

TEMA 3

LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL. REGULACIÓN ANTERIOR A 1990. LEY ACTUAL: ESTRUCTURA Y CONTENIDOS. PRINCIPALES MODIFICACIONES

- 1. LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL.**
- 2. REGULACIÓN ANTERIOR A 1990.**
 - 2.1. EL CÓDIGO DE LA CIRCULACIÓN DE 1934
 - 2.2. LEY DE BASES SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL
- 3. TEXTO ARTICULADO DE LA LEY DE TRAFICO, CIRCULACION DE VEHICULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL APROBADA POR REAL DECRETO LEGISLATIVO 339/1990, DE 2 DE MARZO.**
- 4. PRINCIPALES MODIFICACIONES PREVIAS A LA LEY ACTUAL DE 2015.**
 - 4.1. LEY 19/2001
 - 4.2. LEY 17/2005
 - 4.3. LEY 18/2009
 - 4.3.1. INTRODUCCIÓN
 - 4.3.2. PRINCIPALES REFORMAS.
 - 4.3.3. ESPECIAL REFERENCIA A LAS NOTIFICACIONES.
 - 4.4. LEY 6/2014
 - 4.4.1. INTRODUCCIÓN.
 - 4.4.2. PRINCIPALES REFORMAS.
- 5. LEY ACTUAL: ESTRUCTURA Y CONTENIDOS: REAL DECRETO 6/2015, DE 30 DE OCTUBRE POR EL QUE SE APRUEBA EL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE TRAFICO, IRCULACION DE VEHICULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL.**

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

En primer lugar, destacar que la actual ley vigente en materia de tráfico es el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y que derogó la hasta entonces vigente ley aprobada por Real Decreto Legislativo 339/90.

La Ley sobre Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, cuyo texto articulado es aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990 abandona la anterior concepción puramente policial de la actuación de la Administración, para pasar a un planteamiento activo de la misma orientada a promover la seguridad de la circulación y la prevención de accidentes, tanto en carretera como en zonas urbanas, al constituir estos accidentes un problema grave e importante, tanto en el plano económico y social como en el de la salud y bienestar público.

En su Preámbulo expone 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”.

2.REGULACIÓN ANTERIOR A 1990.

2.1El Código de la Circulación de 1934.

En España no existe unanimidad respecto la fecha de nacimiento del fenómeno automovilístico, pero la mayoría de los estudiosos consideran como año cero 1.899. Un año más tarde, se aprobaría el “Reglamento para el Servicio de Coches Automóviles por las Carreteras del Estado” aprobado el 17 de septiembre, que puede ser considerado como nuestra primera norma general dictada para regular el fenómeno del tráfico. Como dato curioso, el Reglamento limitaba la velocidad de circulación a 28 Km/h en carretera y 15 km/h en ciudad y obligaba a matricular los vehículos. El primer vehículo matriculado en España data de octubre de 1900, un Clement con matrícula PM-1.

Con posterioridad, muchos serían los reglamentos aprobados en materia de tráfico como, por ejemplo, el “Reglamento para la Circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España”, de 23 de julio de 1.918,

pero fue el Código de la Circulación de 25 de septiembre de 1934 el que marcó la regulación venidera. El Código de la Circulación procedería a unificar una materia sumamente dispersa, a la vez que se convirtió en una norma longeva (aún vigentes alguno de sus artículos), permitiendo la ordenación del tráfico en una época caracterizada por su espectacular crecimiento.

Aunque con anterioridad se habían publicado los Reglamentos de 1926 y 1928, el Código de 1934 suponía el espaldarazo definitivo al fenómeno de la circulación.

Con una extensión de 304 artículos estructurados en 18 capítulos, la norma regulaba la circulación urbana e interurbana, de peatones, de vehículos automóviles y de tracción animal, bicicletas y vehículos análogos, la circulación de autobuses, tranvías y trolebuses, las señales de circulación y el alumbrado, y la señalización óptica de los vehículos.

A estas materias cabe sumar otras tan dispares, aunque relacionadas con el fenómeno de la circulación, como la matriculación, las condiciones técnicas que deben reunir los vehículos, los servicios públicos de transportes colectivos de viajeros o las condiciones psicofísicas y el procedimiento sancionador por ejemplo.

El Código de la Circulación, fue la norma básica en materia de tráfico hasta que en 1990 se incluye en la disposición final de la Ley sobre Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que “hasta que entren en vigor las disposiciones necesarias para el desarrollo de esta Ley, se aplicarán *como Reglamentos de la misma el Código de la Circulación aprobado por Decreto de 25 de septiembre de 1934, y disposiciones complementarias, en la medida en que no se opongan a lo que en ella se establece.*”

Posteriormente en 1992 el Reglamento General de Circulación, para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto 13/1992, de 17 de enero, incluyó una disposición derogatoria en virtud de la cual la mayor parte del articulado del Código de Circulación quedaba derogado.

Finalmente en 2009 el vigente Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, a través de su disposición derogatoria única, definitivamente derogó los pocos artículos que aun seguían formalmente vigentes.

2.2 La Ley de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial.

Como hemos comentado anteriormente, la materia había sido regulada 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 1978.

Una de las manifestaciones más importantes de la libertad circulación no podía ser regulada con 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.

Una vez promulgada la Constitución, se planteó el problema de la inconstitucionalidad del Código de la Circulación, pero al estar éste fuera de la “reserva de Ley” establecida por la Constitución y en tal sentido es 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 dictó la nueva regulación.

Por tanto la exigencia de una nueva regulación que sustituyera al Código de la Circulación era evidente. Para ello, el primer paso normativo fue utilizar la técnica de la Ley de Bases para legislar en materia de tráfico, con fundamento en el artículo 82 de la Constitución que establece que las Cortes podrán delegar en el Gobierno la potestad de dictar normas con rango de Ley sobre materias determinadas, no incluidas en el artículo anterior, y que la delegación legislativa deberá otorgarse mediante una Ley de Bases, cuando su objeto sea la formación de textos articulados, o por una Ley ordinaria cuando se trate de refundir varios textos legales. Fue la Ley 18/89, de 25 de julio, con el título de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial, la que inició, a nivel de Ley, la regulación sobre el tráfico, con posterioridad a la vigencia de la Constitución.

La justificación del porqué de la utilización del instrumento normativo previsto en el art. 82 de la Constitución, queda justificada en la Exposición de Motivos de la propia Ley 18/89:

- Para revestir de rango legal la materia de tráfico.
- 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”.
- Para permitir que el Gobierno en el desarrollo de la misma, disponga de un instrumento normativo idóneo como es el Decreto Legislativo, para adaptar la regulación objeto de la Ley de Bases y, con el alcance en ella previsto, a la multiplicidad de supuestos que la ordenación del tráfico comporta; se consideró que, debido a la complejidad técnica de 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, y que analizaremos en los apartados siguientes, 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.

3. RD LEGISLATIVO 339/90: ESTRUCTURA Y CONTENIDOS.

El cuerpo normativo de la Ley de Seguridad Vial se componía de una Introducción, 96 artículos, 19 de disposiciones adicionales, 1 transitoria, 1 derogatoria, 3 finales y 4 anexos y en el último destaca un cuadro de sanciones y puntos por exceso de velocidad. Los diferentes Títulos son:

- **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.

- **Título I. Del ejercicio y la coordinación de las competencias sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.**

Por un lado enumera las competencias que en esta materia corresponden a la Administración Gral. del Estado, Ministerio del Interior, Jefatura Central de Tráfico y municipios. Y por otro regula (objeto, funciones y composición) el Consejo Superior de Seguridad Vial.

- **Título II. Normas de comportamiento en la circulación**

Se divide en tres capítulos. En el 1º *Normas Generales* fija las unas normas básicas de comportamiento que afectan en general a todos los actores que participan en el tráfico. En el 2º *De la circulación de vehículos*, desarrolla las maniobras, velocidades, colocación,... y en general cuantas otras son necesarias para que la circulación de los vehículos se haga de manera ordenada. En le 3º y último *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.

- **Título III. De la 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.

- **Título IV. De las autorizaciones administrativas.**

Se divide en cuatro capítulos. En el 1º recoge las normas generales sobre éstas y fija el domicilio a efecto de notificaciones de los titulares de autorizaciones administrativas. En el capítulo 2º y 3º regula respectivamente de manera básica las autorizaciones administrativas. para conducir y las relativas a los vehículos. Por último el capítulo 4º recoge los procedimientos de nulidad, anulabilidad y pérdida de vigencia que afectan a las autorizaciones administrativas.

- **Título V. Régimen sancionador.**

El título V desarrolla el régimen sancionador en materia de tráfico. El capítulo 1º recoge el cuadro general de infracciones y las sanciones correspondientes. El capítulo 2º sitúa la responsabilidad en materia de infracciones administrativas a la normativa de Tráfico. El capítulo 3º desarrolla el procedimiento sancionador específico que se sigue en materia de tráfico. El capítulo IV recoge las medidas provisionales que se pueden aplicar en el marco de los procedimientos sancionadores. El capítulo V establece el régimen de ejecución de las sanciones y el capítulo VI el régimen de prescripción, caducidad y cancelación de accidentes.

- **Título VI. Del Registro Estatal de víctimas y accidentes de tráfico.**

Crea el Registro, define su finalidad y deja pendiente de desarrollo por Orden Ministerial la comunicación y acceso a los datos del mismo.

El contenido y estructura completa de la LSV consta en el anexo 1 del presente tema.

4. PRINCIPALES MODIFICACIONES.

El texto articulado de la LSV ha estado sometido a diversas modificaciones. No obstante, sólo desarrollaremos, por ser las de más calado.

a. Ley 19/2001

Desde que por Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, se promulgó el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial había transcurrido una década durante la cual dicha norma había servido de fundamento legal a todo el derecho positivo de la circulación, constituido básicamente por el Código de la Circulación que no fue bruscamente derogado, sino que subsistió como reglamentación vigente al amparo de la disposición transitoria de dicho texto articulado y en tanto se desarrollase el mismo.

Con la publicación del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, se culminó el imprescindible desarrollo reglamentario de la Ley y se abrió una nueva etapa, por lo que el legislador entendió que era el momento oportuno para efectuar en dicho texto articulado los ajustes y mejoras que su aplicación había revelado necesarios y de los que cabe destacar los siguientes:

- Incluye como nueva competencia la gestión y control de tráfico
- Se habilita la determinación del Pleno del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, con el fin reglamentación del de que la

composición del Pleno de dicho órgano consultivo se ajuste en todo momento a la estructura orgánica administrativa y social vigente.

- Prohíbe la utilización por los conductores de teléfonos móviles, y de medios para contrarrestar la vigilancia de la circulación, siendo ambas acciones tipificadas como infracciones de tráfico.
- Sustituye 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.
- Configura 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.
- Introduce 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 % de la cuantía de la multa y del período de suspensión del permiso de conducir.
- Ajusta las competencias sancionadoras de Tráfico para adecuarlas al régimen de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado establecido por la Ley 6/1997, de 14 de abril.
- 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.
- Se recoge una modificación sustancial en el procedimiento administrativo no suspendiendo el mismo sino solamente al llegar a la resolución, cuando existan actuaciones jurisdiccionales penales, que de sobrepasarse obligarían a retomar la instrucción administrativa con mengua de los derechos de los interesados.
- 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.

b. Ley 17/2005

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 la 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, habiéndose 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.

c. Ley 18/2009

i. INTRODUCCIÓN

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 (hoy Ley 18/2009, de 23 de Noviembre)

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.

ii. PRINCIPALES REFORMAS.

INFRACCIONES Y CUANTÍAS

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.

Hasta ahora, la cuantía económica de las multas era variable. Las leves hasta 90 euros, las graves entre 91 y 300 euros y las muy graves de 301 a 600 euros. Esto provocaba que cada Administración estableciese su propio cuadro de sanciones, de modo, que conducir por ejemplo, con un teléfono móvil podía ser sancionado por un ayuntamiento por 91 euros y con 300 por otro.

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.

SUJETOS RESPONSABLES: EL CONDUCTOR HABITUAL

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.

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...)

El **Procedimiento abreviado** es en forma, similar al juicio rápido penal. Se trata de ofrecer al infractor la posibilidad de suscribir un pacto con la Administración sancionadora que le permita cumplir rápidamente la sanción impuesta a cambio de una reducción importante en ésta. De este modo, se vuelve al principio de la sanción como elemento de seguridad activa: el conductor percibe una justicia vial administrativa inmediata y el efecto pedagógico de la sanción es mayor.

Si el conductor no está de acuerdo con la sanción o la considera injusta, puede alegar. Pero los conductores que se quieran acoger al procedimiento abreviado disponen de un plazo de 20 días naturales, desde el día siguiente a la notificación de la infracción, para pagar la sanción, obteniendo un 50% de reducción en el importe de la misma. Acogerse a este tipo de procedimiento, supone dar por concluido el proceso sancionador y renunciar a formular alegaciones.

En el caso específico de la entrega de la denuncia en mano, ésta se considera ya notificada a los efectos legales, momento a partir del cual el conductor puede pagar o iniciar las alegaciones oportunas.

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

EJECUCIÓN DE SANCIONES

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.

DETRACCIÓN DE PUNTOS

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.

EL REVAT.

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.

III. ESPECIAL REFERENCIA A LAS NOTIFICACIONES.

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 de 2010.

6.- En principio, la Dirección Electrónica Vial entra en vigor el 25 de Noviembre de 2010 como método obligatorio de notificación (caso de activarse por el ciudadano) para las notificaciones de la Dirección General de Tráfico, ServeiCatalà 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 dicto.* 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).

Para las infracciones cometidas en el ámbito urbano, la obligatoriedad no se produce hasta el 25 de Mayo de 2012, aunque podrán irse incorporando paulatinamente. La disposición final primera de la Ley 6/2014, modifica este plazo hasta el 25 de mayo de 2016.

d. La LEY 6/2014

INTRODUCCIÓN

Desde el año 2012 se llevaron a cabo diferentes trabajos de elaboración de una norma que, sin estar tan centrada en los conductores como las analizadas hasta ahora, sí establece una armonización y complementación en diferentes ámbitos de la seguridad vial. El objetivo principal de dicha reforma es la de adaptar algunos de los contenidos de la norma a la realidad actual, aumentando la seguridad y protección de todos los usuarios de la vía, en especial de los más débiles y sancionando de forma más dura las conductas más peligrosas.

Así pues se aprobó la Ley 6/2014 de 7 de abril, (BOE 08/11/2014) la Ley que modifica el RD Legislativo de la Ley de Tráfico, vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Una vez aprobada por las Cortes la reforma de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial y transcurrido el plazo legal para su entrada en vigor, el 9 de mayo se inició la aplicación para aquellos preceptos que serán de obligado cumplimiento para los ciudadanos.

4.4.1 PRINCIPALES REFORMAS.

Drogas:

La Ley prohíbe conducir con presencia de drogas en el organismo del conductor, quedando excluidas las sustancias que se utilicen bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica. Esta infracción administrativa está castigada con una sanción de 1.000 euros y la detracción de 6 puntos.

Lo que no cambia es la conducción bajo la influencia de drogas, cuya vía es penal tal y como se recoge en el artículo 379.2 del Código penal.

Alcohol:

Se mantiene en 500 euros y la detracción de 4 a 6 puntos la infracción por conducir con tasas de alcohol superiores a las establecidas. Además, serán sancionados con 1.000 euros de multa aquellos conductores reincidentes, es decir, que ya hubieran sido sancionados en el año inmediatamente anterior por el mismo motivo; así como para aquellos conductores que circulen con una tasa que supere el doble de la permitida.

Otro de los preceptos que entran en vigor es la obligación que tienen no sólo los conductores, sino todos los usuarios de la vía de someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas, cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción.

Inmovilización de vehículos:

Se amplían los casos de inmovilización de vehículos, destacando el que hace referencia a la inmovilización que pueden realizar los agentes si no se dispone del dispositivo de retención infantil adecuado al menor que viaja en él.

Uso del casco:

Los menores de 16 años tanto conductores como ocupantes de bicicletas y ciclos deben llevar siempre puesto el casco, independientemente de la vía por la que circulen. Para los mayores de 16 años, la ley no cambia. Su uso es obligatorio sólo en vías interurbanas, aunque se recomienda su uso también en urbanas.

Adelantamiento a ciclistas:

Aunque ya lo recogía el Reglamento de Circulación, se eleva de rango normativo con el fin de reforzar la seguridad de los ciclistas, de modo que el vehículo que adelante a un ciclista deberá guardar una separación lateral

mínima de 1,5 metros y podrá ocupar parte o la totalidad del carril contiguo o contrario. Está prohibido adelantar a un ciclista si dicha maniobra puede poner en peligro o entorpecer la marcha de los ciclistas, que circulen tanto en el mismo sentido como en el sentido contrario al vehículo que se va a adelantar.

Detectores de radar:

Queda expresamente prohibido usar detectores de radar, aparatos que rastrean mediante ondas la localización de los radares. El quebrantamiento de esta prohibición está tipificado como infracción grave lo que supone una sanción de 200 euros y la detracción de 3 puntos.

Se mantiene también la prohibición de los inhibidores que son los que pueden anular o modificar el funcionamiento de los radares. Los que si están permitidos son los avisadores, aparatos que cuentan con una base de datos con la posible ubicación de los radares.

Atropello de especies cinegéticas:

En los accidentes de tráfico ocasionados por atropello de especies cinegéticas con carácter general, la responsabilidad será del conductor del vehículo. Cuando el atropello del animal sea consecuencia directa de una acción de caza mayor, el responsable será el propietario del terreno y si es por falta de reparación del vallado o de la señalización, el responsable será el titular de la vía donde se haya producido el atropello.

Nuevas infracciones:

Pasan a ser infracciones la caída de la carga de un vehículo creando peligro para la seguridad vial; la realización de obras en la vía sin la comunicación previa a la autoridad responsable del tráfico; incumplir las condiciones de circulación de una autorización; impedir las labores de control de los centros de enseñanza y de reconocimiento de conductores y causar daños a la infraestructura debido al exceso de masa o dimensiones de un vehículo.

Además de estas novedades, también entra en vigor la posibilidad que tienen los agentes de no tener que notificar la denuncia en el acto, siempre y cuando el agente denunciante se encuentre realizando labores de vigilancia y control de tráfico y carezca de medios para proceder a la persecución del vehículo infractor.

También se establece que los plazos de alegaciones de las denuncia y de pago de sanciones con descuento es de 20 días naturales.

5. 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: REGULACION ACTUALMENTE EN VIGOR

CAMBIOS EN CUANTO A CONTENIDO TRAS REFUNDIR EN LA LEY DEL 2015 LA LEY DEL AÑO 90 Y SUS MODIFICACIONES:

El Real Decreto Legislativo 6/2015 pone en orden y actualiza la anterior Ley de Tráfico. Básicamente en este nuevo texto se han manejado diversos criterios:

– Recopilar todas las normas modificadoras, ordenándolas y en consecuencia, reenumerándolas.

– Actualizar y revisar la terminología utilizada en la Ley anterior y sus sucesivas leyes reformadoras, para ofrecer unificación y coherencia en su léxico.

– En algunos aspectos se han introducido mejoras técnicas. Así:

- Se ha dado un nuevo orden a diversas normas, como la pérdida y recuperación de puntos; la pérdida de vigencia de los permisos de conducción por pérdida de los puntos o por desaparición de los requisitos para su otorgamiento; y la obtención de la nueva autorización (nuevos artículos 69 a 73).
- Diversos preceptos extensos se han subdividido en varios artículos; por ejemplo, el anterior cuadro general de infracciones (art. 65 del anterior texto refundido), vienen a desplegarse en los nuevos artículos 74 a 78, cada uno de los cuales regula las infracciones en orden a su respectiva gravedad (leves, graves y muy graves), concluyendo con referencia específica a las infracciones en materia de aseguramiento obligatorio.

– Su articulado se ha adaptado a las modificaciones introducidas en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, reguladora del 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 y a su regulación actual por Ley 39/2015 de 1 de octubre. En este punto, el BOE se convierte en un Tablón Edictal único (art. 91), de tal forma que la publicación en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA) pasa a ser meramente voluntaria (art. 92).

– También se ha aprovechado para transponer la Directiva 2015/413 de la Unión Europea, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico, que en principio se había recogido en la disposición final segunda de la reciente Ley 35/2015, de 22 de septiembre, conocida como “el nuevo baremo”, y que ahora pasa a regularse en los nuevos artículos 97 a 102 del texto refundido).

Este nuevo texto refundido, que ha venido a derogar el anterior que fue aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990 y todas sus leyes modificadoras, entró en vigor el 31 de enero de 2015, salvo el apartado correspondiente al intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico, que lo hizo el pasado 1 de noviembre de 2015.

Estructura:

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

Artículo único Aprobación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial

DISPOSICIONES ADICIONALES

Disposición adicional primera Referencias normativas

Disposición adicional segunda No incremento de gasto público

DISPOSICIONES DEROGATORIAS

Disposición derogatoria única Derogación normativa

DISPOSICIONES FINALES

Disposición final única Entrada en vigor

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL

TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones generales

Artículo 1 Objeto

Artículo 2 Ámbito de aplicación

Artículo 3 Conceptos básicos

TÍTULO I. Ejercicio y coordinación de las competencias sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial

CAPÍTULO I. Competencias

Artículo 4 Competencias de la Administración General del Estado

Artículo 5 Competencias del Ministerio del Interior

Artículo 6 Organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico

Artículo 7 Competencias de los municipios

CAPÍTULO II. Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible

Artículo 8 Composición y funciones

CAPÍTULO III. Conferencia Sectorial de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible

Artículo 9 Conferencia Sectorial de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible

TÍTULO II. Normas de comportamiento en la circulación

CAPÍTULO I. Normas generales

Artículo 10 Usuarios, conductores y titulares de vehículos

Artículo 11 Obligaciones del titular del vehículo y del conductor habitual

Artículo 12 Obras y actividades prohibidas

Artículo 13 Normas generales de conducción

Artículo 14 Bebidas alcohólicas y drogas

CAPÍTULO II. Circulación de vehículos

SECCIÓN 1. Lugar de la vía

Artículo 15 Sentido de la circulación

Artículo 16 Utilización de los carriles

Artículo 17 Utilización del arcén

Artículo 18 Supuestos especiales del sentido de circulación y restricciones

Artículo 19 Refugios, isletas o dispositivos de guía

Artículo 20 Circulación en autopistas y autovías

SECCIÓN 2. Velocidad

Artículo 21 Límites de velocidad

Artículo 22 Distancias y velocidad exigible

SECCIÓN 3. Preferencia de paso

Artículo 23 Normas generales

Artículo 24 Tramos estrechos y de gran pendiente

Artículo 25 Conductores, peatones y animales

Artículo 26 Cesión de paso e intersecciones

Artículo 27 Vehículos en servicio de urgencia

SECCIÓN 4. Incorporación a la circulación

Artículo 28 Incorporación de vehículos a la circulación

Artículo 29 Conducción de vehículos en tramo de incorporación

SECCIÓN 5. Cambios de dirección, de sentido y marcha atrás

Artículo 30 Cambios de vía, calzada y carril

Artículo 31 Cambios de sentido

Artículo 32 Marcha atrás

SECCIÓN 6. Adelantamiento

Artículo 33 Normas generales

Artículo 34 Precauciones previas

Artículo 35 Ejecución

Artículo 36 Vehículo adelantado

Artículo 37 Prohibiciones

Artículo 38 Supuestos especiales

SECCIÓN 7. Parada y estacionamiento

Artículo 39 Normas generales

Artículo 40 Prohibiciones

SECCIÓN 8. Cruce de pasos a nivel y puentes levadizos

Artículo 41 Normas generales

Artículo 42 Bloqueo de pasos a nivel

SECCIÓN 9. Utilización del alumbrado

Artículo 43 Uso obligatorio

SECCIÓN 10. Advertencias de los conductores

Artículo 44 Normas generales

CAPÍTULO III. Otras normas de circulación

Artículo 45 Puertas

Artículo 46 Apagado de motor

Artículo 47 Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad

Artículo 48 Tiempos de descanso y conducción

Artículo 49 Peatones

Artículo 50 Animales

Artículo 51 Obligaciones en caso de accidente o avería

Artículo 52 Publicidad

TÍTULO III. Señalización

Artículo 53 Normas generales

Artículo 54 Preferencia

Artículo 55 Formato

Artículo 56 Lengua

Artículo 57 Mantenimiento

Artículo 58 Retirada, sustitución y alteración

TÍTULO IV. Autorizaciones administrativas

CAPÍTULO I. Autorizaciones en general

Artículo 59 Normas generales

Artículo 60 Domicilio y Dirección Electrónica Vial (DEV)

CAPÍTULO II. Autorizaciones para conducir

Artículo 61 Permisos y licencias de conducción

Artículo 62 Centros de formación y reconocimiento de conductores

Artículo 63 Asignación de puntos

Artículo 64 Pérdida de puntos

Artículo 65 Recuperación de puntos

CAPÍTULO III. Autorizaciones relativas a los vehículos

Artículo 66 Permisos de circulación

Artículo 67 Otra documentación

Artículo 68 Matrículas

CAPÍTULO IV. Nulidad, lesividad y pérdida de vigencia de la autorización.

Obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción

Artículo 69 Nulidad y lesividad

Artículo 70 Pérdida de vigencia por desaparición de los requisitos para su otorgamiento

Artículo 71 Pérdida de vigencia por pérdida del crédito de puntos 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 aseguramiento obligatorio
- Artículo 79 Infracciones en materia de publicidad
- CAPÍTULO II. Sanciones
- Artículo 80 Tipos
- Artículo 81 Graduación
- CAPÍTULO III. Responsabilidad
- Artículo 82 Responsables
- CAPÍTULO IV. Procedimiento sancionador
- Artículo 83 Garantías procedimentales
- Artículo 84 Competencia
- Artículo 85 Actuaciones administrativas y jurisdiccionales penales
- Artículo 86 Incoación
- Artículo 87 Denuncias
- Artículo 88 Valor probatorio de las denuncias de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, 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

DISPOSICIONES ADICIONALES

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)

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

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

DISPOSICIONES FINALES

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