

Incluye



Papel

Digital

Las sanciones de tráfico y los dispositivos de captación de evidencias visuales

Preguntas y respuestas esenciales

Rafael Martínez Niza

III EL CONSULTOR
DE LOS AYUNTAMIENTOS

© **Rafael Martínez Niza**, 2024
© **LA LEY Soluciones Legales, S.A.**

LA LEY Soluciones Legales, S.A.

C/ Collado Mediano, 9

28231 Las Rozas (Madrid)

Tel: 91 602 01 82

e-mail: clienteslaley@aranzadilaley.es

<https://www.aranzadilaley.es>

Primera edición: Septiembre 2024

Depósito Legal: M-16488-2024

ISBN versión electrónica: 978-84-7052-968-9

ISBN versión impresa con complemento electrónico: 978-84-7052-967-2

Diseño, Preimpresión e Impresión: LA LEY Soluciones Legales, S.A.

Printed in Spain

© **LA LEY Soluciones Legales, S.A.** Todos los derechos reservados. A los efectos del art. 32 del Real Decreto Legislativo 1/1996, de 12 de abril, por el que se aprueba la Ley de Propiedad Intelectual, LA LEY Soluciones Legales, S.A., se opone expresamente a cualquier utilización del contenido de esta publicación sin su expresa autorización, lo cual incluye especialmente cualquier reproducción, modificación, registro, copia, explotación, distribución, comunicación, transmisión, envío, reutilización, publicación, tratamiento o cualquier otra utilización total o parcial en cualquier modo, medio o formato de esta publicación.

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la Ley. Dirijase a **Cedro** (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

El editor y los autores no asumirán ningún tipo de responsabilidad que pueda derivarse frente a terceros como consecuencia de la utilización total o parcial de cualquier modo y en cualquier medio o formato de esta publicación (reproducción, modificación, registro, copia, explotación, distribución, comunicación pública, transformación, publicación, reutilización, etc.) que no haya sido expresa y previamente autorizada.

El editor y los autores no aceptarán responsabilidades por las posibles consecuencias ocasionadas a las personas naturales o jurídicas que actúen o dejen de actuar como resultado de alguna información contenida en esta publicación.

LA LEY SOLUCIONES LEGALES no será responsable de las opiniones vertidas por los autores de los contenidos, así como en foros, chats, u cualesquiera otras herramientas de participación. Igualmente, LA LEY SOLUCIONES LEGALES se exime de las posibles vulneraciones de derechos de propiedad intelectual y que sean imputables a dichos autores.

LA LEY SOLUCIONES LEGALES queda eximida de cualquier responsabilidad por los daños y perjuicios de toda naturaleza que puedan deberse a la falta de veracidad, exactitud, exhaustividad y/o actualidad de los contenidos transmitidos, difundidos, almacenados, puestos a disposición o recibidos, obtenidos o a los que se haya accedido a través de sus PRODUCTOS. Ni tampoco por los Contenidos prestados u ofertados por terceras personas o entidades.

LA LEY SOLUCIONES LEGALES se reserva el derecho de eliminación de aquellos contenidos que resulten inveraces, inexactos y contrarios a la ley, la moral, el orden público y las buenas costumbres.

Nota de la Editorial: El texto de las resoluciones judiciales contenido en las publicaciones y productos de **LA LEY Soluciones Legales, S.A.**, es suministrado por el Centro de Documentación Judicial del Consejo General del Poder Judicial (Cendoj), excepto aquellas que puntualmente nos han sido proporcionadas por parte de los gabinetes de comunicación de los órganos judiciales colegiados. El Cendoj es el único organismo legalmente facultado para la recopilación de dichas resoluciones. El tratamiento de los datos de carácter personal contenidos en dichas resoluciones es realizado directamente por el citado organismo, desde julio de 2003, con sus propios criterios en cumplimiento de la normativa vigente sobre el particular, siendo por tanto de su exclusiva responsabilidad cualquier error o incidencia en esta materia.

SUMARIO

AGRADECIMIENTOS	7
RESUMEN	19
ABSTRACT	21
PRÓLOGO	23
Juan Antonio Chinchilla Peinado y Mónica Domínguez Martín	
PREFACIO	25
EL FENÓMENO DEL TRÁFICO RODADO	25
DOBLE PERSPECTIVA: ADMINISTRACIÓN PÚBLICA SANCIONADORA Y PERSONA INFRACTORA	26
PRINCIPALES CUESTIONES PLANTEADAS, TRASCENDENCIA, OBJETIVO Y ALCANCE DE LA PUBLICACIÓN	27
ESTRUCTURA DE LA PUBLICACIÓN	29
EL DERECHO ADMINISTRATIVO, LA SOCIEDAD DE RIESGO Y TÉRMINOS CLAVES	31
CONTEXTO TÉCNICO DE LA PUBLICACIÓN Y AVANCES TECNOLÓGICOS ..	36
MARCO TEÓRICO Y METODOLOGÍA PROPUESTA	40
PROBLEMAS GENERALES Y CUESTIONES PLANTEADAS	44

PARTE PRIMERA CUESTIONES GENERALES

¿QUÉ ES Y CUÁL ES LA METODOLOGÍA ESPECÍFICA DEL DERECHO ADMINISTRATIVO?	55
¿CUÁL ES LA RELACIÓN ENTRE LOS HECHOS Y LAS PRUEBAS EN EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR?	55
¿Qué es el Derecho Administrativo, cuál es la metodología aplicativa y qué es la subsunción?	57
¿Qué es el hecho bruto y el hecho neto y cuál es el estándar general de probabilidad preponderante?	59

¿Qué es el principio de oficialidad y qué es la verdad en el procedimiento administrativo?	63
¿CÓMO Y CON QUÉ CRITERIOS SE APLICA LA NORMA EN EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO?	67
¿En qué consiste la metodología específica jurídico-administrativa?	68
¿Cómo se produce la toma de decisión por parte de la Administración?	68
¿Cuáles son los criterios adicionales de interpretación?	69
¿CÓMO SE ARTICULA LA NORMA DE CONTROL JUDICIAL Y LA VERDAD DE LOS HECHOS EN LAS DECISIONES JUDICIALES?	71
¿Qué son las normas de conducta reguladoras de la actividad administrativa y las normas de control judicial?	72
¿Cuál es la verdad de los hechos en la decisión judicial?	76
¿CUÁLES SON LOS ANTECEDENTES LEGISLATIVOS Y LA EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA LEY SOBRE EL TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL?	81
¿CÓMO SE PUEDE CONTEXTUALIZAR HISTÓRICAMENTE EL FENÓMENO DEL TRÁFICO?	81
¿Cómo es la legislación del tráfico y la circulación de vehículos tras las Constitución?	86
¿CUÁLES SON LOS ASPECTOS FUNDAMENTALES DEL VIGENTE TEXTO RE-FUNDIDO DE LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL?	101
¿CUÁLES SON LOS CONCEPTOS GENERALES DE LA LEY, LAS COMPETENCIAS Y LAS NORMAS DE COMPORTAMIENTO Y CIRCULACIÓN?	101
¿CUÁLES SON LAS AUTORIZACIONES ADMINISTRATIVAS Y EL RÉGIMEN SANCIONADOR?	116
¿CUÁLES SON LAS REFERENCIAS NORMATIVAS SOBRE EL TRÁFICO Y LA SEGURIDAD VIAL?	125
¿Cuáles son las normas españolas y sus antecedentes?	126
¿Cuáles son las principales normas tras los vehículos que no utilizan fuerza animal?	126
¿Cuáles es la normativa y recomendaciones europeas e internacionales?	129
¿CUÁLES SON LAS REFERENCIAS ESPECÍFICAS DE LA ACTUACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA LOCAL?	135
¿CUÁLES SON LAS DIFERENCIAS ENTRE ORDENANZA, REGLAMENTO Y BANDO?	135
¿CUÁLES SON LAS DIFERENTES COMPETENCIAS MUNICIPALES?	143

¿CUÁL ES EL ANÁLISIS DE LAS PRINCIPALES NORMATIVAS MUNICIPALES?	151
¿CUÁL ES LA NORMATIVA DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID?.....	151
¿En qué consiste la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid, Zona de Bajas Emisiones, ZBE y MADRID 360?	152
¿En qué consiste el Reglamento del Cuerpo de Agentes de Movilidad de Ayuntamiento de Madrid?	162
¿CUÁL ES LA NORMATIVA DEL AYUNTAMIENTO DE BARCELONA?	163
¿En qué consiste la Ordenanza de Circulación de Peatones y Vehículos de Barcelona?	164
¿En qué consiste la Regulación de vehículos de movilidad personal y ciclos de más de dos ruedas?.....	165

PARTE SEGUNDA
CUESTIONES QUE CONCIERNEN
A LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

¿QUIÉN PUEDE SANCIONAR?.....	173
¿CUÁL ES EL CONCEPTO Y CUÁLES SON LOS FUNDAMENTOS JURÍDICOS DE LA POTESTAD SANCIONADORA?	173
¿Cuál es el concepto y la naturaleza jurídica de la potestad sancionadora? .	175
¿Cuáles son las figuras e instituciones afines a la potestad sancionadora?....	177
¿Cuáles son los fundamentos jurídicos de la potestad sancionadora?.....	179
¿De quién es la competencia del tráfico en las vías urbanas?.....	184
¿CUÁLES SON LOS PRINCIPIOS INSPIRADORES DE LA POTESTAD SANCIONADORA?.....	185
¿Cuál es el principio de legalidad en el ámbito sancionador?	187
¿Cuál es el principio de tipicidad en el ámbito sancionador?.....	189
¿Cuál es el principio de irretroactividad en el ámbito sancionador?.....	190
¿Cuál es el principio de responsabilidad o culpabilidad en el ámbito sancionador?	190
¿Cuál es el principio de la personalidad en el ámbito sancionador?	192
¿Cuál es el principio de proporcionalidad en el ámbito sancionador?.....	193
¿Cuál es el principio de prescripción en el ámbito sancionador?	194
¿Cuál es el principio de concurrencia de sanciones, «non bis in ídem», en el ámbito sancionador?	195
¿Cuál es el principio de antijuricidad en el ámbito sancionador?.....	195
¿CÓMO SE TRAMITA UNA SANCIÓN?	197
¿CUÁL ES EL CONCEPTO Y CUÁLES SON LAS GARANTÍAS DEL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR?	197

¿Cómo se define el procedimiento administrativo sancionador?	198
¿Cuáles son las garantías del procedimiento administrativo sancionador?....	200
¿CÓMO SE REPRESENTA GRÁFICAMENTE EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR?	204
¿Cuál es el esquema genérico del procedimiento administrativo sancionador?	205
¿Cuál es el esquema específico del procedimiento administrativo sancionador en materia de tráfico?	206
¿CÓMO ES EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO DE CARÁCTER SANCIONADOR?	207
¿Cuáles son los tipos de procedimientos sancionadores?	208
¿Cuál es el procedimiento administrativo sancionador ordinario o general?	209
¿Cómo se inicia el procedimiento sancionador?	212
¿Cómo es la instrucción y la prueba en el procedimiento sancionador? .	215
¿Cómo se resuelve y se finaliza el expediente sancionador dentro del procedimiento?	219
¿Cuál es el plazo de prescripción y caducidad en el procedimiento sancionador?	220
¿Cuáles son los recursos en el procedimiento administrativo sancionador ordinario?	221
¿Cuál es procedimiento administrativo sancionador abreviado?	221
¿CÓMO SE DEBE PRACTICAR LA NOTIFICACIÓN DE UNA SANCIÓN ADMINISTRATIVA?	225
¿Cuáles son las condiciones generales de la práctica de la notificación?	226
¿Cómo se computan los plazos en la notificación de una sanción administrativa?	229
¿Qué debe hacer la Administración cuando concurre la publicación y la notificación personal?	230
¿Cuál es el contenido de la notificación?	232
¿Cómo debe practicar la Administración la notificación?	232
¿QUÉ ES EL PERMISO POR PUNTOS?	237
¿CÓMO SE GESTIONA EL SISTEMA DEL PERMISO DE CONDUCCIÓN POR PUNTOS EN ESPAÑA Y EL CARNÉ POR PUNTOS EN OTROS PAÍSES DE LA UNIÓN EUROPEA?	237
¿CÓMO SE PUEDE CONSIDERAR LA PÉRDIDA PARCIAL O TOTAL DE PUNTOS?	242
¿Es una revocación del permiso de conducción?	242
¿Es una sanción como la multa pecuniaria?	244

¿CUÁL ES EL PLAZO DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA LOCAL PARA COMUNICAR LA DETRACCIÓN DE PUNTOS A LA DGT?.....	247
¿CUÁL ES LA GUÍA PARA LA CONEXIÓN ENTRE LOS AGENTES COLABORADORES (AYUNTAMIENTOS Y COMUNIDADES AUTÓNOMAS) CON COMPETENCIA EN MATERIA DE TRÁFICO Y LA DGT?.....	249
1. Introducción.....	249
2. Descripción General.....	249
3. Envío de Antecedentes por parte de los agentes colaboradores.....	250
3.1. Tratamiento Masivo de Sanciones.....	250
3.2. Tratamiento Individual de Ficheros.....	253
¿CUÁL ES EL VALOR DE LA PRUEBA OBTENIDA POR MEDIO DE DISPOSITIVOS DE CAPTACIÓN DE EVIDENCIAS EN MATERIA DE TRÁFICO?.....	255
¿CUÁLES SON LAS PRUEBAS EN EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR?.....	255
¿Cómo podemos clasificar las pruebas en el procedimiento administrativo sancionador?.....	256
¿Cómo se realiza la admisión y práctica de la prueba en el procedimiento administrativo sancionador?.....	263
¿CÓMO SE VALORA LA PRUEBA EN EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR?.....	273
¿Cuáles son los sistemas de valoración de la prueba y cuál es la relación tiene la prueba y el hecho como base del acto administrativo?.....	274
¿Cuál es la prueba de cargo y qué se considera fuerza probatoria legal en el procedimiento administrativo sancionar?.....	278
¿CUÁLES SON LOS DISPOSITIVOS DE CAPTACIÓN DE EVIDENCIAS Y CUÁLES SON LAS GARANTÍAS QUE OFRECEN?.....	285
¿Cuál es la relación existente entre el hecho causante y la prueba obtenida y cuáles son las figuras afines a la presunción de veracidad?.....	287
¿Cuáles son las señales lumínicas y cuáles son las características de las pruebas digitales?.....	293
¿Cuáles son los dispositivos de captación de evidencias o pruebas que requieren control metrológico y aquellos que no la requieren?.....	295
¿Cuáles son las garantías de los dispositivos de captación de evidencias por parte de la Administración Pública en España y en la Unión Europea?.....	298
¿QUÉ ES Y CÓMO SE VALORA LA PRUEBA ELECTRÓNICA?.....	302
¿Cuál es el concepto y la naturaleza jurídica de prueba electrónica?.....	304
¿Cuál es la forma lícita de obtener la prueba electrónica y cuáles son las pruebas electrónicas más frecuentes?.....	308

¿Cuáles son los requisitos de acceso al proceso de la prueba electrónica?...	311
¿Cuáles son las consecuencias probatorias de la utilización de drones?	312
¿Cuáles son los criterios de valoración de la prueba electrónica?	315
¿Cuál es la valoración de la prueba pericial informática?.....	321
¿CUÁLES SON LAS PLANTILLAS UTILIZADAS POR LA ADMINISTRACIÓN? .	325
¿CUÁLES SON LAS PLANTILLAS DE NOTIFICACIONES DE SANCIONES GENÉRICAS?	326
¿CUÁL ES EL CATÁLOGO ESPECÍFICO DE PLANTILLAS PARA LA GESTIÓN DE EXPEDIENTES SANCIONADORES POR NO RESPETAR LA FASE ROJA DE UN SEMÁFORO Y POR NO IDENTIFICAR A LA PERSONA CONDUCTORA?	335
¿CUÁLES SON LAS RESPUESTAS MÁS FRECUENTES A LAS ALEGACIONES O A LOS RECURSOS DE REPOSICIÓN POR PARTE DE LA ADMINISTRACIÓN?	357
¿CUÁLES SON LAS RESPUESTAS HABITUALES Y GENÉRICAS DE ALEGACIONES O RECURSOS SOBRE SANCIONES DE TRÁFICO?.....	359
¿CUÁLES SON LAS RESPUESTAS HABITUALES DE ALEGACIONES O RECURSOS SOBRE SANCIONES DE TRÁFICO POR NO RESPETAR LA LUZ ROJA DE UN SEMÁFORO?	367
¿CUÁLES SON LAS RESPUESTAS HABITUALES DE ALEGACIONES O RECURSOS SOBRE OTROS TIPOS DE SANCIONES DE TRÁFICO?.....	369

PARTE TERCERA
CUESTIONES QUE ATAÑEN
A LA PERSONA INFRACTORA

¿CUÁLES SON LOS DERECHOS DE LA PERSONA INFRACTORA?	377
¿CUÁLES SON LOS DERECHOS QUE AMPARAN A LA PERSONA INFRACTORA?.	377
¿Cuáles son los derechos que preservan a la persona infractora en el procedimiento sancionador?	379
¿Cuáles son los derechos que protegen a la persona infractora en el entorno digital?	384
¿CUÁL ES EL PROCEDIMIENTO PARA LA NOTIFICACIÓN DE LA SANCIÓN A LA PERSONA INFRACTORA?	386
¿Cómo se conjuga la notificación de una sanción con el derecho a la no indefensión?	386
¿Cómo se debe practicar la notificación a la persona infractora?	387
¿CUÁLES SON LAS GARANTÍAS PARA LA PERSONA INFRACTORA EN LA RELACIÓN DE LA PRUEBA?.....	389
¿Cuáles son las garantías que ofrece nuestra legislación para la persona infractora respecto de la prueba?	389

¿Cuáles son para las personas infractoras las garantías de las pruebas obtenidas por los dispositivos de captación de evidencias?	394
¿Cuál es el derecho para las personas infractoras a utilizar los medios de prueba pertinentes?	395
¿CUÁLES SON LAS CONSECUENCIAS JURÍDICAS DEL PAGO VOLUNTARIO DE LA SANCIÓN?	399
¿CUÁLES SON LAS CONSECUENCIAS DEL PAGO VOLUNTARIO?	399
¿CUÁL ES EL PROBLEMA DE LA PROHIBICIÓN DEL NON BIS IN IDEM?	402
¿QUÉ SUCEDE CON LOS PUNTOS DEL PERMISO DE CONDUCCIÓN?	405
¿CÓMO SE TRAMITA LA PÉRDIDA DE PUNTOS DEL PERMISO DE CONDUCCIÓN?	405
¿Cómo se asignan los puntos en el permiso de conducción?	405
¿Cómo se retraen los puntos en el permiso de conducción?	406
¿CÓMO SE RECUPERAN LOS PUNTOS EN EL PERMISO DE CONDUCCIÓN?	406
¿QUIÉN ES LA PERSONA RESPONSABLE DE LA SANCIÓN POR UNA INFRACCIÓN DE TRÁFICO?	409
¿CUÁL ES EL CONCEPTO Y LA NATURALEZA JURÍDICA DE LA SANCIÓN? ...	409
¿Cuál es el concepto de la sanción?	409
¿Cuál es la naturaleza jurídica de la sanción?	410
¿CUÁL ES LA RESPONSABILIDAD DE LA PERSONA INFRACTORA POR UNA SANCIÓN DE TRÁFICO?	411
¿Cuáles son los tipos de responsabilidad de la persona infractora?	412
¿Cuál es la responsabilidad de carácter objetivo y subjetivo de la persona infractora?	412
¿Cuál es la responsabilidad de una persona jurídica?	415
¿Cuál es el principio de presunción de inocencia?	416
¿Cuál es el procedimiento cuando la persona infractora reconoce su responsabilidad?	417
¿Cuándo una persona infractora no es imputable?	418
¿Cuál es la persona responsable de una infracción de tráfico?	419
¿QUÉ SUCEDE CON LAS INFRACCIONES COMETIDAS FUERA DE ESPAÑA?	425
¿QUÉ MEDIDAS SE ESTÁN TOMANDO EN LA UNIÓN EUROPEA?	425
¿CÓMO SE TRAMITAN LAS SANCIONES COMETIDAS EN OTROS PAÍSES DE UNIÓN EUROPEA?	428

¿CUÁLES SON LOS MODELOS DE ALEGACIONES Y RECURSOS DE REPOSICIÓN?	433
¿CUÁLES SON LOS MODELOS DE ALEGACIONES EN MATERIA DE TRÁFICO?.....	433
¿CUÁLES SON LOS MODELOS DE RECURSOS DE REPOSICIÓN EN MATERIA DE TRÁFICO?.....	440
¿Cuáles son los recursos de reposición a la resolución sancionadora desestimación de alegaciones en materia de tráfico?.....	440
¿Cuáles son los recursos de reposición por la infracción de no identificar al conductor?	444
¿CUÁLES SON LOS ARGUMENTOS MÁS FRECUENTES PARA PRESENTAR ALEGACIONES Y RECURSOS DE REPOSICIÓN?	447
¿CUÁLES SON LOS ARGUMENTOS DE ALEGACIONES MÁS FRECUENTES? ..	447
¿CUÁLES SON LOS ARGUMENTOS DE RECURSOS DE REPOSICIÓN MÁS FRECUENTES?	460

PARTE CUARTA

PROBLEMAS, CONCLUSIONES, REGLAS, RECOMENDACIONES Y SOLUCIONES

¿CUÁLES SON LOS PRINCIPALES PROBLEMAS, CONCLUSIONES, REGLAS, RECOMENDACIONES Y SOLUCIONES SOBRE LA METODOLOGÍA Y EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR?	469
¿CUÁL ES EL PROBLEMA Y LA SOLUCIÓN RESPECTO DE LA METODOLOGÍA APLICABLE AL DERECHO ADMINISTRATIVO?	469
¿CUÁL ES EL PROBLEMA Y LA SOLUCIÓN RESPECTO DE LA POTESTAD SANCIONADORA DE LAS ENTIDADES LOCALES?.....	471
¿CUÁL ES EL PROBLEMA Y LA SOLUCIÓN RESPECTO DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR EN MATERIA DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL?	472
¿CUÁL ES EL PROBLEMA Y LA SOLUCIÓN RESPECTO DE LA NOTIFICACIÓN DE LA SANCIÓN?	474
¿CUÁL ES EL PROBLEMA Y LA SOLUCIÓN RESPECTO SOBRE LA PERSONA EN LA QUE RECAE LA RESPONSABILIDAD POR LA INFRACCIÓN?	477
¿CUÁL ES EL PROBLEMA Y LA SOLUCIÓN RESPECTO SOBRE EL INTERCAMBIO TRANSFRONTERIZO DE INFORMACIÓN?.....	480
¿CUÁL ES EL PROBLEMA Y LA SOLUCIÓN RESPECTO DE LA NATURALEZA JURÍDICA DE LAS SANCIONES Y DE LA DETRACCIÓN DE PUNTOS?	482
¿CUÁL ES EL PROBLEMA Y LA SOLUCIÓN RESPECTO DEL PRINCIPIO DE PRESUNCIÓN DE INOCENCIA?	484

¿CUÁLES SON LOS PRINCIPALES PROBLEMAS, CONCLUSIONES, REGLAS, RECOMENDACIONES Y SOLUCIONES SOBRE LA PRUEBA?	487
¿CUÁL ES EL PROBLEMA Y LA SOLUCIÓN RESPECTO DE LA VALORACIÓN DE LA PRUEBA Y LA INTENSIDAD DE LA GARANTÍA?	487
¿CUÁL ES EL PROBLEMA Y LA SOLUCIÓN RESPECTO DE LOS DIFERENTES MEDIOS DE OBTENCIÓN DE PRUEBAS?	490
¿CUÁL ES EL PROBLEMA Y LA SOLUCIÓN RESPECTO DE LA PRUEBA ELECTRÓNICA?.....	492
¿CUÁL ES EL PROBLEMA Y LA SOLUCIÓN RESPECTO DEL CONTROL METROLÓGICO DE LOS INSTRUMENTOS DE CAPTACIÓN DE EVIDENCIAS? ...	496
¿CUÁL ES EL PROBLEMA Y LA SOLUCIÓN RESPECTO DE LA PRUEBA DEL DISPOSITIVO FOTO-ROJO?.....	498
ABREVIATURAS Y BIBLIOGRAFÍA	503
ABREVIATURAS	503
1. Índice de abreviaturas técnicas.....	503
2. Índice de abreviaturas latinas	503
3. Índice de abreviaturas publicaciones.....	504
4. Índice de abreviaturas jurídicas.....	504
5. Índice de abreviaturas legislativas.....	506
BIBLIOGRAFÍA.....	509
1. Publicaciones.....	509
2. Legislación	519
2.1. Normas de carácter supranacional	519
2.2. Normas de ámbito nacional	519
2.3. Normas en la esfera municipal.....	522
3. Jurisprudencia. Sentencias y Autos	523
3.1. Tribunal Constitucional	523
3.2. Tribunal Supremo.....	526
3.3. Audiencia Provincial	529
3.4. Tribunal Superior de Justicia.....	529
3.5. Juzgado de Instrucción.....	530
3.6. Juzgado de lo Contencioso-Administrativo	530
4. Otras fuentes de información	530
4.1. Artículos de periódicos, boletines y revistas españolas y extranjeras .	530
4.2. Organismos públicos y entidades privadas.....	532
4.3. Enciclopedias y diccionarios	533
4.4. Autores de las citas contenidas en la publicación.....	534
4.5. Otros documentos, ponencias y conferencias	534

RESUMEN

«Al día siguiente no murió nadie»

Las intermitencias de la muerte. 2005

José de Sousa Saramago (16/11/1922 – 18/06/2010)

En esta publicación se ha estudiado y analizado, por medio de preguntas y respuestas, los problemas que suscitan las sanciones administrativas de tráfico, prestando una especial atención a aquellos procedimientos que se fundamentan en las pruebas obtenidas por medio del uso de dispositivos de captación de evidencias (fotos y vídeos).

Para que sea más pedagógico se ha concebido una persona infractora, Alex Quijano Buendía, y se ha creado una administración local de un municipio ficticio llamado Villabuena del Río, del lugar en donde se cometió la infracción y que se encarga de tramitar la sanción correspondiente.

La hipótesis teórica e inicial planteada viene referenciada a la cuestión básica de si esta forma de obtención de pruebas, la captación de evidencias visuales, tiene o no la adecuada validez y si otorga al procedimiento la suficiente garantía probatoria.

Por otro lado, este estudio se justifica por la eclosión de la movilidad urbana e interurbana, que ha convertido al transporte de personas y mercancías en una de las fuentes principales de contaminación atmosférica, de siniestralidad y de emisiones de gases de efecto invernadero. Cada uno de estos impactos tiene unos altísimos costes económicos, sociales, sanitarios y ambientales. La movilidad se ha convertido en un punto de debate en todas las instituciones e instancias políticas con la consiguiente participación e intervención activa de todas las Administraciones Públicas y, es por todos estos motivos que este aumento de la circulación necesita también un mayor control del respeto a las normas de circulación, y que de ahí la utilización de esas formas de prueba está aumentando exponencialmente por su facilidad y, presuntamente, fiabilidad.

Respecto a la metodología, el procedimiento administrativo, y más en el caso del procedimiento administrativo sancionador, debe ser ante todo un mecanismo esencial de garantía. Las reglas de la sana crítica, el estándar de la probabilidad preponderante y la regla general de cierre en caso de duda, tienen un funcionamiento semejante en el procedimiento administrativo y en los procesos judiciales, ya que ambos son la expresión del ius puniendi del Estado.

En los procedimientos administrativos sancionadores en materia de tráfico y seguridad vial, objeto de este ensayo, la dirección de la actividad administrativa se realiza a través de programas condicionales que llevan vinculada la forma de decidir tradicionalmente caracterizada como «subsunción». El órgano administrativo decide mediante esta operación lógica que consiste en determinar que un hecho jurídico reproduce la hipótesis contenida en una norma general, o dicho de otro modo, el relato fáctico fijado bajo el supuesto de hecho de la regla aplicable y la subsiguiente atribución al caso de la consecuencia jurídica allí prevista, es decir, si se dan los elementos de un supuesto de hecho (la infracción), deben aplicarse unas determinadas y prefijadas consecuencias jurídicas (la sanción).

Aunque en esta obra se tratan los problemas generales que plantean la tramitación y el uso de dispositivos de captación de evidencias para identificar la comisión de una infracción administrativa, también se abordan las cuestiones generales y aspectos fundamentales, aquellas consultas que conciernen a la Administración Pública sancionadora y aquellos interrogantes y cuestiones relevantes que atañen a la persona infractora. Asimismo este manual se centra y hace hincapié en todo lo referido a la «prueba» en el tipo de procedimiento administrativo sancionador. Se examina la prueba tradicional y la prueba electrónica, y se explora su naturaleza jurídica y la valoración de la prueba dentro dicho procedimiento.

Por tanto, en este libro, en un primer término se precisan los cauces teóricos y el objeto del mismo. En segunda instancia, no solo se establece la problemática y las respuestas para la Administración Pública y para la persona infractora, sino que se fija y redefine la tensión generada entre un sistema de garantías probatoria entre estos dos polos del binomio procedimental. Y en tercer lugar y para finalizar se aportan una serie de conclusiones, reglas y soluciones para satisfacer y resolver el difícil equilibrio entre un sistema de garantías probatorias para la persona administrada, frente a las herramientas de validez utilizadas por la Administración, evidencias visuales, para una gestión más eficaz de las sanciones.

PRÓLOGO

Comienza el autor esta obra con las siguientes palabras: «Desde que apareció el vehículo de motor a finales del siglo XIX, y su posterior enorme evolución, técnica y cultural, es incuestionable la importancia y trascendencia que tiene en nuestras vidas *el fenómeno del tráfico rodado*, ya que, de entre las numerosas decisiones que tomamos a diario, pocas afectan a más personas, resultan tener un factor de riesgo más elevado y producen mayores daños sociales, ambientales, sanitarios y económicos que la cotidiana elección de utilizar un transporte público, preeminente eléctrico, como el tren, el tranvía y el metro, o un medio de locomoción privado, como el automóvil, cuyos motores obtienen la energía basada normalmente en la explosión controlada e interna de combustibles de origen fósil».

El control del tráfico de vehículos es una actividad que ocupa y preocupa a las diferentes Administraciones Públicas en aras a una mayor seguridad vial y a la protección de los derechos de la ciudadanía. En el mundo mueren cada año más de un millón doscientas cincuenta mil personas como consecuencia de accidentes de tráfico. Casi la mitad de las defunciones por esta causa afectan a «usuarios y usuarias vulnerables de la vía pública», es decir, peatones, ciclistas y motociclistas.

Partiendo de estos datos contextuales esenciales, este trabajo tiene como objeto el análisis de los problemas que suscitan las sanciones administrativas de tráfico, prestando una especial atención a aquellos procedimientos que se fundamentan en las pruebas obtenidas por medio del uso de dispositivos de captación de evidencias (fotos y vídeos) ya que en este ámbito resulta de mucha utilidad la utilización de tecnologías avanzadas y nuevos sistemas de captación de evidencias visuales. Se propone un análisis del ordenamiento jurídico desarrollado en España en los últimos años para comprobar en qué medida la regulación vigente sirve para asegurar la cuestión básica de si la obtención de pruebas a través de la captación de evidencias visuales tiene o no la adecuada validez y si otorga al procedimiento la suficiente garantía probatoria.

Se desarrollan en esta publicación los problemas jurídicos y la gestión administrativa que genera la tramitación de procedimientos sancionadores de tráfico, haciendo hincapié en aquellos procesos específicos y automatizados por infracciones por no respetar la fase roja de un semáforo. Además de analizar los problemas generales que plantea el uso de estos dispositivos de captación de evidencias, también se examinan algunas cuestiones conflictivas como la notificación de las sanciones, el sujeto responsable, la detracción de puntos y el intercambio transfronterizo de información en los procedimien-

tos administrativos sancionadores en materia de tráfico y seguridad vial. Para facilitar la consulta, la comprensión y la lectura de esta monografía, al comienzo de cada capítulo, se realiza un resumen y una sinopsis de cada epígrafe. Por último, se aportan una serie de conclusiones, recomendaciones y soluciones finales que pueden servir de orientación para el estudio y el abordaje de futuras reformas normativas.

Rafael Martínez Niza no solo analiza desde un plano teórico todos los temas fundamentales que afecta al objeto de estudio, sino que aporta una visión muy práctica de los problemas vinculados con el mismo, con un enfoque didáctico. El formato elegido por el autor es afrontar el desarrollo del trabajo a través de preguntas y respuestas, desde dos posiciones antagónicas: desde la perspectiva de la Administración Pública sancionadora, de un lado, y desde el punto de vista del infractor o la infractora de la norma de tráfico, de otro. Para ello, de manera muy original, ha creado una pequeña localidad ficticia llamada «Villabuena del Río» y una presunta persona infractora denominada, «Alex Quijano Buendía», con la licencia literaria de sus dos libros favoritos en lengua castellana, *Don Quijote de la Mancha*, de Miguel de Cervantes Saavedra, cuyo protagonista es Alonso Quijano, y *Cien Años de Soledad* de Gabriel García Márquez, cuyo personaje central es el patriarca de la familia y fundador de Macondo, José Arcadio Buendía.

No está en manos de la doctrina y, por lo tanto, tampoco de esta obra, resolver una cuestión tan compleja y con tantas variables a tener en cuenta. Lo que aporta esta monografía, y no es poco, es que pone en evidencia las dificultades y carencias de la aplicación práctica de la normativa vigente. La identificación de la raíz de los problemas es siempre el primer paso para poder solucionarlos y aquí se aportan información y reflexiones útiles para avanzar en ese camino. Y, por eso, los breves apuntes realizados en este prólogo sirven para animar a la lectura de esta obra, culminación de un arduo trabajo de años, que refleja un claro espíritu universitario e investigador, que se completa con un afán de utilidad práctica.

El autor de este libro, Rafael Martínez Niza, ha dedicado una parte importante de su labor investigadora y de trabajo diario como funcionario a los temas centrales que constituyen la columna vertebral de esta obra, que podemos considerar imprescindible por su especialidad y su utilidad práctica. Tiene su germen en la tesis doctoral que el autor defendió brillantemente en la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid el 8 de septiembre de 2020, obteniendo la máxima calificación, y que constituye la primera tesis doctoral culminada por un alumno del Máster en Derecho y Administración Local impartido como título propio en el Instituto de Derecho Local de la UAM. Para los directores de aquella tesis es un verdadero placer presentar este nuevo trabajo del autor.

Por último, queremos alabar la actitud, siempre colaboradora y positiva, de este incansable funcionario de carrera, comprometido con el desempeño público, que cree en la formación continua y permanente, y con vocación de servicio a la ciudadanía.

Juan Antonio Chinchilla Peinado
Mónica Domínguez Martín
*Profesores Titulares de Derecho Administrativo
Universidad Autónoma de Madrid*

¿CUÁL ES EL ANÁLISIS DE LAS PRINCIPALES NORMATIVAS MUNICIPALES?

«Yo soy yo y mi circunstancia, y si no la salvo a ella no me salvo yo»
Meditaciones del Quijote. Madrid, España, 1914
José Ortega y Gasset (9/05/1883 - 18 /10/1955)

Resumen inicial:

La quinta y última pregunta importante de esta parte que aborda las cuestiones generales de esta obra, y en lo referente al interrogante que se ha planteado aquí de: ¿cuál es el análisis de las principales normativas municipales?, se acometen las principales normas en los relativo al Ayuntamiento de Madrid y de Barcelona.

¿CUÁL ES LA NORMATIVA DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID?

Sinopsis del epígrafe:

La Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) de Madrid, aprobada en septiembre de 2021, establece un marco normativo para convertir todo el territorio en Zona de Bajas Emisiones (ZBE) y promover desplazamientos sostenibles en la ciudad. Incluye medidas como:

- Creación de ZBE para reducir emisiones.
- Impulso de la micromovilidad y movilidad ciclista.
- Tarifa dinámica del SER y plazas inteligentes de carga y descarga.
- Protección del peatón y medidas de seguridad vial.
- Regulaciones para bicicletas, VMP y vehículos a motor.
- Garantizar accesibilidad universal y estacionamiento ordenado.
- Medidas innovadoras para reducir emisiones, como plazas de aparcamiento de alta rotación.
- Integración de medios de transporte y otras medidas como el bus a demanda.

La ordenanza también deroga regulaciones anteriores y busca mejorar la calidad del aire, fomentar la movilidad sostenible y modernizar la normativa municipal para adaptarse a nuevas realidades de movilidad urbana.

El Reglamento del Cuerpo de Agentes de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid se estableció en 2007 tras la modificación de la Ley Orgánica del Poder Judicial en 2003. Esta ley permitió la creación de un cuerpo de agentes encargados de ordenar y dirigir el tráfico en áreas urbanas.

El Ayuntamiento de Madrid creó la categoría de agente de movilidad en 2004 y la de supervisor de movilidad en 2006, regidas por este reglamento. Estos agentes tienen la consideración de agentes de la autoridad subordinados a la Policía Municipal pero no integrados en las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

Las funciones de estos agentes incluyen ordenar, señalizar y dirigir el tráfico en el casco urbano, vigilancia de estacionamientos y cruces viales, control de transportes públicos y privados, colaboración en seguridad vial y educación vial, coordinación con servicios relacionados con el tráfico, colaboración en el control de emisiones contaminantes, entre otras.

¿En qué consiste la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid, Zona de Bajas Emisiones, ZBE y MADRID 360?

La Ordenanza de Movilidad Sostenible⁽¹⁾ (OMS) establece el marco normativo para que todo el territorio de Madrid se convierta en Zona de Bajas Emisiones (ZBE) y garantiza y un conjunto de medidas para impulsar los desplazamientos sostenibles en la ciudad.

La OMS, aprobada el 13 de septiembre de 2021, además de la creación de las ZBE, que serán la herramienta que mayor impacto tendrá en la reducción de emisiones contaminantes del tráfico rodado, introduce medidas que situarán a la capital a la vanguardia de la sostenibilidad mediante el impulso de la micromovilidad y la movilidad ciclista, la creación de la tarifa dinámica del SER, las plazas de carga y descarga inteligente para vehículos de mercancías, las plazas de aparcamiento de alta rotación para reducir el tráfico de agitación y la configuración del municipio como un «laboratorio» de la movilidad.

Su articulado se centra en proteger la vida e integridad física y la salud de las personas a través de la mejora de la calidad del aire y la seguridad vial; integrar todos los modos de movilidad armonizando y racionalizando los distintos usos del espacio público y promover la eficiencia y la innovación.

Incremento de la seguridad vial

Esta nueva Ordenanza refuerza la seguridad vial en las vías urbanas, especialmente en las aceras y en zonas peatonales, y sobre los colectivos más vulnerables como menores, dependientes, personas con movilidad reducida, etc.

- Se apuesta por la protección del peatón, elevando de metro a metro y medio, la distancia que debe guardar un ciclista respecto a un transeúnte y también de las fachadas, evitando de esta manera atropellar a cualquier viandante que salga por ejemplo de un establecimiento o portal.

(1) Ayuntamiento de Madrid. Información general. «Madrid 360». <https://www.madrid360.es/movilidad-sostenible/ordenanza-de-movilidad-sostenible/>

- Se reduce de 20 km/h a 15km/h la velocidad de las bicis en sendas ciclables, donde tiene prioridad el caminante.
- La bicicleta puede circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales y de plataforma única limitadas a 20km/h, y donde en estos casos, la bici tendrá prioridad de paso; también podrán circular por parques y jardines públicos urbanos en caminos de más de 3 metros de ancho.
- Se prohíbe en todo el término municipal la circulación de bicicletas multitan-dem o de pedaleo múltiple para fiestas y eventos.
- Se rebaja a 20 km/h la velocidad de los vehículos en entornos escolares para todos los vehículos.
- Se limita de 20km/h a 15 km/h la velocidad para vehículos a motor en vías urbanas que dispongan de plataforma única de calzada y acera cuando no existan elementos separadores entre las mismas (bolardos).
- Los menores de 15 años podrán montar en Vehículos de Movilidad Personal, siempre que vayan acompañados en otro patinete por un adulto y bajo responsabilidad de sus progenitores o tutores.
- Las personas menores de 18 años, ya sean conductores de bicicletas o de VMP deberán llevar casco homologado o certificado; los riders que desarrollan actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas están obligados a llevarlo, independientemente de la edad (art. 167.2 y 172.2.)
- Los vehículos a motor han de guardar 5 metros de distancia con los VMP si circulan por detrás de ellos, y para cambiar de carril para adelantarlos y se permite a los VMP utilizar el carril de la rotonda que necesiten para hacerse más previsibles y visibles sin que el resto de vehículos corten su trayectoria
- Las bicicletas pueden circular por túneles salvo prohibición expresa, siempre con la iluminación correspondiente homologada.
- Los VMP pueden circular por los vehículos multimodales, carril con velocidad limitada a 30 km/h o inferior, con obligación de circular con casco homologado y estén iluminados como se contempla en el Reglamento General de Circulación.

Garantizar la accesibilidad universal

- El artículo 48.2. a) de la OMS regula el estacionamiento de ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas, recogiendo la obligación de habilitar plazas en la calzada para evitar el estacionamiento en acera.
- Se mantiene con respecto a regulaciones anteriores que los anteriores vehículos, con carácter preferente, estacionarán en las reservas exclusivas situadas en banda de estacionamiento en forma oblicua a la línea de acera y ocupando un máximo de 2 metros, de forma que no impida el acceso a otros vehículos o el paso desde la acera a la calzada.

- Este precepto incorpora la prohibición de que estacionen en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público colectivo y de las reservas para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida y en las zonas de acceso peatonal, a contenedores de recogida de residuos.
- Por otro lado, la OMS también prevé la prohibición del estacionamiento del motosharing en la acera, cuando exista una reserva específica para estos vehículos a menos de 100 metros.
- En cuanto a los anclajes para bicicletas en aparcamientos disuasorios, deberán colocarse lo más cerca posible a las entradas principales y a la vía ciclista que pudiera existir, así como si hubiera una estación de transporte público próxima.
- Se permite el estacionamiento de bicicletas y VMP sobre aceras que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón y siempre que no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de 50 metros
- Se permiten las autorizaciones de estacionamiento a residentes permitiendo el mismo a autocaravanas de menos de 3500 kg, siempre y cuando no afecte a la circulación.

Medidas innovadoras para reducir emisiones

- Plazas de aparcamiento de alta rotación previstas en el art. 56 para reducción del tráfico de agitación y favorecer la movilidad sostenible, en zonas próximas a sedes de administraciones públicas, centros oficiales, equipamientos sanitarios, educativos, culturales, sociales, etc.; se distinguen por la señalización horizontal con colores alternos azul y blanco, mediante rectángulos de 20 por 30 centímetros.
- La reserva de vehículos cero emisiones destinados a arrendamientos sin conductor de corta duración y sin base fija, es decir, compartidos de carsharing, podrán disponer de infraestructura de recarga que será de uso exclusivo para estos vehículos durante el horario de la reserva, pero que también puede emplearse por residentes en horario nocturno (art. 88).
- La creación de la tarifa dinámica del SER, prevista en el artículo 52.2 e), que persigue con esta funcionalidad evitar un aumento de los niveles de dióxido de nitrógeno que haga necesaria la actuación del protocolo de actuación para episodios de contaminación por dióxido de nitrógeno, incrementando la tasa en caso de empeorar los registros en las estaciones de calidad del aire.
- Nuevas reservas de carga y descarga inteligente de mercancías, se aumenta de 30 a 45 minutos el tiempo de estacionamiento (art. 201 y 202).
- Colocación de puntos de carga y descarga de mercancías en todos los aparcamientos de titularidad municipal para facilitar la distribución urbana de mercancías de última milla.
- Se prevé la posibilidad de establecer bancos de prueba regulatorios (sandbox) en los que desarrollar los proyectos pilotos tanto para el ejercicio de las competencias municipales como favorecer el fomento de la actividad económica de la ciudad.

¿CUÁLES SON LAS CONSECUENCIAS JURÍDICAS DEL PAGO VOLUNTARIO DE LA SANCIÓN?

«Lo que evidencia nuestra estupidez es que creemos comprar sólo las cosas por las que soltamos dinero y llamamos gratuitas a aquellas por las que nosotros mismo nos gastamos»
Cartas de Séneca a Lucilio, Carta LXXI. Roma, 64 d. C

Resumen inicial:

Esta es la segunda gran pregunta que se aborda sobre este apartado que trata las cuestiones que atañen a la persona infractora: ¿cuáles son las consecuencias del pago voluntario de la sanción? Alex Quijano Buendía recibe una notificación de sanción y reconoce haber cometido dicha infracción abonando, en el plazo previsto legalmente, el importe reducido que aparece en el boletín de denuncia. Se pregunta ahora, cuáles son las consecuencias de dicho pago voluntario y qué derechos tiene al respecto.

¿CUÁLES SON LAS CONSECUENCIAS DEL PAGO VOLUNTARIO?

Síntesis del epígrafe:

Alex Quijano Buendía ha decidido pagar la sanción por su infracción dentro del plazo establecido, lo que conlleva varias consecuencias según el artículo 94 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LTSV):

1. Reducción del 50% del importe de la sanción. al pagar voluntariamente dentro del plazo, la multa se reduce a la mitad.
2. Renuncia a formular alegaciones. al pagar, se renuncia a la posibilidad de hacer argumentaciones en contra de la sanción.
3. Conclusión del procedimiento sin necesidad de resolución expresa. el procedimiento sancionador finaliza el día del pago, sin requerir una resolución formal.
4. Agotamiento de la vía administrativa y recurso ante el orden contencioso-administrativo. la única opción de apelación es ante este órgano jurisdiccional.
5. Firmeza de la sanción desde el pago. la sanción se vuelve firme y efectiva al día siguiente del pago.

6. No computa como antecedente en el Registro de Conductores e Infractores.— excepto en infracciones graves que acarreen pérdida de puntos, la sanción no se registra como antecedente.

El pago voluntario ofrece beneficios económicos al infractor, aunque implica renunciar a hacer alegaciones y tener en cuenta que ciertas infracciones graves sí se registrarán como antecedentes.

Como se ha dicho anteriormente, *Alex Quijano Buendía* ha decidido realizar el pago de la sanción como consecuencia de la infracción cometida dentro del plazo establecido para el abono voluntario y reducido de dicha sanción. Se pregunta ahora cuáles son las consecuencias del pago voluntario.

La respuesta se recoge en el art. 94 LTSV que determina los elementos básicos del procedimiento abreviado y ordena que una vez realizado el pago voluntario de la multa, ya sea en el acto de entrega de la denuncia o dentro del plazo de veinte días naturales contados desde el día siguiente al de su notificación, concluirá el procedimiento sancionador con las siguientes consecuencias:

- La reducción del 50 por ciento del importe de la sanción.
- La renuncia a formular alegaciones. En el caso de que se formulen se tendrán por no presentadas.
- 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 plazo para interponer el recurso contencioso-administrativo se iniciará el día siguiente a aquel en que tenga lugar el pago.
- La firmeza de la sanción en la vía administrativa desde el momento del pago, produciendo plenos efectos desde el día siguiente.
- La sanción no computará como antecedente en el Registro de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, siempre que se trate de infracciones graves que no lleven aparejada pérdida de puntos.

Se desarrolla a continuación, de una forma más extensa, las consecuencias del pago voluntario de la sanción en el plazo establecido para ello por parte de *Alex Quijano Buendía*.

La primera consecuencia que establece la LTSV es la reducción, a la mitad, del importe de la cantidad de la multa correspondiente, cuando el abono voluntario de la infracción se realiza en el plazo establecido para tal efecto. La cantidad, y por lo tanto el beneficio económico que obtiene el denunciando, son perfectamente conocidos por el interesado desde el momento en que la cuantía de la sanción económica figura en la denuncia. Sea como fuere, el presupuesto y consecuencia de la reducción del 50 %, sobre la cuantía del importe de la sanción de la multa, se constituye en el eje del acuerdo transaccional como beneficio central para el denunciado.

Hay que tener en cuenta la proporcionalidad entre la sanción prevista con carácter general para la infracción y la sanción que se impone si media el consentimiento, también puede explicarse con ayuda de la idea de que el pago voluntario en cuantía reducida es una solución que el legislador adopta en un juicio de ponderación entre principios contrapuestos, en el que debe cumplirse con la «ley de la ponderación» de que un perjuicio grave en un principio puede estar justificada por una ventaja notable que se obtenga para otro principio contrapuesto; pero un perjuicio grave en uno de los términos de la ponderación no se compensa con un leve beneficio para el otro.

Una rebaja en la sanción que no exceda del grado estrictamente necesario para que la persona infractora esté interesado en zanjar la situación voluntariamente aceptándola puede estar justificada por el beneficio que se obtiene desde la perspectiva de la eficacia, la economía procesal y la seguridad jurídica. Pero difícilmente puede argumentarse que moderadas ventajas para la eficacia y la seguridad jurídica sirvan para justificar una desviación desmesurada en el tipo o en el grado de la sanción que puede imponerse si la persona culpable y causante se pliega a la imputación de responsabilidad sancionadora por parte del Estado. Una alteración de grado en uno de los platos de la balanza no puede compensarse por una modificación cualitativa en el otro. La rebaja de la sanción ha de moverse, pues, en la franja que resulta, por una parte, de la línea de lo que puede hacer su aceptación interesante para el imputado y, por otra, de la línea que marca dónde empieza la desproporción⁽¹⁾.

La segunda consecuencia aparece al lado del tangible beneficio para el denunciado de minorar el importe de la multa a la mitad, y se establece, de manera correlativa, una carga en forma de limitación o sacrificio, puesto que se establece, y se hace en términos de condición, que el denunciado al pagar la sanción con este descuento «renuncia a formular alegaciones» y, por si la fórmula utilizada no fuera clara, en cuanto a sus consecuencias, se añade que «en el caso de que fuesen formuladas se tendrán por no presentadas». Sus efectos inmediatos, los de renunciar a presentar alegaciones, son claros. También es diáfana su relación con el beneficio económico que se obtiene. Así, las consecuencias de esta transacción «dinero a cambio de que no presentar alegaciones» no presentan mayores dudas⁽²⁾.

En instituciones análogas a la del pago voluntario en cuantía reducida, nuestro Derecho público ha establecido dos técnicas para garantizar el mantenimiento de ese difícil equilibrio entre principios en situación de tensión o, lo que en este contexto es lo mismo, que no se vea perjudicada la pretensión sancionadora del Estado sin que, al mismo tiempo, salga ganando la eficacia administrativa, la economía procesal y la seguridad jurídica. La primera es la de someter la eficacia del beneficio para el imputado vinculado a la terminación del procedimiento por aceptación (y, en su caso, también, pago) a la condición resolutoria de que no se recurra la resolución sancionadora. La ley no prohíbe recurrir, pero si posteriormente se recurre, el beneficio se pierde. La segunda es, lisa y llanamente, declarar inadmisibile el recurso interpuesto contra aquella parte del contenido decisorio de la resolución que ha sido aceptada por su destinatario⁽³⁾. En todos los modelos com-

(1) Cfr., RODRÍGUEZ DE SANTIAGO, J. M., *El pago de las multas en cuantía reducida: Legitimidad, eficacia, seguridad jurídica y tutela judicial efectiva*, en DA, núm. 284 y 285, mayo-diciembre 2009, págs. 162-165.

(2) Vid., FUERTES LÓPEZ, F. J., *El Procedimiento Sancionador...*, op. cit., pág. 431.

(3) Cfr., RODRÍGUEZ DE SANTIAGO, J. M., *El pago de las multas...*, op. cit., págs. 165-167.

parados de regulación de instituciones análogas a la del pago voluntario de la multa en cuantía reducida la renuncia parcial del Estado a su pretensión punitiva va acompañada de la renuncia del ciudadano a su derecho a recurrir⁽⁴⁾.

La tercera de las consecuencias para la tramitación del expediente sancionador por el procedimiento abreviado es la finalización del propio procedimiento sin que sea necesario dictar resolución expresa y, además, ello se produce, a efectos de determinar la fecha, el día en el que se realiza el pago voluntario de la multa.

La cuarta y última de las consecuencias que se establece para los expedientes sancionadores tramitados por el procedimiento sancionador abreviado es que la sanción impuesta «no computará como antecedente en el Registro de Conductores e Infractores, siempre que se trate de infracciones graves que no lleven aparejada pérdida de puntos».

El beneficio que para el denunciado se ofrece, dentro del pacto con la Administración sancionadora, es que la infracción grave, siempre que esa infracción no sea de las que conforme a lo establecido en el Anexo IV⁽⁵⁾ LTSV lleven aparejada pérdida de puntos, no será inscrita en el Registro de Conductores e Infractores.

¿CUÁL ES EL PROBLEMA DE LA PROHIBICIÓN DEL NON BIS IN IDEM?

Sinopsis del epígrafe:

El principio del *non bis in idem* establece que una persona no puede ser sancionada dos veces por los mismos hechos y con el mismo fundamento. Esto impide que la Administración inicie un nuevo procedimiento sancionador después de que el infractor haya pagado voluntariamente una multa reducida, ya que su responsabilidad ha sido extinguida. Si se impone una sanción administrativa seguida de una penal por los mismos hechos, se viola este principio constitucional. Sin embargo, si las sanciones son homogéneas (como multas pecuniarias) y se descuenta la cantidad pagada en la sanción administrativa de la penal, no se vulnera el principio.

(4) Vid., LOZANO CUTANDA, B., *La extinción de las sanciones administrativas y tributarias*, Madrid, 1990, pág. 119.

(5) ANEXO IV LTSV. Cuadro de sanciones y puntos por exceso de velocidad

Límite		20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	Multa	Puntos
Exceso velocidad	Grave	21	31	41	51	61	71	81	91	101	111	121	131	100	-
		40	50	60	70	90	100	110	120	130	140	150	150		
		41	51	61	71	91	101	111	121	131	141	151	151	300	2
		50	60	70	80	110	120	130	140	150	160	170	170		
	51	61	71	81	111	121	131	141	151	161	171	171	400	4	
	60	70	80	90	120	130	140	150	160	170	180	180			
	61	71	81	91	121	131	141	151	161	171	181	181	500	6	
	70	80	90	100	130	140	150	160	170	180	190	190			
	Muy grave	71	81	91	101	131	141	151	161	171	181	191	191	600	6



Acceso online a Biblioteca Digital Legalteca:
consulte página inicial de esta obra

En el mundo mueren cada año más de un millón doscientas cincuenta mil personas como consecuencia de accidentes de tráfico. Casi la mitad de los fallecimientos que se producen por esta causa afectan a «personas vulnerables» que transitan por la vía pública, es decir, peatones, ciclistas y motociclistas. Sin duda, el control del tráfico de vehículos es una actividad que ocupa y preocupa a las diferentes Administraciones Públicas en aras a lograr una mayor seguridad vial. Para el cumplimiento de este objetivo es necesario potenciar el uso de tecnologías avanzadas, entre las que se incluyen los nuevos sistemas de captación de evidencias visuales.

En esta monografía se abordan los problemas legales y de gestión administrativa relacionados con la tramitación de procedimientos sancionadores de tráfico, prestando especial atención a los dispositivos automatizados que permiten sancionar infracciones por no respetar la fase roja de un semáforo. En este sentido, se analizan tanto los problemas generales asociados al uso de estos dispositivos de captación de evidencias como otras cuestiones específicas que resultan especialmente conflictivas como la notificación de sanciones, la identificación del responsable, la detracción de puntos o el intercambio de información entre países en procedimientos sancionadores de tráfico y seguridad vial.

Todos estos temas se abordan no solo desde un plano teórico, sino también mediante una aproximación global y pedagógica. Se presenta un amplio inventario de preguntas y respuestas, analizadas desde dos enfoques completamente opuestos: la perspectiva de la Administración Pública y la del infractor de las normas de tráfico.

