

TEMA 36

LOS PRINCIPALES REGLAMENTOS EN MATERIA DE TRÁFICO: EL REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN, DE CONDUCTORES, DE VEHICULOS Y DEL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR. OTROS REGLAMENTOS SOBRE LA MATERIA.

I.-LOS PRINCIPALES REGLAMENTOS EN MATERIA DE TRÁFICO: EL REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN, DE CONDUCTORES, DE VEHICULOS Y DEL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR.

1. Introducción

2. El Reglamento General de Circulación

1. Introducción
2. Objetivo del Reglamento
3. Estructura del Reglamento
4. Modificaciones del Reglamento

3. El Reglamento General de Conductores

1. Objetivo del Reglamento
2. Estructura del Reglamento
3. Modificaciones del Reglamento

4. El Reglamento General de Vehículos

1. Introducción
2. Objetivo del Reglamento
3. Estructura del Reglamento
4. Modificaciones del Reglamento

5. El Reglamento del Procedimiento Sancionador en materia de tráfico

1. Introducción
2. Fases del procedimiento
3. Modificaciones del Reglamento

II.- OTROS REGLAMENTOS SOBRE LA MATERIA

1. El Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores
2. El Reglamento regulador de las Escuelas Particulares de Conductores
3. Otras disposiciones

I.-LOS PRINCIPALES REGLAMENTOS EN MATERIA DE TRÁFICO: EL REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN, DE CONDUCTORES, DE VEHICULOS Y DEL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR.

1. Introducción

El fenómeno del tráfico de vehículos a motor se ha generalizado y extendido de tal manera que puede afirmarse que forma parte de la vida cotidiana y que se ha transformado en una de las expresiones más genuinas del ejercicio de la libertad de circulación. Pero, al efectuarse de forma masiva y simultánea, lleva consigo una serie de problemas que es necesario regular para que aquel ejercicio no lesione intereses individuales o colectivos que deben ser objeto de protección pública.

Las innegables secuelas negativas del tráfico tienen su máximo exponente en los accidentes de circulación, que representan un alto coste para la sociedad y vienen a acentuar la obligada intervención de los poderes públicos en el mantenimiento de la seguridad de la circulación vial, como corolario inexcusable de la competencia exclusiva que otorga al Estado, en materia de tráfico y de circulación de vehículos a motor, el artículo 149.1.21 de la Constitución.

El sistema de tráfico, como cualquier otro sistema enmarcado dentro de la sociedad, ha de regirse por una serie de normas que regulen su funcionamiento y velen por su cumplimiento para el beneficio y la seguridad de todos. En España fue el Código de la Circulación de 25 de septiembre de 1934 el que comenzó la regulación del fenómeno del tráfico. La Ley sobre Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial , (en lo sucesivo Ley de Seguridad Vial), cuyo texto refundido es aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, 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. Dicha esencia ya se recogía en la ley anterior a la actual, aprobada por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, pero que, tras varias modificaciones legislativas, se derogó al aprobar el texto refundido actualmente en vigor.

La complejidad y diversidad de cuestiones abordadas por la Ley de Seguridad Vial que incluye desde normas específicamente técnicas sobre la circulación y, en general, sobre el comportamiento de los usuarios y titulares de las vías de comunicación, hasta un singular régimen sancionador, pasando por una detallada distribución de competencias entre las diversas instancias publicas, **exige que dicho texto contenga a lo largo de su articulado numerosas remisiones reglamentarias, a través de las cuales se detallara el régimen y los requisitos aplicables a las cuestiones técnicas y jurídicas que plantean tan complejas materias.** La Ley de Seguridad Vial se encuentra en continuo estudio y revisión para adaptarlo a las necesidades de cada momento, ya sea a nivel tecnológico, mecánico, medioambiental o humano.

La disposición final primera del citado real decreto legislativo que aprobó la Ley de 1990 de Seguridad Vial, ya facultaba al gobierno para dictar las disposiciones necesarias para desarrollar la Ley; pero la necesidad de desarrollar un texto articulado que abarca el fenómeno circulatorio en toda su amplitud, hace aconsejable abandonar la hipótesis de elaborar y publicar un solo reglamento. De este modo, la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, fue desarrollada por diversos reglamentos, en función de su objetivo, entre los que destacan el Reglamento General de Circulación, el Reglamento General de Vehículos, el Reglamento General de Conductores y el Reglamento del Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico.

El objetivo último de estos reglamentos y de la ley en sí misma, es proteger y cuidar a la población usuaria de los vehículos y de las vías públicas estableciendo la regulación legal oportuna en materia de tráfico.

2. El Reglamento General de Circulación

1. Introducción

Para que el derecho que tenemos los distintos usuarios a desplazarnos por las vías públicas se realice con las suficientes garantías de seguridad y de fluidez es necesario que circulemos de una manera ordenada. Sólo estableciendo unas normas de comportamiento que sean de obligado cumplimiento para todos se conseguirá que la vía sea un auténtico escenario de convivencia social.

Para que la circulación sea más fácil, más segura y más cómoda es necesario un alto nivel de colaboración por parte de todos, un adecuado cumplimiento de las normas de tráfico establecidas y un respeto a los derechos de los otros usuarios.

El Reglamento General de Circulación establece en su articulado normas de convivencia en la circulación que se basan en general en los siguientes importantes principios:

- No molestar. Así por ejemplo: está terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario (art. 3 RGCir.), todos los usuarios de la vía se deben comportar de forma correcta para no entorpecer indebidamente la circulación (art. 2 RGCir.), los vehículos no pueden circular por las vías con niveles de emisión de ruidos superiores a los reglamentariamente establecidos (art. 7 RGCir.), está prohibido arrojar, depositar o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación (art. 4.2 RGCir.) etc...
- No sorprender. Se debe señalar con la suficiente antelación nuestras maniobras a los demás usuarios de las vías públicas
- Advertir. Se debe señalar de forma apropiada y con claridad si bien no es suficiente con querer realizar una maniobra y advertirla sino que es necesario poder realizarlo con seguridad y si no es así, debemos desistir de ella.

- Comprender y ser tolerantes. Se debe disculpar los posibles errores de los demás, facilitar su conducción y ser respetuoso con los otros usuarios.

El Reglamento General de Circulación regula las normas de circulación para los vehículos, así como las que por razón de seguridad vial han de regir para la circulación de peatones y animales por las vías de utilización general, estableciéndose a tal efecto los derechos y obligaciones de los usuarios de dichas vías y los criterios de señalización de las vías.

2. Objetivo del nuevo Reglamento

El Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, aprueba 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 Legislativo 339/1990, de 2 de marzo y entró en vigor el 23 de enero de 2004.

Este Reglamento deroga el antiguo Reglamento General de Circulación de 17 de enero de 1992, se adecua a las modificaciones contenidas en la Ley 19/2001, de 19 de diciembre, de reforma de la Ley de Seguridad Vial y refunda diversas modificaciones anteriores efectuadas por el Real Decreto 116/1998, de 30 de enero, que adaptó el Reglamento General de Circulación a la Ley 5/1997, de 24 de marzo, también de reforma de la Ley de Seguridad Vial, como, asimismo, el Real Decreto 1333/1994, de 20 de junio, y el Real Decreto 2282/98, de 23 de octubre, que modificó el Reglamento General de Circulación en materia de alcoholemia.

Al hilo de la adaptación del nuevo texto a la Ley 19/2001, no sólo se introducen normas en materia de ciclismo y se contemplan nuevas infracciones o se varía la calificación de otras, como es el caso del uso de dispositivos de telefonía móvil o la circulación en sentido contrario, respectivamente, sino que también se modernizan otros preceptos en armonía con una nueva concepción de la gestión del tráfico que dispone de medios técnicos de regulación de la circulación que la norma ha de hacer plenamente operativos.

El Reglamento también revisa y actualiza todo el sistema de señalización, adaptándolo a los avances en los criterios de utilización generalizados en los países de nuestro entorno, mejorando la concordancia entre la normativa de tráfico y la de carreteras a este respecto. En el anexo I se representan gráficamente las señales.

En el anexo II se regulan las pruebas deportivas, las marchas ciclistas y otros eventos, hasta ahora reguladas por el artículo 108 y el anexo 2 del Código de la Circulación, preceptos que es preciso derogar reordenando las pruebas deportivas en torno al artículo 55 del Reglamento General de Circulación, que trata de las carreras, concursos, certámenes u otras pruebas deportivas. Destaca la competencia de las comunidades autónomas para autorizar la celebración de pruebas deportivas por vías interurbanas de su ámbito territorial, habida cuenta que tienen asumida y traspasada la competencia en materia de espectáculos públicos en

general, carácter del que participan las pruebas deportivas, cuya singularidad e incidencia en la seguridad vial se salvaguarda a través de un informe vinculante, que emiten con carácter previo a la autorización las Administraciones públicas encargadas de la vigilancia y regulación del tráfico.

El anexo III trata de las normas y condiciones especiales de circulación de los vehículos especiales y de los vehículos en régimen de transporte especial, lo que constituía una laguna existente en nuestro derecho de la circulación que era urgente regular, dada la magnitud de los accidentes que pueden sobrevenir cuando se hallan implicados en aquéllos este tipo de vehículos. También se regula en este anexo el régimen específico de circulación de convoyes y transportes de las Fuerzas Armadas que, por otra parte, en muchos aspectos y bajo determinados supuestos, está sometido a acuerdos internacionales, por lo que se hace necesario establecer una regulación específica.

Por último, el Reglamento modifica conceptos básicos de circulación y añade definiciones a los contenidos en Ley de Seguridad Vial y que son complementos indispensables para la aplicación del nuevo Reglamento de Circulación que se aprueba.

3. Estructura del Reglamento

El Reglamento consta de 173 artículos divididos en un título preliminar, cinco títulos, además de cuatro disposiciones adicionales, tres disposiciones finales y tres anexos.

TÍTULO PRELIMINAR. Ámbito de aplicación de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial . El reglamento concreta el ámbito de aplicación de la normativa de tráfico al establecer que los preceptos de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, los del propio reglamento y los de las demás disposiciones que la desarrollen serán aplicables en 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 de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios. En concreto, tales preceptos serán aplicables:

- a) A los titulares de las vías públicas o privadas, comprendidas en el párrafo c), y a sus usuarios, ya lo sean en concepto de titulares, propietarios, conductores u ocupantes de vehículos o en concepto de peatones, y tanto si circulan individualmente como en grupo. Asimismo, son aplicables a todas aquellas personas físicas o jurídicas que, sin estar comprendidas en el inciso anterior, resulten afectadas por dichos preceptos.
- b) A los animales sueltos o en rebaño y a los vehículos de cualquier clase que, estáticos o en movimiento, se encuentren incorporados al tráfico en las vías comprendidas en el primer inciso del párrafo c).

c) A las autopistas, autovías, carreteras convencionales, a las áreas y zonas de descanso y de servicio, sitas y afectas a dichas vías, calzadas de servicio y a las zonas de parada o estacionamiento de cualquier clase de vehículos; a las travesías, a las plazas, calles o vías urbanas; a los caminos de dominio público; a las pistas y terrenos públicos aptos para la circulación; a los caminos de servicio contruidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades de sus titulares y a los contruidos con finalidades análogas, siempre que estén abiertos al uso público, y, en general, a todas las vías de uso común públicas o privadas.

No serán aplicables los preceptos mencionados a los caminos, terrenos, garajes, cocheras u otros locales de similar naturaleza, contruidos dentro de fincas privadas, sustraídos al uso público y destinados al uso exclusivo de los propietarios y sus dependientes.

TÍTULO I. Normas generales de comportamiento en la circulación

CAPÍTULO I. Normas generales: usuarios, conductores, actividades que afectan a la seguridad de la circulación, señalización de obstáculos y peligros, prevención de incendios y emisión de perturbaciones y contaminantes.

CAPÍTULO II. De la carga de vehículos y del transporte de personas y mercancías o cosas

CAPÍTULO III. Normas generales de los conductores: control del vehículo o de animales, otras obligaciones del conductor y visibilidad en el vehículo

CAPÍTULO IV. Normas sobre bebidas alcohólicas: tasas de alcohol en sangre y aire espirado, investigación de la alcoholemia. Personas obligadas, pruebas de detección alcohólica mediante el aire espirado, práctica de las pruebas, diligencias del agente de la autoridad, inmovilización del vehículo y obligaciones del personal sanitario

CAPÍTULO V. Normas sobre estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas y pruebas para su detección

TÍTULO II. De la circulación de vehículos

CAPÍTULO I. Lugar en la vía: sentido de la circulación, utilización de los carriles, arcenes, supuesto especiales, refugios, isletas o dispositivos de guía o análogos, división de las vías en calzadas.

CAPÍTULO II. Velocidad: límites, reducción y distancias entre vehículos. Competiciones: pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos

CAPÍTULO III. Prioridad de paso

CAPÍTULO IV. Vehículos y transportes especiales

CAPÍTULO V. Incorporación a la circulación

CAPÍTULO VI. Cambios de dirección y de sentido, y marcha atrás

CAPÍTULO VII. Adelantamiento

CAPÍTULO VIII. Parada y estacionamiento

CAPÍTULO IX. Cruce de pasos a nivel, puentes móviles y túneles

CAPÍTULO X. Utilización del alumbrado

CAPÍTULO XI. Advertencias de los conductores

TÍTULO III. Otras normas de circulación

CAPÍTULO I. Puertas y apagado de motor

CAPÍTULO II. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad

CAPÍTULO III. Tiempos de conducción y descanso

CAPÍTULO IV. Peatones

CAPÍTULO V. Circulación de animales

CAPÍTULO VI. Comportamiento en caso de emergencia

TÍTULO IV. De la señalización

CAPÍTULO I. Normas generales

CAPÍTULO II. Prioridad entre señales

CAPÍTULO III. Formato de las señales

CAPÍTULO IV. Aplicación de las señales

CAPÍTULO V. Retirada, sustitución y alteración de señales

CAPÍTULO VI. De los tipos y significados de las señales de circulación y marcas viales

TÍTULO V. Señales en los vehículos

4. Modificaciones del Reglamento General de Circulación

El Reglamento General de Circulación ha sufrido varias modificaciones siendo de destacar las operadas por

- El Real Decreto 303/2011 de 4 marzo que reduce el límite genérico de velocidad para turismos y motocicletas en autopistas y autovía y por el Real Decreto 965/2006 de 1 de septiembre.
- Real Decreto 667/2015 de 17 de julio (BOE de 18 de julio de 2015) : Desde el 1 de octubre de 2015, todos los menores de edad de estatura igual o inferior a 135 cm que se desplacen en vehículo, además de viajar con el sistema de retención infantil adecuado a su talla y peso como la norma exige, deberán ir sentados **obligatoriamente** en los **asientos traseros** de los vehículos, excepto:

1. Cuando el vehículo no disponga de asientos traseros
2. Cuando todos los asientos traseros estén ya ocupados por otros menores de las mismas características
3. Cuando no sea posible instalar en dichos asientos traseros todos los sistemas de retención infantil.

- Real Decreto 1514/2018, de 28 de diciembre, por el que se modificaba el Reglamento General de Circulación(BOE 29 diciembre) por el que a partir del **29 de enero de 2019**, la **velocidad máxima por carreteras convencionales** pasará de **100km/h a 90k/h**.

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

PRINCIPALES MODIFICACIONES:

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

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

3. El Reglamento General de Conductores:

1. Objetivo

El actual Reglamento General de Conductores se encuentra regulado por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo.

El objeto del reglamento es por una parte, hacer un desarrollo actualizado de los artículos 5 párrafos a), b) y h) del texto articulado de la Ley de Seguridad Vial, y de parte de su Título IV, «De las autorizaciones administrativas», en concreto de los artículos 59, 60, 63, 64, 65 y 67 concretamente los que hacen referencia a:

- Expedición, revisión y canjes de permisos y licencias para conducir vehículos a motor y ciclomotores, registro de conductores e infractores (artículos 5, a y b).
- Normas generales sobre autorizaciones administrativas (artículo 59).
- Permisos de conducción (artículo 60).
- Declaración de nulidad o lesividad y pérdida de vigencia (artículo 63).
- Suspensión cautelar (artículo 64).
- Infracciones y sanciones (artículos 65 y 67)

Y por otra, transponer a la normativa española la Directiva 2006/126/CE, de 20 de diciembre, del Parlamento Europeo y del Consejo, en una manifiesta voluntad de asumir con celeridad los principios que la inspiran.

La Directiva 2006/126/CE, publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea el 30 de diciembre de 2006, señala como uno de sus primordiales objetivos profundizar en su afán armonizador de las normas sobre el permiso de conducción, perseguido ya, aunque más tímidamente, por la Directiva 91/439/CEE, de 29 de julio. Pese a los avances conseguidos desde entonces, subsisten diferencias significativas entre los Estados miembros, particularmente las relativas a la periodicidad en la renovación de los permisos de conducción, las subcategorías de vehículos o el modelo comunitario de permiso. Es preciso establecer definitivamente un modelo único, todo ello como elemento indispensable de la política común que contribuya a aumentar la seguridad de la circulación vial facilitando, además, la libre circulación de las personas que se establecen en un Estado miembro distinto de aquel que ha expedido el permiso. A partir de la puesta en aplicación del Reglamento General de Conductores, el permiso de conducción sólo puede ser expedido en tarjeta de plástico, de acuerdo con el modelo que se recoge en el anexo I.

La mayor innovación contenida en el Reglamento, es el establecimiento de un auténtico permiso de conducción de ámbito comunitario, no precisado de canje, que siempre es posible con carácter voluntario, aun cuando sí de un registro cuando su titular adquiera la residencia normal en España y, por tanto, asuma de una forma más completa la aplicación de las normas específicas españolas. La responsabilidad de expedir un permiso de conducción de ámbito comunitario aconseja, igualmente, regular con criterio restrictivo el canje automático de permisos procedentes de países terceros que en modo alguno se suprime, sino que se condiciona a la

existencia de convenios bilaterales, en los que pueda concretarse que las condiciones que se exigen sean, cuando menos, análogas a las previstas en el presente Reglamento.

El Reglamento establece períodos de vigencia de los permisos más uniformes, señalando diez años para las categorías AM, A1, A2, A, B y B+E y cinco años para las que autorizan a conducir camiones y autobuses.

Destaca la implantación del acceso progresivo como opción para obtener los permisos de conducción de determinados tipos de vehículos, como por ejemplo el de la nueva clase de permiso A2 que autoriza a conducir motocicletas de potencia media.

Igualmente, se prevé la posibilidad de autorizar con el permiso de clase B la conducción de conjuntos de vehículos que excedan de 3500 kg, sin rebasar los 4250 kg, tras la superación de una prueba de control de aptitudes y comportamientos que podrá ser sustituida por la superación de una formación específica, en los términos que se fijen por Orden del Ministro del Interior (B96).

Asimismo, se crea una nueva categoría de permiso, ésta sí con eficacia en el espacio comunitario, la clase AM, que sustituye a la hasta ahora existente licencia para conducir ciclomotores, estableciendo los quince años como edad mínima para obtenerlo, y los dieciocho años para que autorice a transportar pasajeros.

Novedosa y sin duda importante resulta la inclusión de normas referidas a los examinadores del permiso de conducción, cuya cualificación mínima se recoge en el anexo IV de la Directiva y que también es objeto de una detallada descripción en el anexo VIII del presente reglamento, relativo a las condiciones que debe reunir el personal examinador, requisitos, su cualificación inicial y garantía de calidad.

Se da con ello, por otra parte, cumplimiento a la previsión legal que en la disposición adicional undécima de la Ley 17/2005, de 19 de julio, se hace respecto de la profesionalización, especialización y nivel requerido de formación de los empleados públicos, en particular de aquellos que se ocupan de la realización de las pruebas de aptitud para la obtención de autorizaciones administrativas para conducir, lo cual redundará finalmente en lograr una mejor seguridad vial.

El desarrollo reglamentario de las normas que el texto articulado de la Ley dedica a los conductores exige, igualmente, establecer una nueva regulación de la formación de los conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas por carretera.

Por último, se debe destacar que son nítidamente identificables en este nuevo reglamento otros objetivos que le convierten en una norma de fácil manejo y de más segura aplicación.

En primer lugar, pretende armonizar, unificando gran parte de la normativa sobre conductores, en exceso dispersa y, sin duda, prolífica, en un sólo texto, dotando así al sistema de mayor certeza y consecuente seguridad jurídica.

En segundo lugar, se simplifican los procedimientos administrativos de conductores y se eliminan todos aquellos requisitos y exigencias a los ciudadanos no acordes con la normativa actual.

2. Estructura del Reglamento

El reglamento se divide en cinco títulos, once disposiciones adicionales, doce disposiciones transitorias y ocho anexos. Se elabora el reglamento con una estructura ya ensayada en otros y utilizada igualmente por la Directiva europea sobre el permiso de conducción, haciéndolo más racional. Se descarga de contenido el articulado y se lleva a los ocho anexos de que consta, que podrán ser modificados por Orden, todo aquello que hubiera necesitado en un desarrollo posterior del Real Decreto, de la aprobación de diversas Ordenes Ministeriales, facilitando previsoramente así eventuales modificaciones futuras.

El Título I, sobre las autorizaciones administrativas para conducir, recoge las normas generales y condiciones para el otorgamiento, validez, vigencia y prórroga de éstas. Se regulan con especial minuciosidad las causas que pueden dar lugar a la declaración de pérdida de vigencia de tales autorizaciones cuando se constata la pérdida de los requisitos exigidos para su otorgamiento o de la totalidad del crédito de puntos que un conductor tenga asignado.

Regula, además, con suficiente nitidez todo lo relativo a los permisos expedidos en otros Estados miembros de la Unión Europea o que formen parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, con estricta sujeción a las normas comunitarias y a los criterios de la Sentencia del Tribunal de Justicia de las comunidades europeas de 9 de septiembre de 2004, así como los requisitos para la validez en España de los permisos expedidos en terceros países. Mejora la regulación de la autorización especial para conducir los vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas, ajustando ésta a las nuevas disposiciones del Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR).

Por otra parte, se suprime la autorización especial para conducir vehículos que realicen transporte escolar o de menores, por cuanto se impone como un requisito que dificulta el acceso a esta actividad pero sin que contribuya a aumentar la seguridad vial con respecto a las demás autorizaciones para conducir.

El Título II, sobre la enseñanza de la conducción y las pruebas de aptitud para obtener las autorizaciones administrativas para conducir, logra una importante clarificación al descargar del articulado todo aquello que, sobre documentación a presentar o incluir en los expedientes, previendo para ello métodos telemáticos, y sobre contenido y forma de realizar las pruebas, aquéllas de carácter psicofísico, a evaluar en centros de reconocimiento especializados, como las de control de conocimientos, aptitudes y comportamientos que pueden medirse en los oportunos controles, sean éstos en circuito cerrado o en vías abiertas a la circulación general. Sus distintos capítulos van encaminados a determinar más detalladamente

el contenido de las pruebas que se consideren adecuadas para comprobar la aptitud de los aspirantes a conductores.

El Título III, versa sobre los permisos de conducción expedidos por las Fuerzas Armadas y la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil y sobre su canje.

El Título IV, sobre infracciones y sanciones a los preceptos de este reglamento, que se ajustarán en su tramitación y sanción a los preceptos del Título V de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en especial a su artículo 67.

Por último, el **Título V se ocupa del Registro de Conductores e Infractores**, y prevé, como novedad, que se incluya entre sus datos el crédito de puntos de que dispone un conductor.

Las once disposiciones adicionales regulan distintos aspectos que son necesarios para completar y hacer posible, conforme a la normativa vigente, la aplicación de lo dispuesto en el propio reglamento. Las doce disposiciones transitorias retrasan la aplicación de algunas novedades del mismo o, en su caso, permiten que algunas materias se sigan regulando por la normativa anterior durante un tiempo.

Finalmente, los ocho anexos referidos, respectivamente, al permiso comunitario de conducción; a la licencia de conducción, que ha quedado reducida sólo a dos clases, para vehículos agrícolas y para personas con la movilidad reducida, así como a las otras autorizaciones administrativas para conducir; a la documentación necesaria para obtener las distintas autorizaciones; a las aptitudes psicofísicas que deben reunir los conductores; a las pruebas a realizar para obtener las distintas autorizaciones; a la organización, desarrollo y criterios de calificación de dichas pruebas; a los vehículos a utilizar; y, para terminar, el ya señalado anexo VIII sobre el personal examinador, vienen a hacer de este texto reglamentario un texto de fácil consulta y aplicación sencilla.

3. Modificaciones del Reglamento

El Reglamento General de Conductores ha sufrido varias modificaciones siendo de destacar las operadas por Orden Ministerial INT/2229/2013 de 25 noviembre que modifica anexos I, V, VI y VII del Reglamento sobre formación para el acceso progresivo al permiso de conducción de la clase A, el Real Decreto 475/2013 de 21 junio que modifica el Reglamento en materia de transporte de mercancías peligrosas, la Orden Ministerial INT/1407/2012 de 25 junio que modifica el anexo I del Reglamento (permiso de conducción en la Unión Europea) y la Orden Ministerial PRE/2356/2010 de 3 septiembre que modifica el anexo IV (aptitudes psicofísicas requeridas para obtener o prorrogar la vigencia del permiso o la licencia de conducción).

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

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

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

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

4. El Reglamento General de Vehículos:

1. Introducción

El Reglamento General de Vehículos regulado por Real Decreto 2822/1998, 23 diciembre, desarrolla, complementa y pormenoriza el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial en relación a las características mínimas que debe cumplir cualquier vehículo destinado a circular por las vías públicas. De entre sus disposiciones es de destacar el artículo 2 que exige la inscripción de los vehículos en el Registro de la Jefatura Central de Tráfico pues sería difícil dirigir y controlar el tráfico si los vehículos no estuvieran identificados de algún modo. Los vehículos son fácilmente identificables a través de sus placas de matrícula y por el número de bastidor cuando se necesita una identificación más exhaustiva, de ahí la importancia de inscribir su matrícula junto a

sus características técnicas y datos del titular en el Registro de Vehículos.

La inscripción del vehículo en el Registro permite que la Administración pueda en todo momento identificarlo para hacer responsable a su titular o a su conductor de cualquier violación de la normativa vigente, así como garantizar que el vehículo cumple las características técnicas esenciales y se encuentra en un estado adecuado para circular por las vías públicas.

2. Objetivo del Reglamento

El Reglamento General de Vehículos se aprueba como consecuencia de las frecuentes remisiones reglamentarias contenidas en los preceptos de la Ley de Seguridad Vial, relativas a los vehículos y tiene por objeto la ejecución y desarrollo de dichos preceptos y lo hace manteniendo o modificando, en su caso, la normativa contenida en el Código de la Circulación, aprobado por Decreto de 25 de septiembre de 1934, y sus disposiciones complementarias, según lo aconseje la experiencia o lo requiera la extensísima reglamentación técnica de la materia, recogida en las Directivas de la Unión Europea que persiguen como uno de los objetivos prioritarios, la armonización de las legislaciones de los Estados miembros de la Unión Europea relativas a la fabricación y uso de vehículos y de sus componentes y piezas, con el fin de lograr su aceptación recíproca entre todos los Estados miembros.

El Reglamento General de Vehículos es un Reglamento ejecutivo, que desarrolla, complementa y pormenoriza la Ley de Seguridad Vial, aunque no se trata de un desarrollo general o completo de dicho texto, sino de un desarrollo o ejecución parcial, pues se limita a desarrollar y complementar parte del Título I (Del ejercicio y la coordinación de las competencias sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial) y el Título IV (de las autorizaciones administrativas) de la Ley.

Los vehículos son bienes muebles fácilmente identificables a través de sus placas de matrícula y el número del bastidor o de la estructura autoportante (artículos 8, 49 y anexo 18 del Reglamento) y, por tanto, susceptibles de determinada publicidad registral.

El Registro de Vehículos regulado en el artículo 2 del Reglamento, tiene carácter puramente administrativo, a diferencia del Registro de Hipoteca Mobiliaria y de Prenda sin Desplazamiento de la Posesión, establecido por la Ley de 16 de diciembre de 1954, y del Registro de Reserva de Dominio y Prohibición de Disponer, creado por la Ley 50/1965, de 17 de julio, sobre Venta de Bienes Muebles a Plazos, en los que se inscriben los actos por los que se crean, modifican o extinguen aquellas garantías o gravámenes, a los efectos de dotarles de la adecuada publicidad y consiguiente oponibilidad frente a terceros.

Los datos que figuran en el Registro de Vehículos carecen pues de efectos sustantivos civiles, según se desprende además de una abundantísima jurisprudencia de nuestro Tribunal Supremo, entre otras, de la sentencia de 6 de marzo de 1984.

Pero junto a este carácter o naturaleza estrictamente administrativa, tradicional del Registro de Vehículos, presenta también importantes innovaciones como la de adoptar para su funcionamiento medios informáticos, de acuerdo con lo dispuesto en La Ley 39/2015, la de tener una función coadyuvante de las distintas Administraciones Públicas, órganos judiciales y Registros con los que se relaciona y la de comprobación de la existencia del seguro obligatorio de automóviles, previéndose además la posibilidad de organizar Registros especiales o auxiliares.

Del Título IV, y por lo que respecta a la matriculación de vehículos, merecen especial mención los artículos 25 que establece la obligación de matriculación de los ciclomotores por las Jefaturas de Tráfico; 27, que prevé los supuestos en los que se puede conceder una nueva matrícula a un vehículo que ya haya estado matriculado en nuestro país; el 28, que admite que el vehículo se matricule no sólo a nombre del propietario, sino también a nombre del arrendatario, bien con opción de compra, como el supuesto de arrendamiento financiero o «leasing», o bien bajo otras modalidades de arrendamiento con arraigo en el mercado, como los arrendamientos a largo plazo («renting»).

Por lo que respecta a los «cambios de titularidad del vehículo», los artículos 32 y 33 regulan los procedimientos a seguir para las transferencias de vehículos, distinguiendo las transmisiones entre personas que no se dedican a la compraventa de vehículos de aquéllas en las que intervienen vendedores de vehículos.

El incumplimiento de la obligación de notificación del transmitente sólo tiene transcendencia «a los efectos de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial», como expresamente señalan los artículos 32.1 y 33.1, y, por lo tanto, en el orden puramente administrativo, ya que según resulta de los propios términos de los artículos 32 y 33, la compraventa se perfecciona y la transmisión de la propiedad se efectúa antes de la notificación e inscripción en el Registro de Vehículos, con sólo cumplir las normas del Código Civil, doctrina confirmada, entre otras, por la sentencia del Tribunal Supremo de 20 de septiembre de 1965.

3. Estructura del Reglamento General de Vehículos

El Reglamento cuenta con cincuenta y uno artículos divididos en cuatro títulos. Además tiene tres disposiciones adicionales, seis disposiciones transitorias, tres disposiciones derogatorias y seis disposiciones finales además de dieciocho anexos.

Título I. Normas generales. En su CAPÍTULO ÚNICO regula las autorizaciones y sus efectos, el Registro de Vehículos, conceptos básicos y la clasificación de los vehículos.

Título II Homologación, inspección y condiciones técnicas de los vehículos de motor.

CAPÍTULO I. Homologación e inspección técnica

CAPÍTULO II. Condiciones técnicas

Título III Ciclomotores, ciclos, vehículos de tracción animal y tranvías.

CAPÍTULO I. Ciclomotores

CAPÍTULO II. Ciclos, vehículos de tracción animal y tranvías

Título IV Autorizaciones de circulación de los vehículos.

CAPÍTULO I. Matriculación

CAPÍTULO II. Matriculación ordinaria

CAPÍTULO III. Cambios de titularidad de los vehículos

CAPÍTULO IV. Bajas y rehabilitación de los vehículos

CAPÍTULO V. Matriculación especial

CAPÍTULO VI. Autorizaciones temporales de circulación

CAPÍTULO VII. Placas de matrícula

CAPÍTULO VIII. Circulación internacional de los vehículos

CAPÍTULO IX. Nulidad, anulación, pérdida de vigencia y suspensión cautelar de las autorizaciones de circulación

El anexo I recoge la reglamentación vigente, el anexo II establece las definiciones y categorías de vehículos, los anexos III al XII regulan las condiciones técnicas de los vehículos, los anexos XIII al XVI la documentación a presentar para la tramitación de los expedientes en materia de vehículos, el anexo XVII las autorizaciones temporales de circulación y el anexo XVIII las placas de matrícula.

4. Modificaciones del Reglamento

El Reglamento General de Vehículos ha sido modificado en varias ocasiones siendo de destacar las modificaciones operadas por:

- la Orden Ministerial PRE/629/2011 de 22 marzo que modifica los anexos XI y XII;
- el Real Decreto 866/2010 de 2 julio por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos;
- la Orden Ministerial PRE/52/2010 de 21 enero que modifica los Anexos II, IX, XI, XII y XVIII;

- la Orden Ministerial PRE/43/2007 de 16 de enero que modifica parcialmente el anexo XI;
- la Orden Ministerial PRE/1355/2005 de 16 de mayo que modifica el anexo XIII para implantar el nuevo modelo del permiso de circulación;
- la Orden Ministerial PRE/3298/2004 de 13 de octubre que modifica el anexo IX;
- la Orden Ministerial de 15 de septiembre de 2000 que modifica el anexo XVIII
- la Orden Ministerial de 9 de diciembre de 1999 que modifican el Anexo XVIII sobre cambio de matrícula por motivos de seguridad y sobre autorizaciones de circulación para vehículos con dispositivos retrorreflectantes.
- Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, por la que se modifican los anexos II, XI y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre: Que modifica el apartado del Reglamento General de Vehículos destinado a la señal V-1, «Vehículo prioritario», incorpora un apartado relativo a la señal V-25 «Distintivo ambiental» y otro en relación a la señal V-26 «Distintivo de uso compartido».
- Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas, que en sus Disposiciones finales primera y segunda da lugar a la Modificación del Reglamento General de Circulación aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, en relación a
 - El punto 05 del apartado D del anexo II «Definiciones y categorías de los vehículos», queda redactado de la siguiente forma: «05. Vehículo de auxilio en vías públicas: vehículo destinado primordialmente al rescate y transporte de vehículos accidentados o averiados. Sólo tendrán esta consideración aquellos vehículos cuya capacidad permita que simultáneamente se puedan transportar hasta un máximo de dos vehículos en plataforma, y otro mediante un dispositivo de arrastre, y cuenten con el correspondiente utillaje. Quedan fuera de esta definición los vehículos dedicados a labores de conservación y mantenimiento de la vía, así como los vehículos pertenecientes a Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, de emergencia y de las Fuerzas Armadas.
 - las señales V-2 «Vehículo-obstáculo en la vía», V-16 «Dispositivo de preseñalización de peligro», V-24 (pasa a denominarse «Vehículo de servicio de auxilio en vías públicas») así como añadiendo la señal V-27 «Triángulo virtual», al anexo XI, «Señales en los vehículos» del Reglamento General de Vehículos.
- Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

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

PRINCIPALES MODIFICACIONES del Reglamento General de Vehículos.:

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

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

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

5. El Reglamento del Procedimiento Sancionador en materia de tráfico

1. Introducción

El procedimiento sancionador en materia de tráfico se encuentra regulado en el Capítulo IV del Título V de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial artículos 83 al 96. Es de destacar la profunda modificación que sufrió este procedimiento sancionador tras la aprobación de la Ley 18/2009 de 23 de noviembre que distingue dos tipos de procedimientos sancionadores el procedimiento abreviado y el ordinario.

La regulación del Capítulo IV de la Ley de Seguridad Vial está complementado por lo dispuesto en el Reglamento de Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico, Circulación de vehículos a motor y seguridad vial que está regulado por el Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, en todo lo que no contradiga o se oponga a lo dispuesto en la Ley de Seguridad Vial.

Con carácter general a los procedimientos administrativos sancionadores se les aplica el **Reglamento de procedimiento para el ejercicio de la potestad sancionadora, aprobado por Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto**. En el caso de los procedimientos sancionadores en materia de tráfico existe un reglamento específico, lo que indica la importancia y peculiaridad de la materia. El Reglamento de 4 de agosto de 1993 tan solo se aplicará con carácter supletorio en aquello que no esté previsto en el Reglamento de 25 de febrero 1994.

El procedimiento sancionador en materia de tráfico al igual que el resto de procedimientos administrativos sancionadores conlleva una serie de fases de tramitación que comprenden todos aquellos actos instrumentales, dirigidos a obtener los elementos precisos para dictar la resolución que proceda, siendo su fin lograr la determinación, conocimiento y comprobación de los datos en virtud de los cuales se ha de pronunciar la resolución. Las distintas fases que se detallan a continuación.

2. Fases del procedimiento:

Incoación del procedimiento: denuncia obligatoria y voluntaria

El procedimiento sancionador se incoará de oficio por la autoridad competente que tenga noticias de los hechos que puedan constituir infracciones a los preceptos de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial o mediante denuncia formulada por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y seguridad del tráfico (denuncia de carácter obligatorio). Asimismo, se podrá incoar un procedimiento por la autoridad competente como consecuencia de denuncia formulada por cualquier persona que tenga conocimiento de los hechos mencionados (denuncia de carácter voluntario).

Contenido de las denuncias

En las denuncias por hechos de circulación deberá constar: la identificación del vehículo con el que se hubiese cometido la supuesta infracción, la identidad del denunciado, si fuere conocida, una relación circunstanciada del hecho, con expresión del lugar, fecha y hora y el nombre y domicilio del denunciante. Cuando éste sea un agente de la autoridad podrán sustituirse estos datos por su número de identificación.

Sin perjuicio de que los órganos competentes puedan comprobarlos hechos a que se refieran, en los casos en que puedan suponer un riesgo para la seguridad vial, las **denuncias de carácter anónimo serán archivadas** sin que deban efectuarse ulteriores trámites al respecto.

Notificación de denuncias

Las denuncias de carácter obligatorio, formuladas por agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, se notificarán **en el acto** a los denunciados.

Por razones justificadas que deberán constar en las propias denuncias, podrán notificárseles las mismas con posterioridad.

Las denuncias formuladas por los agentes de la autoridad sin parar a los denunciados no serán validas a menos que consten en las mismas y se les notifique las causas concretas y específicas por las que no fue posible detener el vehículo.

Será causa legal que justifique la notificación de la denuncia en momento posterior:

- el hecho de formularse en momentos de gran intensidad de circulación o concurriendo factores meteorológicos adversos, obras u otras circunstancias en que la detención del vehículo también pueda originar un riesgo concreto.
- cuando la autoridad haya tenido conocimiento de los hechos a través de medios autorizados de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo.
- los casos de vehículos estacionados cuando el conductor no esté presente.
- Que el agente denunciante se encuentre realizando labores de vigilancia y control de tráfico y carezca de medios para proceder a la persecución del vehículo.

Las Administraciones con competencias sancionadoras en materia de tráfico notificarán las denuncias que no se entreguen en el acto y las demás notificaciones

a que dé lugar el procedimiento sancionador en la Dirección Electrónica Vial. En el caso de que el denunciado no la tuviese, la notificación se efectuará en el domicilio que expresamente hubiese indicado para el procedimiento, y en su defecto, en el domicilio que figure en los Registros de la Dirección General de Tráfico.

Si el resultado de la notificación es que el interesado es desconocido en el domicilio al cual se dirigió la misma, la Administración procederá a la publicación en el Boletín Oficial del Estado. Existe la posibilidad de la publicación previa y facultativa en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA).

En el supuesto de que no se hubiese producido la detención del vehículo, el titular, el arrendatario a largo plazo o el conductor habitual, en su caso, dispondrán de un plazo de quince días naturales para identificar al conductor responsable de la infracción contra el que se iniciará el procedimiento sancionador.

Instrucción del procedimiento

Los órganos competentes en materia de tráfico serán los instructores del expediente y deberán notificar las denuncias, si no se hubiere hecho por el denunciante, al presunto infractor, concediéndole un plazo de veinte días

naturales para que realice el pago voluntario con reducción del 50 por ciento del importe de la sanción de multa (si por el tipo de infracción procede) o alegue cuanto considere conveniente a su defensa y proponga las pruebas que estime oportunas. Si efectúa el pago de la multa se seguirá el procedimiento sancionador abreviado y, en caso de no hacerlo, el procedimiento sancionador ordinario. **El procedimiento sancionador abreviado** implica:

- La renuncia a formular alegaciones o tener como no presentadas las que formule.
- La terminación del procedimiento, sin necesidad de dictar resolución expresa, el día en que se realice el pago.
- El agotamiento de la vía administrativa siendo recurrible únicamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

El procedimiento sancionador ordinario

Notificada la denuncia, el interesado dispondrá de un plazo de veinte días naturales para formular las alegaciones que tenga por conveniente y proponer o aportar las pruebas que estime oportunas.

De las alegaciones del denunciado, salvo que no aporten datos nuevos o distintos de los inicialmente constatados por el denunciante, se dará traslado a éste, para que informe en el plazo máximo de veinte días naturales.

Período de prueba

Cuando fuera necesario para la averiguación y calificación de los hechos o para la determinación de las posibles responsabilidades, el instructor acordará la apertura de un período de prueba, por un plazo no superior a treinta días ni inferior a diez, a fin de que puedan practicarse cuantas sean adecuadas. El instructor del procedimiento sólo podrá rechazar mediante resolución motivada las pruebas propuestas por los interesados, cuando sean improcedentes.

Concluida la instrucción del procedimiento, el órgano instructor elevará **propuesta de resolución** al órgano competente para sancionar para que dicte la resolución que proceda. Únicamente se dará traslado de la propuesta al interesado, para que pueda formular nuevas alegaciones en el plazo de quince días naturales, si figuran en el procedimiento o se hubiesen tenido en cuenta en la resolución otros hechos u otras alegaciones y pruebas diferentes a las aducidas por el interesado.

Resolución

Los Jefes Provinciales de Tráfico y Locales de Ceuta y Melilla, el Director del Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas, y los órganos administrativos

competentes de las Comunidades Autónomas y los Alcaldes, según proceda dictarán las resoluciones sancionadoras en materia de tráfico.

Si el denunciado no formula alegaciones ni abona el importe de la multa en el plazo de veinte días naturales siguientes al de la notificación de la denuncia, ésta surtirá el efecto de acto resolutorio del procedimiento sancionador. En este supuesto, la sanción podrá ejecutarse transcurridos treinta días naturales desde la notificación de la denuncia. Esto será de aplicación únicamente cuando se trate de: a) infracciones leves, b) infracciones graves que no detraigan puntos y c) infracciones graves y muy graves cuya notificación se efectuase en el acto de la denuncia.

Caducidad

Si no hubiera recaído resolución sancionadora **transcurrido un año** desde la iniciación del procedimiento, se producirá la caducidad de éste y se procederá al archivo de las actuaciones, a solicitud de cualquier interesado o de oficio por el órgano competente para dictar la resolución. Cuando la paralización del procedimiento se hubiera producido a causa del conocimiento de los hechos por la jurisdicción penal, el plazo de caducidad se suspenderá y, una vez haya adquirido firmeza la resolución judicial, se reanudará el cómputo del plazo de caducidad por el tiempo que restaba en el momento de acordar la suspensión.

La interrupción de la caducidad se computará desde que se notifique la resolución al interesado y se reanudará cuando la resolución sea firme, bien porque la consienta el interesado, bien porque se resuelva el recurso interpuesto por éste.

Recursos en el procedimiento ordinario

Contra las resoluciones sancionadoras, podrá interponerse **recurso de reposición**, con carácter potestativo, en el plazo de un mes contado desde el día siguiente al de su notificación. El recurso se interpondrá ante el órgano que dictó la resolución sancionadora, que será el competente para resolverlo.

La interposición del recurso de reposición no suspenderá la ejecución del acto impugnado ni la de la sanción. En el caso de que el recurrente solicite la suspensión de la ejecución, ésta se entenderá denegada transcurrido el plazo de un mes desde la solicitud sin que se haya resuelto.

No se tendrán en cuenta en la resolución del recurso hechos, documentos y alegaciones del recurrente que pudieran haber sido aportados en el procedimiento originario.

El recurso de reposición se entenderá desestimado si no recae resolución expresa en el plazo de un mes, quedando expedita la vía contencioso-administrativa.

Contra las resoluciones sancionadoras dictadas por los órganos competentes de las Comunidades Autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, así como por las dictadas por los Alcaldes, en el caso de las Entidades Locales, se estará a lo establecido en

los anteriores apartados respetando la competencia sancionadora prevista en su normativa específica.

Prescripción

- **De las infracciones:** El plazo de prescripción será el de **tres meses para las infracciones leves y seis meses para las infracciones graves y muy graves**.

El plazo de prescripción se cuenta a partir del día en que los hechos se hubieran cometido. La prescripción se interrumpe por cualquier actuación administrativa de la que tenga conocimiento el denunciado o esté encaminada a averiguar su identidad o domicilio y se practique con otras Administraciones, Instituciones u organismos. También se interrumpe la prescripción por la notificación efectuada de acuerdo con lo establecido en la Ley de Seguridad Vial. El plazo de prescripción se reanuda si el procedimiento se paraliza durante más de un mes por causa no imputable al denunciado.

- **De las sanciones:** El plazo de prescripción de las sanciones consistentes en multa pecuniaria será de cuatro años y, el de las demás sanciones, será de un año, computados desde el día siguiente a aquél en que adquiriera firmeza en vía administrativa la sanción. Interrumpirá la prescripción la iniciación, con conocimiento del interesado, del procedimiento de ejecución, volviendo a transcurrir el plazo si aquél está paralizado durante más de un mes por causa no imputable al infractor.

El cómputo y la interrupción del plazo de prescripción del derecho de la Administración para exigir el pago de las sanciones consistentes en multa pecuniaria se regirán por lo dispuesto en la Ley General Tributaria.

La prescripción se aplicará de oficio por los órganos competentes en las diversas fases de tramitación del expediente.

Anotación y cancelación de las sanciones graves y muy graves

Las sanciones graves y muy graves deberán ser comunicadas al Registro de Conductores e Infractores por la autoridad que la hubiera impuesto en el plazo de los quince días naturales siguientes a su firmeza en vía administrativa. Las autoridades judiciales comunicarán al Registro de Conductores e Infractores, en el plazo de los quince días naturales siguientes a su firmeza, las penas de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores que impongan por sentencias por la comisión de delitos o faltas contra la seguridad vial.

En el Registro de Vehículos quedarán reflejadas las sanciones firmes graves y muy graves en las que un vehículo tanto matriculado en España como en el extranjero estuviese implicado y el impago de las mismas, en su caso. Estas anotaciones formarán parte del historial del vehículo.

Las anotaciones se cancelarán de oficio, a efectos de antecedentes, una vez transcurridos tres años desde su total cumplimiento o prescripción.

Ejecución de las sanciones y cobro de multas

Una vez firmes en vía administrativa, se podrá proceder a la ejecución de las sanciones conforme a lo previsto en la Ley. El cumplimiento de la sanción de suspensión de las autorizaciones reguladas en esta Ley se iniciará transcurrido un mes desde que la sanción haya adquirido firmeza en vía administrativa y el período de suspensión de las mismas se anotará en los correspondientes Registros. Las multas que no hayan sido abonadas durante el procedimiento deberán hacerse efectivas dentro de los quince días naturales siguientes a la fecha de la firmeza de la sanción.

Vencido el plazo de ingreso establecido en el apartado anterior sin que se hubiese satisfecho la multa, su exacción se llevará a cabo por el procedimiento de apremio. A tal efecto, será título ejecutivo la providencia de apremio notificada al deudor, expedida por el órgano competente de la Administración gestora.

Cuando las sanciones hayan sido impuestas por la Administración del Estado, los órganos y procedimientos de la recaudación ejecutiva serán los establecidos en el Reglamento General de Recaudación y demás normas de aplicación. En los demás casos, serán los establecidos en la legislación aplicable según las Autoridades que las hayan impuesto.

3. Modificaciones del Reglamento

Han sido varias las modificaciones sufridas por este Reglamento siendo de destacar las operadas por el Real Decreto 318/2003 de 14 de marzo, por el Real Decreto 137/2000 de 4 de febrero, por el Real Decreto 116/1998 de 30 de enero de adaptación a la Ley 5/1997 de 24 marzo y sobre todo la producida por la Ley 18/2009 de 23 de noviembre.

La Ley 18/2009 de 23 de noviembre, introduce un procedimiento especial que huye de excesos formalistas y facilita una justicia administrativa rápida y eficaz, fundamentándose en varias premisas:

- El procedimiento sancionador en materia de tráfico es un procedimiento de carácter masivo, pues en España hay más de treinta millones de vehículos, con más de veinticinco millones de conductores, que anualmente supone la incoación de más de quince millones de procedimientos sancionadores por infracción a la normativa de circulación, por parte de las diferentes Administraciones competentes en la materia.
- La naturaleza veraz y constatable que tienen las pruebas existentes de los hechos en este tipo de expedientes, ya sea por la presunción de veracidad existente en la actuación de los propios agentes denunciadores, como por la óptima fiabilidad de los medios técnicos

homologados utilizados en la detección de ciertos supuestos de infracción: excesos de velocidad, graduación de alcohol en sangre etc.

- La diversidad de autoridades con competencias sancionadoras en materia de tráfico. La Ley unifica criterios en la idea de que el conductor tenga siempre presente que su comportamiento contrario a la norma, con independencia del lugar en que se cometa la infracción y de la Administración competente, va a recibir el mismo reproche jurídico.
- Profundizar en la sanción de tráfico como un elemento de seguridad preventiva en la conducción. Se trata de evitar la producción de los accidentes ocasionados por un comportamiento infractor. Diferentes experiencias adoptadas en países de nuestro entorno dejan claro que una adecuada gestión del procedimiento sancionador influye de un modo directo en la reducción de la siniestralidad.

Tres son las principales novedades que caracterizan ahora al procedimiento sancionador de tráfico: el establecimiento de un procedimiento abreviado, el diseño de un nuevo régimen en la práctica de la notificación que tenga presente los nuevos sistemas telemáticos de comunicación (correo electrónico, teléfono móvil, etc.) y la terminación de oficio del procedimiento ante la falta de actuaciones por parte del infractor.

El procedimiento abreviado diseñado es similar a los coloquialmente conocidos en el ámbito penal como «juicios rápidos». Se trata de ofrecer al infractor la posibilidad de suscribir un pacto con la Administración sancionadora que le permita cumplir rápidamente el castigo impuesto a cambio de una rebaja sustantiva en éste. De las ventajas evidentes que para Administración e infractor se derivan del acuerdo hay que añadir el refuerzo del principio antes apuntado de la sanción como elemento de seguridad activa, toda vez que se afianza en los conductores la configuración de una justicia administrativa vial que actúa con inmediatez y se aleja de sensaciones de impunidad.

El segundo de los elementos característico del nuevo procedimiento sancionador es la creación de un sistema de notificaciones adaptado a la realidad actual. Las notificaciones en boletines oficiales pueden efectivamente ofrecer «garantías formales» de que la notificación ha sido practicada. Sin embargo, no ofrecen «garantía material» alguna al ciudadano de que tenga siempre conocimiento de los procedimientos que contra él se dirigen. En estas circunstancias se crean la Dirección Electrónica Vial (DEV), la notificación en el BOE como detalla el artículo 91 de la ley de seguridad vial y la opción previa y facultativa a la publicación en el BOE mediante el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, artículo 92, en formato digital. El conductor debe poder contar con un lugar cierto de notificaciones donde todas las Administraciones del tráfico puedan remitirle las diferentes comunicaciones. Asimismo, debe ser suficiente ese lugar para que cualquier conductor pueda conocer si sobre él o su vehículo se ha ejercido o se está ejerciendo la potestad sancionadora en materia de tráfico, sea cual fuere el ámbito territorial donde el hecho se hubiese cometido. Las nuevas tecnologías ayudan sin duda a esta nueva concepción.

Como hemos visto el procedimiento abreviado supone que, si se realiza el pago con reducción en el plazo de 20 días desde la notificación, implicará la renuncia a formular alegaciones y la terminación del procedimiento, sin necesidad de dictar resolución expresa, entendiéndose que el interesado renuncia a su derecho a presentar alegaciones, así como presentar recursos de reposición. En este caso se produce la finalización anticipada del procedimiento, haciendo efectivo el principio de celeridad y eficacia en la tramitación administrativa, permitiendo que las garantías del interesado queden salvaguardadas tras la elección, por parte de este último, de una forma de finalización del procedimiento (Sentencia del Tribunal Supremo de 10 de abril de 2004).

II.- OTROS REGLAMENTOS SOBRE LA MATERIA

1. El Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores

El Real Decreto 170/2010, de 19 de febrero, por el que se aprueba el **Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores**, regula el régimen jurídico de la acreditación de estos centros para poder desarrollar su actividad como centros dedicados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores, basado como requisito previo e indispensable, en la autorización previa del centro como centro de reconocimiento por la autoridad sanitaria competente.

Obtenida esta autorización sanitaria el centro deberá acreditarse ante la Jefatura Provincial de Tráfico donde vayan a desarrollar sus actividades. Tras haber comprobado que el centro cumple los requisitos exigidos en este reglamento, la Jefatura procederá a su inscripción en el Registro de centros de reconocimiento para conductores de vehículos a motor.

Respecto a los requisitos que deben cumplir los centros, los elementos personales con que deben contar los centros son: un titular, director, director facultativo, en su caso, y facultativos, determinándose con respecto a cada uno de ellos sus obligaciones, prohibiciones e incompatibilidades. No tienen que contar con un médico oftalmólogo siendo suficiente con que tengan concertados los servicios de una clínica que preste servicios de oftalmología.

Respecto a los elementos materiales, se eliminan todos los requisitos que se venían exigiendo por el antiguo Reglamento con respecto al local para poder recibir la acreditación, por entender que el local que previamente haya sido autorizado por la autoridad sanitaria como centro de reconocimiento ya cumple con los requisitos necesarios para poder desarrollar esa actividad con todas las garantías. Tienen que contar con el equipo informático necesario para el tratamiento de datos, así como para la conexión electrónica con los servicios del organismo autónomo Jefatura

Central de Tráfico para la transmisión del resultado del informe de aptitud psicofísica.

Los centros remiten los informes de aptitud psicofísica al Registro de conductores e infractores surtiendo efecto en todo el territorio nacional. Además, los centros, si los conductores así lo quieren, pueden gestionar por medios electrónicos, ante la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente, la prórroga de vigencia del permiso o de la licencia de conducción, lo que contribuye a dar un servicio de calidad a los ciudadanos en los trámites que éstos demandan diariamente de las Jefaturas Provinciales y Locales de Tráfico, evitándoles molestias y desplazamientos innecesarios.

Respecto a su funcionamiento, se requiere la presencia obligada de los facultativos exigidos por este Reglamento pero únicamente durante el horario en el que el centro vaya a realizar su actividad como centro destinado a verificar las actitudes psicofísicas de los conductores.

Los informes de aptitud psicofísica pueden tener resultado de apto, apto con condiciones restrictivas, no apto, e interrumpido.

2. El Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores

El Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores. Este Reglamento detalla la regulación de las autoescuelas de la que señalaremos los aspectos más importantes.

Como centros docentes, las Escuelas Particulares de Conductores están facultadas para impartir, de forma profesional, la enseñanza de los conocimientos, habilidades, aptitudes o comportamientos esenciales para la seguridad de la circulación, a los aspirantes a la obtención de alguno de los permisos o licencias de conducción, pudiendo además, realizar otras actividades.

Prevía autorización de los alumnos e información a los mismos del coste asociado a este servicio, podrán gestionar en los centros oficiales, en el nombre de aquéllos, el despacho de cuantos documentos les interesen a aquéllos y estén directamente relacionados con la obtención del permiso o licencia de conducción.

Toda Escuela, Sección o Sucursal deberá disponer de los siguientes elementos personales mínimos:

a) Un titular que cuente con la debida autorización de apertura de la Escuela.

b) Un director en posesión del correspondiente Certificado de Aptitud de Director de Escuelas de Conductores y de la autorización administrativa previa para ejercer sus funciones.

c) Un profesor en posesión del correspondiente Certificado de Aptitud de Profesor de Formación Vial o de Profesor de Escuelas Particulares de Conductores y de la autorización administrativa previa para ejercer como tal.

. Todo ello, sin perjuicio de que la misma persona pueda realizar más de una función en la misma Escuela, Sección o Sucursal.

El reglamento regula además las distintas obligaciones y prohibiciones a que está sujeto el personal de las autoescuelas.

Como elemento material mínimo, toda Escuela, Sección o Sucursal deberá contar con un local, en el que pueda desarrollar sus actividades, que cumpla con los requisitos exigidos por la normativa vigente. Además, dependiendo de la clase de permisos para la que esté autorizada, deberá acreditar la facultad de utilizar un terreno que permita realizar las prácticas de maniobras o destreza en circuito cerrado, con carácter exclusivo o de forma compartida y/o de autorización del municipio en que radique o, si se acreditase la imposibilidad de obtenerla, de otro municipio de la provincia, que le permita realizar las prácticas de maniobras o destreza en zonas urbanas que reúnan condiciones idóneas para la enseñanza de las mismas. También deberá disponer, en propiedad, o por otro título, de al menos un vehículo de la categoría adecuada a cada clase de permiso o licencia de conducción para cuya enseñanza esté autorizada, vehículo que debe reunir unos requisitos específicos. Y de igual modo deberá contar como mínimo con el material didáctico necesario y adecuado para impartir la formación teórica conforme a los conocimientos y aptitudes exigidos por la normativa vigente. Además la Escuela, Sección o Sucursal autorizada para impartir la enseñanza para la obtención de permiso de las clases A1, A2 o A, deberá disponer al menos de un sistema de comunicación manos libres que permita al profesor y al funcionario examinador, transmitir eficazmente las instrucciones necesarias.

Toda Escuela que vayan a impartir la formación para la obtención del permiso o de la licencia de conducción necesitarán de una autorización de apertura previa para desarrollar su actividad, que se expedirá por la Jefatura Provincial de Tráfico en cuyo territorio radique la Escuela. Para ello deberán contar con los elementos personales y materiales mínimos anteriormente señalados. Esta autorización tendrá validez en todo el territorio español y habilitará a su titular para abrir Secciones o Sucursales que llevarán la misma denominación que la Escuela.

Toda Escuela, Sección o Sucursal deberá llevar un libro de alumnos matriculados con hojas numeradas, diligenciadas y selladas por la Jefatura Provincial de Tráfico. Este libro, que podrá estar informatizado, será cumplimentado diariamente por orden de inscripción y constarán todos los alumnos matriculados con expresión de los datos de cada uno relativos al número y fecha de inscripción, nombre, apellidos, Documento Nacional de Identidad, documento acreditativo de identidad o tarjeta equivalente en la que conste el Número de Identidad de Extranjero, fecha de nacimiento, clase o clases de permiso o de licencia de conducción que posee y a que aspira, fechas en que inicia y termina la enseñanza y el resultado final obtenido. El libro deberá conservarse en el Centro durante un plazo de cuatro años contado a partir de la última inscripción realizada en el mismo.

Toda escuela o sección deberá cumplimentar, por cada alumno, las fichas de clases teóricas y prácticas y de actitudes que sean precisas, que se deberán custodiar y conservar en el centro a disposición de la Jefatura Provincial de Tráfico durante, al menos, dos años contados a partir de la fecha en que el alumno dejó de serlo.

El personal directivo deberá llevar consigo cuando ejerza sus funciones o presencie el desarrollo de las pruebas un distintivo personal ajustado a modelo oficial y sellado por la Jefatura Provincial de Tráfico, en el que consten sus datos, con su fotografía, y los de la escuela o sección en que ejerce sus funciones. El personal docente también deberá llevar este distintivo cuando imparta la enseñanza, presencie el desarrollo de las pruebas o acompañe a los alumnos durante el examen.

Toda escuela deberá suscribir con cada uno de sus alumnos un contrato de enseñanza en el que se especifiquen los derechos y obligaciones que, como consecuencia de aquél, se deriven para cada una de las partes contratantes. Un ejemplar se entregará al alumno y el otro quedará archivado en la escuela.

El personal del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico podrá inspeccionar las Escuelas y sus Secciones o Sucursales en cualquier momento y cuantas veces se juzgue conveniente. En todo caso, se realizará una inspección que será previa a la concesión de la autorización de apertura o cuando se modifique si el cambio afecte a los terrenos o a los vehículos, o cuando se tenga conocimiento de la apertura de una Sección o Sucursal o de la variación de alguno de los datos a que se refiere el artículo 24.

El Registro de Centros de Formación de Conductores tendrá como finalidad recoger y gestionar de forma automatizada los datos de los Centros de Formación a los que se haya concedido la autorización de apertura, así como los relativos a la nulidad y lesividad de las mismas y a la modificación, las medidas cautelares, y en su caso la intervención de la autorización de apertura y el Registro de Profesionales de la Enseñanza de la Conducción tendrá como finalidad recoger y gestionar de forma automatizada los datos de carácter personal de los titulares del certificado de aptitud de Directores y Profesores de Escuelas Particulares de Conductores y de Profesores de Formación Vial, así como los relativos a la modificación, nulidad, lesividad, pérdida de vigencia, medidas cautelares y, en su caso, la intervención de sus autorizaciones de ejercicio.

3. Otras disposiciones

Son múltiples las disposiciones que regula, complementa y desarrolla la normativa de tráfico pero hay que destacar por su reciente redacción:

El Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos. En vigor el 20 de mayo de 2018:

Estos son los principales cambios que incorpora la nueva ITV (Inspección Técnica de Vehículos) aprobados en el Real Decreto:

1. ITV por adelantado y sin que afecte a la fecha de renovación

Se establecen cambios en los plazos para pasar la ITV. Se permite pasar la inspección por adelantado hasta antes de un mes de la fecha de vencimiento y, además, ese adelanto no modifica en absoluto la fecha de renovación para la siguiente inspección, algo que no ocurría antes, ya que la fecha de renovación iba en función de la fecha exacta de la última inspección.

2. Formación personal de la ITV y acreditación como entidad

Otro de los cambios en el nuevo reglamento de la ITV tiene que ver con el control en las inspecciones, en el que se exige más formación al personal. Por primera vez es obligatoria la titulación mínima para ejercer como **Técnico Superior de Automoción**. También se exige a las estaciones de ITV la **acreditación como entidad cualificada** para el ejercicio de la inspección atendiendo a la normativa internacional.

3. Herramientas más eficaces para las estaciones de ITV

Esto es algo revolucionario y puede modificar en el futuro la forma de realizar las ITV, al propiciar la utilización de nuevos **sistemas de seguridad electrónicos y que garanticen el total control de emisiones de humo contaminantes**. Las estaciones de ITV están obligadas a tener **herramientas de lectura de diagnóstico** para conectarse con los ordenadores de a bordo para detectar fraudes en los dispositivos anticontaminación. Además, se proporcionan recursos que favorezcan la protección medioambiental y la mejora en la seguridad vial. Para ello, la plataforma cuenta con herramientas de lectura de diagnóstico que pueden conectarse con los ordenadores de cada vehículo.

4. Posibilidad de cambio de estación ITV tras la primera revisión

Hasta antes del 20 mayo de 2018, si se necesitaba una segunda revisión, era obligatorio hacerla en la misma estación en que se había hecho la primera. Esto también ha cambiado. La nueva normativa de ITV facilita la movilidad entre estaciones. Es decir, cuando se da un resultado negativo tras la primera inspección, una vez solucionados los problemas con los que cuente el vehículo, se puede realizar la segunda inspección en otra estación diferente.

5. Certificado europeo

Al producirse la transposición de la Directiva europea de la ITV, el certificado es perfectamente válido aunque éste se emita en otros países miembros de la Unión Europea. Así, si compramos un coche en el extranjero, el proceso de matriculación en España es más cómodo y más rápido.

6. Intercambio de información

Además, esa adaptación a la normativa europea permite también un **mayor intercambio de información electrónica** entre las distintas estaciones y las instituciones públicas