordinar las competencias de las diferentes Administraciones Públicas, debiendo informar sobre todas las cuestiones objeto de esta Ley.

- b) *Las Bases Cuarta y Quinta:* Están dedicadas a las normas de circulación y señalización, debiendo acomodarse a las reglas de la importante Convención de la Circulación Vial celebrada en Viena en el año 1968 y al acuerdo europeo complementario de dicha Convención, abierto a la firma en Ginebra, el 1 de Mayo de 1971. En la propia Ley de Bases, se determina el orden de prioridad entre los distintos tipos de señalización, que es el siguiente: 1º. Señales y órdenes de los agentes de la circulación. 2º. Señales de balizamiento fijas o variables. 3º. Semáforos. 4º. Señales verticales de circulación. 5º. Marcas viales. Al mismo tiempo se indica que con carácter complementario, se podrán establecer, en función de las circunstancias del tráfico, otros tipos de señalización variable, de sistemas electrónicos de seguimiento y señalización automática.
- c) *La Base Sexta:* Está dedicada a las autorizaciones administrativas. Se someterán al régimen de autorización administrativa previa las siguientes actividades: la circulación de vehículos, la conducción de vehículos, el reconocimiento de aptitudes psicofísicas de los aspirantes a conductores y el ejercicio de la enseñanza de las normas y técnicas de conducción.
- d) *La Base Séptima:* La Base Séptima alude a las medidas cautelares que podrá acordar la Administración, durante la tramitación del correspondiente expediente sancionador, pudiendo suspender cautelarmente las autorizaciones administrativas, entre las cuales se encuentra el permiso de circulación, e incluso declarar la inmovilización o la retirada de los vehículos de la vía pública y el depósito de los mismos.
- e) *La Base Octava:* Regula las infracciones a las normas de circulación tipificándolas en infracciones leves, graves y muy graves. Las infracciones giran en torno de las calificadas como graves, transformándose en muy graves en los casos de concurrencia de circunstancias de peligro por razón de la intensidad de la circulación, las características de la vía, o cualquier otra circunstancia que pueda constituir un riesgo añadido y concreto al previsto para las infracciones graves. Sin embargo, las infracciones leves serán todas aquellas que sin estar incluidas entre las graves, vulneren las normas de circulación. En la citada base se regulan también las cuantías de las distintas infracciones cuya reconversión a euros se reguló por la Resolución de 22 de octubre de 2001, de la Subsecretaría para las sanciones pecuniarias que compete imponer a Delegados y Subdelegados del Gobierno y los precios privados del Ministerio de Administraciones Públicas y del Instituto Nacional de Administración Pública.
- f) *La Base Novena:* Recoge el procedimiento sancionador, determinándose que se iniciará mediante denuncia y que no podrá dictarse resolución alguna sin que se conceda previamente el trámite de audiencia al in-

culpado. Se destaca el hecho de que las denuncias de las Autoridades y sus agentes, en estas materias, harán fe salvo prueba en contrario, respecto a los hechos denunciados. Por último, se trata de la prescripción de las infracciones y las sanciones, disponiéndose que las primeras, es decir, las infracciones prescribirán a los dos meses de su comisión y las segundas, es decir, las sanciones, prescribirán al año de su firmeza. La Ley de Bases, por tanto, conforma el instituto jurídico de la prescripción con un tratamiento de las infracciones de tráfico como si fueran faltas, mientras que en lo que respecta a las sanciones no se contempla unos períodos de prescripción de las mismas en relación a su importancia, sino que todas ellas se unifican por el transcurso del año, a contar desde la firmeza de la resolución sancionadora.

1.3. 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

1.3.1. Introducción

La Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, autorizó al Gobierno para que, con sujeción a los principios y criterios que resultaban de dichas bases, aprobara, en el plazo de un año, un Texto articulado, como instrumento normativo idóneo que permitiera revestir de rango legal las disposiciones en materia de circulación de vehículos, caracterizados al mismo tiempo por su importancia desde el punto de vista de los derechos individuales y por su complejidad técnica. En virtud de dicho mandato se aprobó el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, texto que tras sus numerosas modificaciones se convirtió en 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, texto refundido en el que se integraron, debidamente regularizados, aclarados y armonizados, el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

1.3.2. Estructura

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 se compone de 115 artículos distribuidos en seis Títulos más un Título Preliminar, once Disposiciones Adicionales, tres Disposiciones Transitorias, tres Disposiciones Finales y siete Anexos. Su distribución es la siguiente:

— Título Preliminar: Objeto de la Ley y ámbito de aplicación.

Artículo 1. Objeto.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

Artículo 3. Conceptos básicos.

- Título I: Ejercicio y la coordinación de las competencias sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
 - Capítulo I: Competencias
 - Artículo 4. Competencias de la Administración General del Estado.
 - Artículo 5. Competencias del Ministerio del Interior.
 - Artículo 6. Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.
 - Artículo 7. Competencias de los municipios.
 - Capítulo II: El Consejo Superior de Tráfico Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.
 - Artículo 8. Composición y funciones.
 - Capítulo III: Conferencia Sectorial de Tráfico Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.
 - Artículo 9. Conferencia Sectorial de Tráfico Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.
- Título II: Normas de comportamiento en la circulación.
 - Capítulo I: Normas generales.
 - Artículo 10. Usuarios, conductores y titulares de vehículos.
 - Artículo 11. Obligaciones del titular de vehículo y del conductor habitual.
 - Artículo 12. Obras y actividades prohibidas.
 - Artículo 13. Normas generales de conducción.
 - Artículo 14. Bebidas alcohólicas y drogas.
 - Capítulo II: Circulación de vehículos.
 - Sección 1ª: Lugar en la vía.
 - Artículo 15. Sentido de la circulación.
 - Artículo 16. Utilización de los carriles.
 - Artículo 17. Utilización del arcén.
 - Artículo 18. Supuestos especiales del sentido de circulación y restricciones.
 - Artículo 19. Refugios, isletas o dispositivos de guía.
 - Artículo 20. Circulación en autopistas y autovías.
 - Sección 2ª: Velocidad
 - Artículo 21. Límites de velocidad.
 - Artículo 22. Distancias y velocidad exigible.
 - Sección 3ª: Preferencia de paso.
 - Artículo 23. Normas generales.
 - Artículo 24. Tramos estrechos y de gran pendiente.
 - Artículo 25. Conductores, peatones y animales.
 - Artículo 26. Cesión de paso e intersecciones.
 - Artículo 27. Vehículos en servicios de urgencia.

- Sección 4ª: Incorporación a la circulación.
 - Artículo 28. Incorporación de vehículos a la circulación.
 - Artículo 29. Conducción de vehículos en tramo de incorporación.
- Sección 5ª: Cambios de dirección, de sentido y marcha atrás.
 - Artículo 30. Cambios de vía, calzada y carril.
 - Artículo 31. Cambios de sentido.
 - Artículo 32. Marcha hacia atrás.
- Sección 6ª: Adelantamiento.
 - Artículo 33. Normas generales.
 - Artículo 34. Precauciones previas.
 - Artículo 35. Ejecución.
 - Artículo 36. Vehículo adelantado.
 - Artículo 37. Prohibiciones.
 - Artículo 38. Vehículos especiales
- Sección 7ª: Parada y estacionamiento.
 - Artículo 39. Normas generales.
 - Artículo 40. Prohibiciones.
- Sección 8ª: Cruce de pasos a nivel y puentes levadizos.
 - Artículo 41. Normas generales.
 - Artículo 42. Bloqueo de pasos a nivel.
- Sección 9ª: Utilización del alumbrado.
 - Artículo 43. Uso obligatorio de alumbrado.
- Sección 10ª: Advertencias a los conductores.
 - Artículo 44. Normas generales.
- Capítulo III: Otras normas de circulación.
 - Artículo 45. Puertas.
 - Artículo 46. Apagado de motor.
 - Artículo 47. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.
 - Artículo 48. Tiempos de descanso y conducción.
 - Artículo 49. Peatones.
 - Artículo 50. Animales.
 - Artículo 51. Obligaciones en caso de accidente o avería.
 - Artículo 52. Publicidad.
- Título III: Señalización.
 - Artículo 53. Normas generales.
 - Artículo 54. Preferencia.
 - Artículo 55. Formato.
 - Artículo 56. Lengua.
 - Artículo 57. Mantenimiento.
 - Artículo 58. Retirada, sustitución y alteración.

- Título IV: Autorizaciones administrativas.
 - Capítulo I: Autorizaciones en general.
 - Artículo 59. Normas generales.
 - Artículo 60. Domicilio y dirección electrónica vial (DEV).
 - Capítulo II: Autorizaciones para conducir.
 - Artículo 61. Permisos y licencias de conducción.
 - Artículo 62. Centros de formación y de reconocimiento de conductores
 - Artículo 63. Asignación de puntos
 - Artículo 64. Pérdida de puntos.
 - Artículo 65. Recuperación de puntos.
 - Capítulo III: Autorizaciones relativas a los vehículos.
 - Artículo 66. Permisos de circulación.
 - Artículo 67. Otra documentación.
 - Artículo 68. Matrículas.
 - Capítulo IV: Nulidad, lesividad y pérdida de vigencia de la autorización. Obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción.
 - Artículo 69. Nulidad y lesividad.
 - Artículo 70. Pérdida de vigencia por desaparición de los requisitos para su otorgamiento.
 - Artículo 71. Pérdida de vigencia por pérdida del crédito de puntos y obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción
 - Artículo 72. Suspensión cautelar.
 - Artículo 73. Obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción posterior a la sentencia penal de privación del derecho a conducir vehículos a motor.
- Título V: Régimen sancionador.
 - Capítulo I: Infracciones.
 - Artículo 74. Disposiciones generales.
 - Artículo 75. Infracciones leves.
 - Artículo 76. Infracciones graves.
 - Artículo 77. Infracciones muy graves.
 - Artículo 78. Infracciones en materia de seguro obligatorio.
 - Artículo 79. Infracciones en materia de publicidad.
 - Capítulo II: Sanciones.
 - Artículo 80. Tipos.
 - Artículo 81. Graduación.

- Capítulo III: Responsabilidad.
 - Artículo 82. Responsables.
- Capítulo IV: Procedimiento sancionador.
 - Artículo 83. Garantías procedimentales.
 - Artículo 84. Competencia.
 - Artículo 85. Actuaciones administrativas y jurisdiccionales penales.
 - Artículo 86. Incoación.
 - Artículo 87. Denuncias.
 - Artículo 88. Valor probatorio de las denuncias de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas.
 - Artículo 89. Notificación de la denuncia.
 - Artículo 90. Práctica de la notificación de las denuncias.
 - Artículo 91. Notificaciones en el «Boletín Oficial del Estado» (BOE).
 - Artículo 92. Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA).
 - Artículo 93. Clases de procedimientos sancionadores.
 - Artículo 94. Procedimiento sancionador abreviado.
 - Artículo 95. Procedimiento sancionador ordinario.
 - Artículo 96. Recursos en el procedimiento sancionador ordinario.
- Capítulo V: Intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico.
 - Artículo 97. Procedimiento para el intercambio transfronterizo de información.
 - Artículo 98. Infracciones.
 - Artículo 99. Punto de contacto nacional.
 - Artículo 100. Intercambio de datos.
 - Artículo 101. Carta de información.
 - Artículo 102. Documentos.
- Capítulo VI: Medidas provisionales y otras medidas.
 - Artículo 103. Medidas provisionales.
 - Artículo 104. Inmovilización del vehículo.
 - Artículo 105. Retirada y depósito del vehículo.
 - Artículo 106. Tratamiento residual del vehículo.
 - Artículo 107. Limitaciones de disposición en las autorizaciones administrativas
- Capítulo VII: Ejecución de las sanciones.
 - Artículo 108. Ejecución.
 - Artículo 109. Ejecución de la sanción de suspensión de las autorizaciones.
 - Artículo 110. Cobro de multas.
 - Artículo 111. Responsables subsidiarios del pago de multas.

- Capítulo VIII: Prescripción, caducidad y cancelación de antecedentes.
 - Artículo 112. Prescripción y caducidad.
 - Artículo 113. Anotación y cancelación.
- Título VI: Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico
 - Artículo 114. Creación.
 - Artículo 115. Finalidad.
- Disposición adicional primera. Permisos y licencias de conducción en las comunidades autónomas con lengua cooficial.
- Disposición adicional segunda. Comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.
- Disposición adicional tercera. Cursos para conductores profesionales.
- Disposición Adicional cuarta. Obligación de destinar las sanciones económicas a la financiación de seguridad vial, prevención de accidentes de tráfico y ayuda a las víctimas.
- Disposición adicional quinta. Notificaciones en comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.
- Disposición adicional sexta. Condiciones básicas y de accesibilidad para las personas con discapacidad.
- Disposición adicional séptima. Responsabilidad en accidentes de tráfico por atropellos de especies cinegéticas.
- Disposición adicional octava. Documentación correspondiente a otras administraciones públicas.
- Disposición adicional novena. Baja definitiva por traslado del vehículo a otro país.
- Disposición adicional décima. Actividades industriales y seguridad vial.
- Disposición adicional undécima. Integración y coordinación de notificaciones a través del Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA) y de la Dirección Electrónica Vial (DEV).
- Disposición transitoria primera. Matriculación definitiva de vehículos en España.
- Disposición transitoria segunda. Práctica de las notificaciones en la Dirección Electrónica Vial (DEV).
- Disposición transitoria tercera. Límites de velocidad para vehículos de tres ruedas asimilados a motocicletas.
- Disposición final primera. Título competencial.

- Disposición final segunda. Habilitaciones normativas.
- Disposición final tercera. Habilitaciones al Ministro del Interior.
- Anexo I. Conceptos básicos.
- Anexo II. Infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos.
- Anexo III. Cursos de sensibilización y reeducación vial.
- Anexo IV. Cuadro de sanciones y puntos por exceso de velocidad.
- Anexo V. Datos de búsqueda a los que podrán acceder los órganos competentes españoles.
- Anexo VI. Datos que se facilitarán por los órganos competentes españoles.
- Anexo VII. Carta de Información.

1.3.3. Contenido

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 regula todos los aspectos fundamentales relacionados con el tráfico y la circulación dejando al desarrollo reglamentario los pormenores de cada materia.

Así, regula el ejercicio y la coordinación de las competencias sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, las normas de comportamiento en la circulación, la señalización, las autorizaciones administrativas el régimen sancionador y el Registro Estatal de Víctimas Accidentes de Tráfico. El contenido específico de cada título es el que se indica a continuación.

- a) *Título preliminar: «Objeto de la ley y ámbito de aplicación»:* Define el objeto de la Ley, que es establecer una regulación legal en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, y delimita su ámbito de aplicación a todo el territorio nacional y obligarán a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.
- b) *Título I: «Ejercicio y la coordinación de las competencias sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial»:* En este título se enumeran por un lado las competencias que en esta materia corresponden a la Administración General del Estado, Ministerio del Interior, Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico y municipios. Y por otro regula el objeto, funciones y composición del Consejo Superior de Tráfico Seguridad Vial y Movilidad Sostenible como órgano de consulta y participación para el desarrollo y ejecución de la política de seguridad vial y de la Conferencia Sectorial de Tráfico Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

-
- c) *Título II: «Normas de comportamiento en la circulación»:* Este título se estructura en tres capítulos. En el capítulo primero rubricado «*Normas Generales*» fija las unas normas básicas de comportamiento que afectan en general a todos los actores que participan en el tráfico. En el capítulo segundo «*Circulación de vehículos*», desarrolla las maniobras, velocidades, adelantamientos y en general cuantas otras son necesarias para que la circulación de los vehículos se haga de manera ordenada. En el capítulo tercero «*Otras normas de circulación*», introduce normas relativas a diversas materias tales como publicidad, animales, o puertas, para así terminar de configurar el conjunto de normas necesarias para comportarse en la circulación.
- d) *Título III: «Señalización»:* De manera resumida se señala la función de las señales y su formato básico, el orden de prioridad entre los distintos tipos de señales, así como la responsabilidad en torno a su instalación y mantenimiento.
- e) *Título IV: «Autorizaciones administrativas»:* Este título se estructura en cuatro capítulos. En el capítulo primero se recogen las normas generales sobre las autorizaciones administrativas y fija el domicilio a efecto de notificaciones de los titulares. En los capítulos segundo y tercero se regula respectivamente de manera básica las autorizaciones administrativas para conducir y las relativas a los vehículos. El capítulo cuarto recoge los procedimientos de nulidad, anulabilidad y pérdida de vigencia que afectan a las autorizaciones administrativas.
- f) *Título V: «Régimen sancionador»:* En este título se desarrolla el régimen sancionador en materia de tráfico. El capítulo primero recoge el cuadro general de infracciones y el capítulo segundo las sanciones correspondientes. El capítulo tercero sitúa la responsabilidad en materia de infracciones administrativas a la normativa de Tráfico. El capítulo cuarto desarrolla el procedimiento sancionador específico que se sigue en materia de tráfico. El capítulo quinto el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico. El capítulo sexto recoge las medidas provisionales que se pueden aplicar en el marco de los procedimientos sancionadores, es decir, la inmovilización, la retirada, el depósito y el tratamiento residual de vehículos. El capítulo séptimo establece el régimen de ejecución de las sanciones y el capítulo octavo recoge el régimen de prescripción, caducidad y cancelación de accidentes.
- g) *Título VI: «Registro Nacional de víctimas y accidentes de tráfico»:* Crea dicho Registro con la finalidad de tratar los datos que sean relevantes y que permitan disponer de la información necesaria para determinar las causas y circunstancias en las que se producen los accidentes de tráfico y sus consecuencias.
- h) El Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, además de las distintas disposiciones adicionales, transitorias y finales a que se ha hecho referencia en su estructura, contiene también siete Anexos: en el Anexo I se contienen
-

las definiciones o conceptos básicos de términos a los efectos de la Ley, en el Anexo II se detallan las infracciones que llevan aparejadas la pérdida de puntos, en el Anexo III se hace referencia a los cursos de sensibilización y reeducación vial, en el Anexo IV se recoge el cuadro de sanciones y puntos por exceso de velocidad, en el Anexo V se hace referencia a los datos de búsqueda a los que podrán acceder los órganos competentes españoles, en el Anexo VI se recogen los datos que se facilitarán por los órganos competentes españoles y en el anexo VII la denominada Carta de Información.

1.3.4. Modificaciones y desarrollo legislativo de la normativa de tráfico y seguridad vial

Las modificaciones y desarrollo legislativo que sufrió el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial desde su publicación hace ya más de veinte años fueron o numerosas afectando a gran parte de su articulado hasta desembocar en el actual texto refundido.

Así, las modificaciones más significativas o de mayor calado son las que se relacionan a continuación.

- a) *Ley 19/2001, de 19 de diciembre*: Mediante esta norma se realiza una nueva regulación del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, con el fin de que la composición del Pleno de dicho órgano consultivo se ajuste en todo momento a la estructura orgánica administrativa y social vigente. Sobre las normas de comportamiento en la circulación, se presta especial atención a la utilización por los usuarios de nuevas técnicas como son los teléfonos móviles que se tipifica como infracciones de tráfico. En lo relativo a las autorizaciones administrativas se sustituyen el término revocación de la autorización, por el de pérdida de vigencia, y el de anulación por el de lesividad, en consonancia con los conceptos legales del procedimiento administrativo común. Se configuran las infracciones muy graves como infracciones con sustantividad propia, dejando de ser elementos constitutivos de las mismas las circunstancias concurrentes de peligro, las cuales pasan a ser circunstancias de graduación de las sanciones. Se suprime del catálogo de infracciones muy graves la omisión del deber de socorro, al tratarse de una conducta tipificada y sancionada en el Código Penal vigente. Por lo que respecta a las sanciones, cabe destacar la posibilidad de cumplir fraccionadamente la suspensión del permiso de conducir y de obtener la sustitución por otras medidas reeducadoras de las sanciones o la reducción de hasta el 30 por 100 de la cuantía de la multa y del período de suspensión del permiso de conducir en línea con las modernas corrientes de reinserción social. Se amplían las facultades de los agentes de tráfico en cuanto a la inmovilización del vehículo para comprobar determinadas infracciones o ante la gravedad de las mismas. Se establece la responsabilidad solidaria, en lo referente a la multa pecuniaria por las infracciones cometidas por los menores, de aquellas personas, que, por tener la custodia legal de los mismos,

tienen también el deber de prevenir la infracción. Por último, el plazo de prescripción de las infracciones, se pone en relación con la gravedad de las mismas y se amplía el plazo de cancelación de las sanciones graves y muy graves a dos años, con objeto de poder tener en cuenta durante todo ese tiempo los antecedentes de los conductores, pues los mismos se consideran esenciales en materia de seguridad vial.

- b) *Ley 17/2005, de 19 de julio*: Mediante esta Ley se estableció el denominado permiso y licencia de conducción por puntos que incide de manera esencial sobre las autorizaciones administrativas para conducir. Se trata de un sistema de carácter eminentemente reeducador que tiene como objetivo 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. Se modificaron igualmente algunos artículos de la Ley, con el fin de dotar a todo el conjunto de la adecuada coherencia, facilitando su comprensión y mejorando la sistemática general de los preceptos.
- c) *Ley 18/2009, de 23 de noviembre*: Con esta reforma, que afecta fundamentalmente al procedimiento sancionador, se persigue atender el carácter masivo de los expedientes sancionadores en materia de tráfico con un procedimiento específico, diferente del procedimiento general, así como minimizar el tiempo entre la infracción y la sanción. Se intenta asimismo reducir la litigiosidad por motivos de forma, no de fondo y ofertar al conductor en el procedimiento sancionador los derechos de acceso electrónico a los Servicios Públicos, consagrados por la Ley 11/2007, así como acercar la nueva realidad del pago por uso del vehículo a su gestión administrativa ya que la matriculación de vehículos a nombre de personas jurídicas, y la creciente introducción de la figura del renting o arrendamiento a largo plazo del vehículo obligan a configurar el Registro de Vehículos contemplando estas realidades, permitiendo que las administraciones se dirijan en el procedimiento sancionador contra quien realmente es el usuario habitual del vehículo.
- d) *Ley 6/2014, de 7 de abril*: Esta norma viene a introducir una serie de cambios, algunos de ellos significativos, sobre todo en el ámbito del procedimiento sancionador en materia de tráfico y seguridad vial, en relación a cuestiones sobre velocidad, alcohol y drogas, ciclistas y elementos de seguridad, y también cuestiones relevantes como la prohibición de los detectores de radares y de los cinemómetros. Por lo que respecta a los sistemas de seguridad de conductores y ocupantes de los vehículos, la reforma tiene su punto de partida en la numerosa legislación europea que se ha ido aprobando en los últimos años y que ha ido incrementando el nivel de exigencia tanto en el uso de dichos sistemas como en su instalación. Por ello, se estima más adecuado, para permitir una adaptación ágil de la normativa, recoger en la LTSV

una referencia abierta a los criterios de edad o de talla, dejando que posteriormente sea el Reglamento General de Circulación el que concrete los supuestos, los requisitos, las condiciones de uso y las posibles exenciones, en su caso, todo ello en función de los continuos avances de seguridad que se vayan incorporando. De esta forma, se elimina del texto de la LTSV toda referencia específica a edades y tallas en relación con los sistemas de seguridad. Sin embargo, se añade la obligación de utilizar el casco de protección a los menores de dieciséis años, con independencia del lugar por donde lo hagan.

La reforma de 2014 también destaca por castigar desde el punto de vista administrativo la mera presencia de drogas en el organismo del conductor, dejando para el tipo penal previsto en el art. 379.2 del Código Penal la sanción por la conducción bajo la influencia de drogas. En este punto resulta vital la generalización en los últimos años de los dispositivos de detección de drogas en saliva, que la reforma considera como jurídicamente seguros, poco intrusivos para los conductores y viables desde un punto de vista policial. Por otra parte, se aumenta la multa prevista hacia este tipo de conductas (la presencia de alcohol y/o drogas en el organismo del conductor), además de la consiguiente detracción de puntos.

También se reforma lo relacionado a los límites de velocidad, para incorporar unos nuevos límites (20 km. y 130 km.) en el cuadro de sanciones y retirada de puntos por exceso de velocidad contenido en el Anexo II LTSV, si bien su entrada en vigor se pospone a una futura modificación del Reglamento General de Circulación.

En cuanto a la prohibición de utilizar mecanismos de detección de radares o cinemómetros, se tipifica la infracción correspondiente y se traslada al cuadro de detracción de puntos del Anexo II LTSV.

Otras infracciones incorporadas que conviene destacar son:

- Circular con pasajeros menores en asientos delanteros o traseros cuando no esté permitido.
- Realizar 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.
- Circular incumpliendo las condiciones de la autorización administrativa que habilita para la circulación, que, a su vez, es causa de inmovilización del vehículo.
- Caída de la carga en la vía con grave peligro para el resto de los usuarios debido a su mal acondicionamiento.
- Impedir las labores de control o inspección que se llevan a cabo tanto en centros de enseñanza como en los de reconocimiento de conductores.

Por otro lado, también en el ámbito del procedimiento sancionador, la reforma introduce una serie de medidas provisionales, entre las

que destacan dos supuestos de inmovilización del vehículo y otro de retención del permiso de circulación:

- Inmovilización del camión o autobús cuando su conductor carezca de un permiso que le habilite para conducir alguno de estos vehículos.
- Inmovilización del vehículo por circular incumpliendo las condiciones de la autorización que habilita la circulación del vehículo.
- Retirada del permiso de circulación del vehículo hasta que se haya acreditado el abono de los gastos en los que hubiera podido incurrir la autoridad encargada de la gestión del tráfico en los casos de inmovilización o retirada y depósito de los vehículos.

Otro de los aspectos a resaltar es la ampliación del plazo establecido para pagar o para formular alegaciones por parte del interesado en el procedimiento sancionador. Así, se cambia la previsión de «*quince días naturales*» por la de «*veinte días naturales*»

Por último, la Disposición Adicional Segunda de la Ley 6/2014 incorpora 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 aquél en el que se cometió la infracción. Este procedimiento no alcanza a todo el territorio de la Unión Europea al quedar excluidos (tanto en remisión como en recepción) el Reino Unido, Irlanda y Dinamarca.

- f) Finalmente, señalar como última modificación de la normativa reguladora del tráfico y seguridad vial la publicación del texto refundido de la Ley de Tráfico, Circulación y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que supone la derogación del anterior texto de 1990 y su refundición en uno nuevo que pretende ser más completo y claro. Este nuevo texto fue dictado en virtud de la habilitación dada al Gobierno por la Disposición Final 2^a de la Ley 6/2014, de 7 de abril, que autorizó expresamente a éste para la aprobación de un texto refundido en el que se integraran tanto el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, como las sucesivas leyes que lo han ido modificando, incluidas las disposiciones de las leyes modificadoras que no quedaron integradas e incluidas en el texto del año 1990.

La publicación de este nuevo texto supone:

- Recopilar las numerosas normas que han modificado el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, con la finalidad de incorporar aquéllas cuya aplicación está en vigor y que, por su contenido, deben formar

parte de este texto refundido, ordenándolas y numerándolas de nuevo.

- Actualizar el vocabulario utilizado, incluidas cuestiones gramaticales;
- Unificar el uso de ciertos términos que se venían usando a lo largo del texto de manera diferente, para dotarlo de la necesaria cohesión interna.
- Ajustar las remisiones y concordancias de los artículos del texto anterior y, por lo tanto, cambiando su numeración, dividiendo incluso algunos artículos de gran extensión en varios preceptos con menos contenido y, por tanto, mejor definición y comprensión.
- Adaptar su contenido a la 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.
- Transponer la Directiva (UE) 2015/413, 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 2ª 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.
- Modificar la numeración de los artículos del cuadro general de infracciones, entre otros preceptos, sustituyendo el único precepto donde se relacionaban todas ellas por varios artículos, uno por cada infracción en función de su calificación como leves, graves o muy graves.
- Adaptar su contenido a la reciente reforma administrativa que ha convertido al BOE en un tablón edictal único, pasando a ser voluntaria la publicación en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA), que hasta esta reforma era la única y preceptiva forma de publicación de las notificaciones en materia de tráfico. Además, se contempla la posible integración del TESTRA en el Tablón Edictal Único, así como de la Dirección Electrónica Vial (DEV) en la Dirección Electrónica Habilitada (DEH), cuando razones justificadas de eficiencia en la prestación del servicio así lo aconsejen.
- Derogar el Real Decreto Legislativo 339/1990 y la Disposición Final 5ª de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, en lo que afecta a la entrada en vigor del contenido de la Disposición Final 2ª de la misma Ley 35/2015.

2. TIPIFICACIÓN DE LAS PRINCIPALES INFRACCIONES

2.1. Consideraciones generales

Las infracciones de tráfico se encuentran reguladas con carácter general en el Título V Capítulo I (artículos 74 a 79) del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LSV).

Sin embargo, encontramos infracciones relacionadas con el tráfico y con las conductas que ponen en peligro la seguridad vial en otras normas como las derivadas del incumplimiento de la obligación de asegurar los vehículos a motor que se regularán y sancionarán con arreglo a su legislación específica, otras vinculadas a actividades que se producen dentro del tráfico como es el transporte de mercancías por carretera y la regulación de los tiempos de conducción y descanso, o las infracciones en materia de publicidad que se sancionarán con arreglo a la legislación sobre defensa de los consumidores y usuarios.

Por otra parte, el artículo 74.1 de la LSV dispone que *«las acciones u omisiones contrarias a esta ley tendrán el carácter de infracciones administrativas y serán sancionadas en los términos previstos en la misma»*. Sin embargo, tales acciones u omisiones deberán venir revestidas de dolo o culpa, pues como se señala en la STS de 23 de enero de 1998 *«se exige la concurrencia de dolo o culpa; y así, no se podría sancionar a quien se salta un semáforo porque es embestido por detrás por otro vehículo»*.

Igualmente, el artículo 74.2 establece que *«cuando las acciones u omisiones puedan ser constitutivas de delitos tipificados en las leyes penales, se estará a lo dispuesto en el artículo 85»*. Dicho artículo 85 regula las actuaciones administrativas y jurisdiccionales penales disponiendo a tal efecto que:

- «1. Cuando en un procedimiento sancionador se ponga de manifiesto un hecho que ofrezca indicios de delito perseguible de oficio, la autoridad administrativa lo pondrá en conocimiento del Ministerio Fiscal, por si procede el ejercicio de la acción penal, y acordará la suspensión de las actuaciones.
2. Concluido el proceso penal con sentencia condenatoria, se archivará el procedimiento sancionador sin declaración de responsabilidad.
3. Si la sentencia es absolutoria o el procedimiento penal finaliza con otra resolución que le ponga fin sin declaración de responsabilidad, y siempre que la misma no esté fundada en la inexistencia del hecho, se podrá iniciar o continuar el procedimiento sancionador contra quien no haya sido condenado en vía penal.

La resolución que se dicte deberá respetar, en todo caso, la declaración de hechos probados en dicho procedimiento penal».

Las previsiones efectuadas en la redacción del art. 85 LTS en cuanto a la conexión y acoplamiento entre las posibles actuaciones administrativas y jurisdiccionales penales recoge la doctrina emanada previamente del Tribunal

Constitucional que establece «*la subordinación de los actos de la Administración de imposición de sanciones a la autoridad judicial en la medida que esa sumisión exige que la colisión entre una actuación jurisdiccional y una actuación administrativa haya de resolverse en favor de la primera y ello debido a la imposibilidad de que los órganos de la Administración lleven a cabo actuaciones o procedimientos sancionadores en aquellos casos en que los hechos puedan ser constitutivos de delito o falta según el Código Penal o las leyes penales especiales, mientras la autoridad judicial no se haya pronunciado sobre ellos, con la necesidad de respetar la cosa juzgada, que despliega un efecto positivo, de forma que lo declarado por sentencia firme constituye la verdad jurídica y un efecto negativo, que determina la imposibilidad de que se produzca un nuevo pronunciamiento sobre el tema*». (STC 177/1999, de 11 de octubre).

2.2. Clasificación de las infracciones

El art. 74.3 de la LSV clasifica las infracciones en leves, graves y muy graves.

2.2.1. Infracciones leves

Son infracciones leves a tenor del art. 75 LSV las conductas tipificadas en esta ley referidas a:

- a) «*Circular en una bicicleta sin hacer uso del alumbrado reglamentario*». Cabe recordar en este sentido que el art. 98.3 del Reglamento General de Circulación dispone que «*las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos. Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana*». Así, deberán disponer de los siguientes dispositivos: luz de posición delantera y trasera, catadióptrico trasero, y podrán disponer de: catadióptricos en los radios de las ruedas y en los pedales.
- b) «*No hacer uso de los elementos y prendas reflectantes por parte de los usuarios de bicicletas*». Lo que nos remite directamente a lo dicho en el párrafo anterior. La menor peligrosidad de la bicicleta obliga a no tipificar las conductas del ciclista de igual manera que las del conductor de un vehículo a motor. La Ley sólo contempla esta diferenciación en el supuesto de no hacer uso por parte de los usuarios de bicicletas del alumbrado y de los elementos y prendas reflectantes.
- c) «*Incumplir las normas contenidas en esta ley que no se califiquen expresamente como infracciones graves o muy graves en los artículos siguientes*». Se trata de sancionar una serie de conductas no previstas expresamente como infracciones graves o muy graves pero que se contemplan en la normativa de tráfico. Así, se podrían calificar como infracciones leves las contempladas en los arts. 2 y 4.3 del Reglamento General de Circulación (tomar fotos en medio del tráfico, hacer en-

cuestas, limpiar la luna delantera cuando un vehículo se detiene en un semáforo). Otras infracciones que se calificarían como leves son: no sujetar a una mascota que va en el vehículo y que por ello se puede abalanzar sobre el conductor, conducir con alguna puerta abierta, usar la bocina de forma inadecuada, circular con los retrovisores deteriorados dificultando la visión hacia atrás, tener el parachoques en mal estado, etc. Sin embargo, no llevar la pegatina V-19 que demuestra que se ha efectuado la ITV no se debiera sancionar ya que es un dato que tiene en su poder la administración. Igualmente, la negativa a pagar peajes en autopistas que lo exijan, se calificaría como falta leve al no estar tipificada expresamente como grave o muy grave.

2.2.2. Infracciones graves

De acuerdo con el art. 76 de la LSV son infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta ley referidas a:

- a) *«No respetar los límites de velocidad reglamentariamente establecidos o circular en un tramo a una velocidad media superior a la reglamentariamente establecida, de acuerdo con lo recogido en el anexo IV».* Los límites de velocidad se regulan en los artículos 45 al 52 del Reglamento General de Circulación y los denominados *«radares de tramo»*, diferencia de los radares fijos tradicionales, miden la velocidad media de los vehículos que circulan en un determinado tramo de carretera, se señalizan con señales verticales similares a la de los radares fijos y suelen estar instalados en túneles debido a la peligrosidad de este tipo de tramos. Sin embargo, una resolución dictada por la Jefatura provincial de Tráfico de Madrid aceptó revocar una sanción que había impuesto porque consideraba que la fotografía obtenida por un radar de tramo en el momento de producirse la infracción de exceso de velocidad *«no constituye prueba concluyente para identificar de forma indudable al vehículo con el que se cometió el exceso de velocidad denunciado»* y ello porque en las fotografías obtenidas por la DGT para acreditar la infracción, se podía ver con claridad la matrícula del vehículo denunciado, así como la velocidad a la que supuestamente circulaba. Sin embargo, en uno de los fotogramas aparecía, además, la sombra de otro vehículo que circulaba en posición paralela, lo cual impedía determinar con exactitud cuál de los dos vehículos era el que era realmente había cometido la infracción.
- b) *«Realizar obras en la vía sin comunicarlas con anterioridad a su inicio a la autoridad responsable de la regulación, ordenación y gestión del tráfico, así como no seguir las instrucciones de dicha autoridad referentes a las obras».* En el caso de las vías en las que la Guardia Civil de Tráfico es competente para su vigilancia, la comunicación se dirige a la Jefatura Provincial de Tráfico siendo el ejecutor de la obra el encargado de efectuar dicha comunicación. También, en su caso, a la autoridad autonómica o local responsable de la gestión y regulación del tráfico que, sin perjuicio de las facultades del órgano competente

para la ejecución de las obras, dictará las instrucciones que resulten procedentes en relación a la regulación, gestión y control del tráfico, teniendo en cuenta el calendario de restricciones a la circulación y las que se deriven de otras autorizaciones a la misma.

- c) *«Incumplir las disposiciones de esta ley en materia de preferencia de paso, adelantamientos, cambios de dirección o sentido y marcha atrás, sentido de la circulación, utilización de carriles y arcenes y, en general, toda vulneración de las ordenaciones especiales de tráfico por razones de seguridad o fluidez de la circulación».* Se trata de un «cajón de sastre» sobre todo por lo general que resulta sancionar cualquier vulneración de *«las ordenaciones especiales de tráfico»* por razones de seguridad o fluidez de la circulación, pues no especifica a qué normativa se refiere ni de qué manera debe afectar a la seguridad o fluidez circulatoria.
- d) *«Parar o estacionar en el carril bus, en curvas, cambios de rasante, zonas de estacionamiento para uso exclusivo de personas con discapacidad, túneles, pasos inferiores, intersecciones o en cualquier otro lugar peligroso o en el que se obstaculice gravemente la circulación o constituya un riesgo, especialmente para los peatones».* No deja de sorprender que se sancione igual la parada que el estacionamiento en estos lugares que obstaculizan el tráfico. Así, una persona puede interrumpir el tráfico durante casi dos minutos y recibirá la misma sanción que una que deja de forma indefinida un vehículo en el mismo lugar. Asimismo, un agente puede sancionar a un vehículo estacionado en un paso rebajado porque ante la presencia de una silla de ruedas entiende que aquel constituye un riesgo para ese peatón (una persona en silla de ruedas tiene esa consideración y descender por una acera sin rebaje es un riesgo mayor para él) o un obstáculo para la circulación, pero no lo puede hacer porque considere que es una zona exclusiva para personas con discapacidad, entre otros motivos, porque una acera rebajada no está dentro del catálogo oficial de señales de tráfico y el apartado de la Ley que estamos examinando protege las zonas de estacionamiento de uso exclusivo de personas con discapacidad y éste no es el caso ya que el paso rebajado lo puede utilizar cualquier peatón. Así, el agente puede considerar grave o leve el peligro para el peatón o la obstaculización a la circulación.
- e) *«Circular sin hacer uso del alumbrado reglamentario».* El uso del alumbrado se regula en Título II, Capítulo X (utilización del alumbrado) del Reglamento General de Circulación. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda.
- f) *«Conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción».* De esta manera es sancionable el manejo del teléfono incluso cuando el conductor esté parado, ya sea en un atasco o en un semáforo.

- g) *«Conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, así como utilizar mecanismos de detección de radares o cinemómetros».* Así, un jinete que monta un caballo o un profesor de autoescuela realizando su función en una vía pública o de uso público son conductores y por lo tanto serían sancionados si fuesen hablando por el móvil. Sin embargo, el Juzgado de lo contencioso nº 2 de Logroño, en sentencia de 4 de julio de 2012 señaló que *«llevar el teléfono móvil en la mano no es una conducta tipificada como infracción pues no implica utilización ni mucho menos desatención a la conducción».* Por ello, es necesario que los agentes redacten las denuncias especificando el uso concreto que se hace del móvil. La LSV introdujo la prohibición de los sistemas de detección de radares ya que se trata de un aparato que en el fondo tiene como razón de ser eludir la vigilancia del tráfico y el cumplimiento de los límites de velocidad y que, por lo tanto, no puede tener la más mínima cobertura. La Exposición de Motivos de la Ley lo argumentó de esta manera: *«es completamente contradictorio dirigir los esfuerzos hacia la concienciación entre los conductores de adecuar la velocidad a los límites existentes... y no prohibir la comercialización de dispositivos»*, además de incidir en que *«no parece lógico que coexistan conductores que respeten los límites de velocidad junto a otros que disponen de mecanismos que les pueden permitir eludirlos».*
- h) *«No hacer uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección».* La medida de inmovilización del vehículo que se podría adoptar en este caso, como tantas otras de esta Ley y de su Reglamento, está pensada para los vehículos a motor y, en este supuesto concreto, para los motoristas sin casco que, dado el peso del vehículo, no puede ser arrastrado fácilmente. Sin embargo, al introducir la obligatoriedad del casco ciclista en zonas urbanas, esta medida carece por completo de sentido, pues el ciclista sin casco puede continuar su camino a pie, empujando la bicicleta, y lo mismo si se le sanciona en vías interurbanas. Una norma que es preventiva (impedir que el conductor siga conduciendo sin casco) se convierte en una norma sancionadora discrecionalmente aplicable. Se faculta al agente de la autoridad para inmovilizar la bicicleta del ciclista por el mero hecho de no llevar casco, lo que constituiría un ejercicio de prepotencia y de abuso de autoridad incompatible con el ejercicio democrático del poder. Esto se agrava si se tiene en cuenta que el apartado 4 del art. 84 prevé que los gastos originados por la inmovilización de la bicicleta del ciclista, por el mero hecho de circular éste sin casco, serán de su cuenta.
- i) *«Circular con menores de doce años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, o con menores en los asientos delanteros o traseros, cuando no esté permitido».* Al recalcar la palabra *«menores»* debemos entender que sería infracción leve, al no estar tipificada como grave, que un adulto vaya de pasajero acompañando a un conductor de ciclomotor sin que éste tenga dos plazas. Respecto de los asientos