

**PROTOCOLO PARA LA
INVESTIGACIÓN E INSTRUCCIÓN DE
ATESTADOS Y DILIGENCIAS POR
CONducIR UN VEHÍCULO DE MOTOR
A VELOCIDAD SUPERIOR A LA
DETERMINADA EN EL CÓDIGO PENAL**

Diego Yebra Rovira

Fiscal Delegado de seguridad vial de Badajoz

PROTOLO PARA LA INVESTIGACIÓN E INSTRUCCIÓN DE DILIGENCIAS Y ATESTADO POR CONDUCIR UN VEHÍCULO DE MOTOR O CICLOMOTOR A VELOCIDAD SUPERIOR A LA DETERMINADA EN EL CÓDIGO PENAL

El artículo 379.1 del Código Penal dispone que:

“El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años”.

Desde que entró en vigor este precepto redactado por la L.O 15/2007 de modificación del C.P. en materia de seguridad vial, la realidad práctica de los tribunales ha obligado a una renovación constante, actualizando las pautas impartidas por la Fiscalía para investigar todos los supuestos en que se puede entender cometido el ilícito. De las primeras jornadas de los Fiscales Delegados de Seguridad Vial, que acordaron diversas conclusiones, hasta la Circular 10/11 de la FGE, ha sido preciso concretar algunos supuestos no previstos con anterioridad. Parte de las modificaciones se deben a los sucesivos informes del Centro Español de Metrología (CEM) que corregían los anteriores, (hasta 4, enero 2008, marzo 2008, marzo 2010, marzo 2011); asimismo, por la tramitación de la mayoría de las denuncias por exceso de velocidad en el Centro Estatal de Tratamiento de Denuncias Automatizadas de León (CENTRO ESTRADA), tanto de radares de pódico “fijos” primeramente, sumándose con posterioridad los estáticos que portan los vehículos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC)

Dentro de la investigación de estos delitos debemos diferenciar dos supuestos con una dinámica operativa claramente diferenciada: aquellos en que el conductor es detenido e identificado al momento de cometer el ilícito, y otros que precisan un mayor esfuerzo de investigación, por cuanto la comisión del delito es captado por medios técnicos y no se intercepta el vehículo; fundamentalmente compuesto por las fotos remitidas al referido Centro ESTRADA.

A.- PROCEDIMIENTO DE ACTUACION CON EL CONDUCTOR DETENIDO E IDENTIFICADO.

Se seguirán las instrucciones impartidas por la Fiscalía de Seguridad Vial (Circular 10/11 FGE) y las conclusiones alcanzadas por los delegados provinciales en sus reuniones anuales, aprobadas por el Fiscal General del Estado, con posterior reflejo en las memorias de la FGE.

I.- ACTUACIONES BASICAS

Con carácter general, de acuerdo con la normativa procesal penal vigente, no procede la detención del presunto autor, salvo por razones las legalmente previstas en la LECrim, y por lo tanto el tipo de atestado a realizar será por Juicio Rápido sin entrega de Detenido (J.R.S.D). La excepción más frecuente la constituirán los vehículos extranjeros cuyo conductor no ofrezca garantías de comparecer al juicio, o que el vehículo no le pertenezca.

La denominación del atestado sería por un presunto delito contra la Seguridad Vial, consistente en la conducción de un vehículo de motor a velocidad superior a la determinada en el Código Penal.

En este tipo de atestados debe constatarse como elemento del tipo penal, que un vehículo de motor ha superado la velocidad máxima reglamentaria permitida en un determinado lugar; medida por un instrumento técnico, del cual se puede tener una evidencia documental, excediéndola en ochenta kilómetros por hora si se trata de una vía interurbana o travesía, o en sesenta kilómetros por hora si lo fuera de una vía urbana, siempre teniendo en cuenta el error máximo permitido (EMP) que el aparato tiene para efectuar esa medición. Es necesario identificar al conductor del vehículo en el momento de producirse este hecho.

Por lo tanto, hay que adjuntar a las Diligencias que se instruyan los siguientes documentos:

- Consulta de los datos del Registro de Vehículos correspondientes a la matrícula detectada.
- Fotograma de constatación de la velocidad, conseguido con el sistema adjunto al cinemómetro unido a los datos del vehículo, la velocidad y el lugar de la vía.
- Identificación del cinemómetro empleado.
- Fotocopia de la certificación del control metrológico y del error máximo permitido aplicable del aparato.
- Identificación del conductor o, en su defecto, del titular del vehículo.

Si el conductor está identificado en el momento, procede citar para juicio rápido al mismo en calidad de imputado, y a los ocupantes del vehículo en calidad de testigos. Si hubiera otros testigos también habría que identificarlos y citarlos, salvo a los integrantes

de la Fuerza actuante.

Los instructores de las Diligencias no tienen por qué ser la Fuerza actuante, y por lo tanto tienen que tener conocimiento de los hechos a través de algún medio. Sin embargo, si el instructor perteneciera a la Fuerza actuante, -operador o notificador-, su medio de conocimiento sería a través de la observación directa.

Hay que tener en cuenta que la velocidad de referencia a rebasar, -al decir el artículo 379.1 “*la permitida reglamentariamente*”-, se refiere tanto a la vía, como a la clase del vehículo y a la condición del conductor. La Circular 10/2011 de la FGE, en la Conclusión Segunda¹, establece:

En cuanto a los cálculos de los excesos de velocidad punible del artículo 379.1 CP, dice que: “...se partirá de los límites de velocidad máxima **genéricos**, (determinados ex lege) y fijados principalmente en los arts. 48 (vías interurbanas en función de la clase de la vía y vehículo) y 50 (vías urbanas) del RGCir. Del mismo modo se tendrán en cuenta los **específicos**, inferiores a aquellos, plasmados en señalizaciones fijas o variables establecidas por el titular de la vía o las autoridades de gestión del tráfico, así como a los derivados de limitaciones psicofísicas del conductor (art 52.1.b) del RGCir)”.

Es conveniente adjuntar a esta diligencia un **Anexo Informativo Sobre Velocidades Reglamentarias**.

Con respecto al concepto de velocidad máxima permitida reglamentariamente hay que tener en mente los siguientes preceptos:

- El tipo de vía en la que se produce el hecho, para determinar si es urbana o interurbana: según la LSV (Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y seguridad vial aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990 de 2 de marzo) en su anexo I:
 - 64. Poblado. Espacio que comprende edificios y en cuyas vías de entrada y de salida están colocadas, respectivamente, las señales de entrada a poblado y de salida de poblado.
 - 65. Travesía. A los efectos de esta disposición normativa, es el tramo de carretera que discurre por poblado. No tendrán la consideración de travesías aquellos tramos que dispongan de una alternativa viaria o variante a la cual tiene acceso. (Apartado redactado de conformidad con el R.D. 1428/03).
 - 76. Vía interurbana. Es toda vía pública situada fuera de poblado.
 - 77. Vía urbana. Es toda vía pública situada dentro de poblado, excepto las travesías.

De conformidad con ello y el artículo 50 del R.D. de 21 de noviembre, que aprueba el Reglamento General de Circulación (-RGC-) las autopistas y autovías situadas dentro de poblado se consideran vías urbanas a efectos de la norma penal.

¹ Ver también conclusión 3ª de las Jornadas de los Fiscales de Seguridad Vial de 17 y 18 de enero de 2008.

Otro criterio que ayuda a determinar el carácter urbano de la vía es que la competencia para su control y vigilancia se atribuya a la Policía Local de esa población.

- Sobre la naturaleza urbana o interurbana de las travesías a efectos penales, la Circular 10/2011 de la FGE, en su Conclusión Primera, recoge el criterio ya expresado por el Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, en escrito de fecha 30 de julio de 2010, en respuesta a una consulta planteada por el Fiscal-Jefe de la Audiencia Provincial de Zaragoza, en escrito de fecha 26 de abril de 2010, en los términos siguientes: *“Para determinar lo que es vía urbana e interurbana en el tipo de exceso de velocidad punible del art 379.1 CP, los Sres. Fiscales estarán como regla general, a las definiciones de los apartados 76 y 77 en relación con el 64 del Anexo 1 de la LSV, que atienden al espacio geográfico marcado por la señal de entrada a poblado, siendo posible apartarse de este criterio en los casos de inexistencia o manifiesta inadecuación de la señalización. Las travesías, de conformidad con el apartado 77, se reputarán vías interurbanas pero, excepcionalmente, en casos de clara conflictividad viaria y peatonal, se podrá valorar la aplicación a este supuesto de los límites de velocidad de las vías urbanas.”*
- Se debe indicar la velocidad máxima del tramo fijada a través de las correspondientes señales (artículo 47 del R.D. de 21 de noviembre, que aprueba el Reglamento General de Circulación –RGC-) indicando el punto kilométrico donde se encuentra situada la señal (en caso de posibilidad se aportará fotografía de la misma).
- Si se trata de vías urbanas y travesías, en caso de no existir señalización específica, indicación de que se aplica la máxima genérica (Artículo 50 RGC).
- Con respecto a las limitaciones impuestas según el tipo de vehículo, en vías interurbanas, debe constar el tipo de vía y de vehículo, con la velocidad máxima fijada para ese tramo de vía y la máxima a que puede circular ese vehículo en concreto (Artículo 48 RGC). En caso de carreteras convencionales fuera de suelo urbano, si el vehículo está realizando una maniobra de adelantamiento (Artículo 51 RGC).
- Respecto al conductor, deben constar las circunstancias personales y limitaciones que motiven una variación en los límites de velocidad, si se trata de conductor novel (ya no hay tal distinción desde que el 25 de marzo de 2011 el BOE publicara la Orden PRE/629/ 2011, de 22 de marzo, por la que se modifican los Anexos XI y XII del Reglamento General de Vehículos aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre que dejó sin efecto la limitación) y si se trata de determinados vehículos o conjuntos de vehículos por sus especiales características o por la naturaleza de su carga. (Artículo 52 RGC).

II.- CONSTATACIÓN DEL HECHO Y DATOS DEL REGISTRO DE VEHÍCULOS

En el atestado se debe reflejar la constatación del hecho y los datos del registro de vehículos. Esta Diligencia será el nexo de unión entre un vehículo cuya velocidad de circulación ha sido captada por un instrumento técnico, u otra fuente de prueba válida, y una persona física o jurídica que es su titular en el Registro de Vehículos.

Los datos del vehículo observados (matrícula, marca, modelo y color) pueden ser comprobados y validados con los que constan en el Registro de Vehículos, de tal forma que la coincidencia permitiría continuar con las diligencias normalmente. En caso de no coincidir los datos del vehículo detectado en la realidad con los que figuran en el Registro, habría que iniciar otra investigación paralela por una posible falsificación de matrícula, tanto esté identificado el conductor del vehículo en el momento de los hechos como no lo esté.

Para simplificar la diligencia se intentará adjuntar copia de todos los datos del Registro de Vehículos, y si no fuera posible, se transcribirán esos datos directamente en las propias diligencias.

Si se hubiera procedido a la detención inmediata del vehículo, en esta Diligencia debe hacerse constar también fotocopia o fotografía del permiso de circulación del vehículo, tarjeta de ITV con la ficha de características técnicas y de la primera hoja de la póliza del seguro de automóviles. Si no se hubiese procedido a la detención, esta documentación se adjuntará como diligencia complementaria cuando se cite a declarar como imputado al titular del vehículo.

Si hubiera una limitación específica de velocidad por razón del vehículo, (por ejemplo furgón) se hará constar el artículo de la LSV y del RGC donde se dispone esa limitación, remarcando especialmente (subrayado, sombreado, coloreado) la localización de la tipología del vehículo, tanto en la copia del Registro de Vehículos como, en su caso, en el Permiso de circulación y demás documentación adjunta.

III.- UNIÓN DEL FOTOGRAMA CAPTADO POR UN CINEMÓMETRO

Se aportará, si la hubiera, la medición de la velocidad a través de los correspondientes instrumentos o sistemas de medida de la velocidad de circulación de vehículos a motor o cinemómetro.

Con el atestado se acompañará la correspondiente filmación, en la cual el vehículo cuya velocidad se mide deberá identificarse sin ambigüedad, o el registro fotográfico. En la correspondiente diligencia se adjuntará la fotografía o fotografías obtenidas por el sistema acoplado al cinemómetro utilizado.

En esta diligencia se debe incluir la TIP del integrante de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad con competencias en materia de seguridad vial, que ha actuado como operador del cinemómetro, testigo directo de los hechos producidos y de los datos que a él le aporta el aparato.

Igualmente se debe identificar el cinemómetro utilizado, y la modalidad en la cual se estaba utilizando. Este habrá de cumplir los requisitos previstos en la normativa por la que se regula el control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de vehículos a motor, para lo cual se deberá incluir en otra diligencia el certificado correspondiente.

Como resaltan diversas conclusiones de la Fiscalía de Seguridad Vial, cabe constatar la comisión del presente delito por otros medios, como puede ser mediante la

declaración de los agentes que hubieran observado el hecho delictivo y que, con la observación de la velocidad de su propio vehículo en relación con la que llevase el imputado, pudiesen determinar de forma aproximada la velocidad a la que circulaba. Tampoco será imprescindible para la imputación del presente delito la existencia de medición mediante cinemómetro de la velocidad o por observación del cuentakilómetros si existen otras pruebas legalmente válidas, por ejemplo, un informe pericial de reconstrucción de un siniestro vial. En este caso se sustituiría esta diligencia por otra en la que se explique el procedimiento utilizado como evidencia (testimonio de la Fuerza actuante, otros testigos, titulación del perito...).

IV.- INSPECCIÓN OCULAR DE LA VÍA

Es necesario incluir en las diligencias una detallada inspección ocular del lugar donde se detecta el exceso de velocidad, tomando fotografías e incluyéndolas en el atestado, además del fotograma donde se refleja el vehículo objeto de la captación del cinemómetro y otros datos.

La Circular 10/2011 de la FGE, en sus Conclusiones Tercera y Cuarta sobre este delito, establece:

TERCERA. Con respecto a señalización fija o variable, así como a su estado de conservación, dice: “Cuando se trate de límites de velocidad máximos plasmados en señalización fija o variable, habrá de tenerse en cuenta la normativa de la legislación vial sobre señales -arts 53 a 58 de la LSV y 131-173, en especial 131-142, 150, 154 R-301, 156, 157 y 169.c) del RGCir- y comprobar su cumplimiento para computar los límites. En los casos en que la señalización por su estado de deterioro u otras circunstancias induzca de modo claro a confusión o perjudique su visibilidad, siempre con ponderación de las circunstancias concurrentes, no se ejercitará la acción penal y se interesará el archivo del procedimiento con comunicación de las irregularidades a las autoridades administrativas competentes para que lleven a cabo la señalización adecuada y, en su caso, exijan las responsabilidades que procedan.”

CUARTA. En la Inspección ocular unida al atestado se hará constar: “Se velará por que en los atestados se consignen las circunstancias de la vía, las meteorológicas, densidad del tráfico, riesgos concurrentes y las demás a que alude el art 19.1 de la LSV (en este sentido Consulta 1/2006 FGE). También ha de hacerse una descripción con fotografías de la señal, ubicación, visibilidad y estado material. Junto a ello deberán indicarse, asimismo, las características de la vía, vehículo y las circunstancias del conductor a efectos de determinar las limitaciones de velocidad aplicables. Los Sres. Fiscales darán instrucciones al respecto a la Policía Judicial de Tráfico (art 773.1 LECr) y solicitarán, cuando proceda, que se complete la investigación policial. Todo ello a los efectos de diferenciar los casos del art. 379.1 de los del art 380 CP.”²

² Asimismo, la Junta de Fiscales de Seguridad Vial de 17 y 18 de enero de 2008 determinó que:

5. De conformidad con lo prescrito en los dos apartados anteriores en los atestados habrán de consignarse las circunstancias de la vía, meteorológicas, densidad del tráfico, riesgos concurrentes y las demás a que alude el art 19.1 de la LSV (en este sentido Consulta 1/2006 FGE). También ha de hacerse una descripción con fotografías de la señal, ubicación, visibilidad y estado material. Junto a ello deberán indicarse, asimismo, las características del vehículo y las circunstancias del conductor a efectos de determinar las limitaciones de velocidad aplicables. Se adjuntará, en su caso, un informe del titular de la

V.- CONTROL METROLÓGICO DEL CINEMÓMETRO

Constaran en el atestado los datos que permitan el control metrológico del cinemómetro³.

La Circular 10/2011 de la FGE, en la Conclusión QUINTA, establece:

“Se darán asimismo instrucciones a la Policía Judicial para que en los atestados

vía o responsable de la señalización sobre el procedimiento y antecedentes para realizarla. Los Fiscales-Jefes darán instrucciones a la Policía Judicial de Tráfico en este sentido. Debe señalarse que no hay limitación de medios de prueba sobre los hechos delictivos. Los mismos podrán investigarse no sólo con instrumentos de detección sino con informes técnicos sobre el accidente, huella de frenada, declaraciones de testigos, confesión del acusado etc...

6. Cuando se trate de señalización de límites de velocidad específicos (arts. 19.211 y 3 Texto A.12 y art. 47 del RGC) habrá de atenderse tanto a la señalización permanente como a la variable (art. 144 del RGC). El art 1.2.d) de la LSV, al definir el objeto de la Ley, alude a los criterios de señalización que pueden obedecer a las legítimas finalidades de fluidez y control del tráfico, seguridad de bienes y personas, calidad de vida en ciudades y evitar la contaminación contempladas en el Texto A.

³ No se puede obviar la enorme precisión de estos medios técnicos, dice el auto del TC 193/2004, (FJ 5) -al que se remite la STC 40/2008 en su fundamento jurídico 2º que habla del funcionamiento de los cinemómetros- y que concluye en su parte dispositiva *“Pues bien, partiendo de esta base dogmática, de la circunstancia de que existe una prueba de cargo suficiente válidamente (fotografía que refleja una velocidad no permitida del vehículo infractor) obtenida por los agentes de la autoridad, como ya hemos subrayado con anterioridad, mediante un cinemómetro que cumple las exigencias técnico-jurídicas requeridas y de que la valoración de la prueba ha sido realizada de manera razonable y motivada por las autoridades administrativas, en primer término, y por los órganos judiciales que han controlado la actuación de la Administración de tráfico, después, debe concluirse que en el asunto ahora enjuiciado no se ha producido, como bien han indicado las Sentencias ahora impugnadas en amparo, ninguna vulneración del derecho a la presunción de inocencia”*.

STC 40/2008, *“Debe precisarse, en todo caso, que las pruebas derivadas del funcionamiento de los cinemómetros gozan de una **presunción iuris tantum de veracidad siempre que dichos aparatos hayan sido fabricados y hayan superado los controles establecidos por la normativa técnica vigente en cada momento, y así resulte acreditado, además, mediante las correspondientes certificaciones de naturaleza técnica.** Esta normativa técnica está constituida esencialmente en la actualidad, como bien indica el Ministerio público en sus alegaciones ante este Tribunal, por la Orden del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente de 11 de febrero de 1994, por la que se establece el control metrológico del Estado para los instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de vehículos a motor, norma reglamentaria ésta que tiene su base legal en la Ley 3/1985, de 18 de marzo, de metrología, desarrollada por el Real Decreto 1616/1985, de 11 de septiembre, por el que se establece el control metrológico que realiza la Administración del Estado. La referida presunción puede, lógicamente, ser destruida mediante la práctica de las pertinentes pruebas (como puede ser su verificación o control técnico por las entidades que en cada momento tengan encomendado el control metrológico de este tipo de aparatos). Ahora bien, dada la peculiar naturaleza de este tipo de aparatos, caracterizados por su gran precisión y fiabilidad desde un punto de vista técnico, y los exhaustivos controles técnicos a los que reglamentariamente están sometidos para asegurar su satisfactoria operatividad (y que el art. 2 de la indicada Orden de 11 febrero de 1994 enumera: "aprobación de modelo", "verificación primitiva", "verificación después de reparación o modificación" y "verificación periódica"), es necesario para que la práctica de la prueba solicitada resulte pertinente que existan unas dudas mínimamente razonables sobre la corrección de su funcionamiento, por, entre otros supuestos imaginables, resultar de manera evidente una manipulación externa del aparato. No constituye, sin embargo, una duda razonable para poner en cuestión la fiabilidad de este tipo de dispositivos la simple apreciación del conductor, sin ningún tipo de corroboración mínimamente objetiva, de que según el velocímetro de su vehículo circulaba a una velocidad*

conste de modo exhaustivo la documentación y datos del cinemómetro utilizado, de modo que se pueda comprobar el cumplimiento de las exigencias metrológicas y el cálculo del margen normativo de error regulados en la OITC 3123/2010, y que en todo caso se aplicarán para el cómputo del exceso de velocidad. Todos los supuestos de hecho (si el radar es fijo o móvil, fecha de aprobación de modelo, tiempo de utilización desde su puesta en funcionamiento, reparación, etc..) que fundan el cálculo del error han de incluirse en el atestado inicial o en ampliación posterior. En caso de duda sobre cuál de los exigidos en la OITC para calcular el error concurre y siempre que tras los debidos esfuerzos no se hayan podido aportar los datos oportunos, se aplicará el máximo porcentaje de error contemplado en esta norma.”

A juicio de la Junta de Fiscales de Seguridad Vial⁴ debe constar uno de los siguientes certificados, según los casos:

- Si el modelo ha sido aprobado antes del 30-10-2006, el cinemómetro no ha sufrido reparación o modificación alguna y la medida está hecha durante el primer año de servicio del cinemómetro, el documento que debe constar es el “certificado de verificación primitiva 2ª fase”.
- Si el modelo ha sido aprobado después del 30-10-2006, el cinemómetro no ha sufrido reparación o modificación alguna y la medida está hecha durante el primer año de servicio del cinemómetro, el documento que debe constar es el “informe de verificación de producto después de instalación”.
- Si el cinemómetro ha sido reparado o modificado el documento que debe constar es el “certificado después de reparación o modificación”.
- Si ha transcurrido más de 1 año desde la puesta en servicio del cinemómetro o desde su reparación o modificación, el documento que debe constar es el “certificado de verificación periódica”.

VI.- DETERMINACIÓN DE LA VELOCIDAD MÁXIMA EN EL LUGAR DE LOS HECHOS

En las Jornadas de Fiscales de Seguridad Vial de 2008 se concluyeron cuáles eran los Errores Máximos Permitidos (EMP) en base a la Orden ITC/3699/2006, de 22 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de vehículos a motor. Después ha entrado en vigor la Orden ITC/3123/2010, de 26 de noviembre, por la que se regula la misma materia sin que se haya incorporado los cambios en la Circular 10/11, pero a la que se refirió la memoria de la Fiscalía de 2010 en sus páginas 1026 y 1027. Lógicamente debemos atenernos a esta Orden.

Normalmente el EMP de cada cinemómetro se encuentra en el reverso del certificado emitido por el organismo o laboratorio de control metrológico, y siendo así **ese**

inferior a la señalada en el cinemómetro”.

⁴ Aspecto tratado en los puntos 9 y 10 de las Jornadas de los Fiscales de Seguridad Vial de 17 y 18 de enero de 2008, -que con este protocolo pretendemos actualizar-, dentro de cuyas conclusiones se determinó cual debería ser “la documentación a incluir en los atestados”.

es el que tiene que tenerse en cuenta a la hora de realizar el cálculo que se contiene en esta Diligencia.

Si el certificado no contuviera el EMP del cinemómetro, habría que determinarlo en base a lo dispuesto en la Orden ITC/3123/2010, teniendo en cuenta la fecha de puesta en servicio, de la cual se ha hecho el siguiente cuadro resumen:

Condición	Tiempo de servicio o reparación	Tipo de instalación cinemómetro	ERRORES MÁXIMOS PERMITIDOS (EMP)		
			v>100 Km/h	v = 100 Km/h	v<100 Km/h
Puesta en servicio antes 7-12-2006	Durante primer año tras su reparación o modificación	FIJA o ESTÁTICA	+ 3 %	+ 3 Km/h	+ 3 Km/h
		MÓVIL	± 7 %	± 7 %	± 7 Km/h
	Transcurrido el primer año de servicio o reparación	FIJA o ESTÁTICA	± 5 %	± 5 %	± 5 Km/h
		MÓVIL	± 10 %	± 10 %	± 10 Km/h
Puesta en servicio después 7-12-2006	Durante primer año de servicio	FIJA o ESTÁTICA	+ 3 %	+ 3 Km/h	+ 3 Km/h
		MÓVIL	± 5 %	± 5 Km/h	± 5 Km/h
	Tras su reparación o modificación	FIJA o ESTÁTICA	± 4 %	± 4 Km/h	± 4 Km/h
		MÓVIL	± 6 %	± 6 Km/h	± 6 Km/h
	Verificación periódica	FIJA o ESTÁTICA	± 5 %	± 5 Km/h	± 5 Km/h
		MÓVIL	± 7 %	± 7 Km/h	± 7 Km/h

Cuando los cinemómetros utilizados por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad con competencias en materia de seguridad vial, independientemente de la marca y modelo, operen en estático sobre el vehículo o sobre el trípode que conste en el certificado, el error máximo permitido que se debe utilizar es el correspondiente a una instalación **estática**, como debería constar en el propio certificado en función de la fecha de su puesta en servicio; mientras que si lo hiciera en dinámico sobre el vehículo que le sirve de cabina, el error sería el correspondiente a un cinemómetro **móvil**, como debería constar en el propio certificado en función de la fecha de su puesta en servicio.

Los datos necesarios para calcular si se superó en la cantidad establecida en el Código Penal el límite de velocidad reglamentario son: la velocidad de circulación medida al vehículo, el error máximo permitido (EMP), el límite de velocidad máximo aplicable, y la naturaleza de la vía en el lugar de medición

Se comete presuntamente este delito si la Velocidad de Circulación (Vc), una vez descontado el Error Máximo Permitido (EMP), es superior al límite de velocidad aplicable en 80 km/h -si la vía tiene naturaleza interurbana o travesía- ó en 60 km/h -si la vía es urbana-.

VII.- IDENTIFICACIÓN DEL PRESUNTO AUTOR

Es necesario que en la denuncia o en el atestado por el que se inicie el procedimiento penal quede identificado el supuesto autor de los hechos.

- Se detendrá el vehículo en el momento en que se producen los hechos, -siempre que sea posible- y se identificará el conductor. En su caso, los agentes valorarán lo dispuesto en el artículo 70 RGCir en relación con los vehículos no prioritarios en servicio de urgencia.
- Subsidiariamente, se contará con los medios técnicos que permitan su correcta identificación (como puede ser a través de la fotografía del radar)
- Finalmente, si no fuera posible lo dispuesto en los puntos anteriores, se realizarán las diligencias precisas para su identificación

1.1 Identificación inmediata

Se dejara constancia de la identificación del conductor y de los ocupantes del vehículo, si los hubiere.

Se hará constar el tipo de permiso de conducir o licencia que tiene el imputado. Siempre se unirá, fotocopia o fotografía, de los siguientes documentos:

- Permiso de conducir.
- Permiso de circulación.

O en todo caso, -a través de la Central Operativa de Tráfico (COTA) o por acceso a los servicios que facilita la Dirección General de Tráfico-, documento impreso del Registro de Conductores y del de Vehículos, si previamente no se ha hecho en otra diligencia.

1.2 Identificación diferida

Se cerrará el atestado haciendo constar los motivos por los cuales no se ha podido identificar al conductor del vehículo. A continuación, deberá hacerse cargo de las diligencias el Grupo de Informes y Apoyo a Tráfico (GIAT⁵) del Subsector o Sector competente por razón del lugar donde se produjeron los hechos e iniciar las investigaciones correspondientes.

B.- PROCEDIMIENTO DE ACTUACION CUANDO EL DELITO ES CAPTADO POR MEDIOS TECNICOS Y REMITIDA LA FOTO AL CENTRO DE DENUNCIAS AUTOMATIZADAS.

⁵ Ver anexo con su definición y competencias.

Por lo que respecta a los cinemómetros fijos conectados con el Centro Estatal de Tratamiento de Denuncias Automatizadas dependiente de la DGT, sito en León, cuando tengan constancia de un hecho constitutivo de delito del artículo 379.1 del C.P. por llegarle un fotograma donde se verifique éste, tal y como establece el artículo 65.2 de la LSV⁶, procederán conforme al artículo 72 LSV⁷, que en su apartado 1º acuerda poner los hechos en conocimiento del Ministerio Fiscal.

Resulta evidente que cuando únicamente se cuenta con el dato de la matrícula y titularidad del vehículo, es preciso realizar investigaciones para determinar quién era la persona que lo conducía en ese momento.

La Junta de Fiscales de Seguridad Vial de 17 y 18 de enero de 2008 determinó en su punto 7. *Cuando sólo se cuente con el dato de la matrícula y propiedad del vehículo, el Fiscal promoverá una investigación en profundidad de la autoría de los hechos constitutivos de un delito del art. 379.1 y tras las indagaciones de la policía judicial y con el debido fundamento se propondrá que el titular del automóvil declare ante el Juez como imputado con instrucción de los derechos del art. 118 LECrim. Si en uso de ellos se niega a identificar al autor se comprobará su versión exculpatoria (art. 396 LECrim.) y se solicitarán, en su caso, investigaciones en el entorno familiar, social o profesional acerca de quien conduce habitualmente el vehículo y cuantos extremos puedan llevar al descubrimiento del autor, siempre con el debido respeto a las garantías procesales.*

Y el punto 8 establecía. *Sin perjuicio de que de acuerdo con el art 74.1 del Texto Articulado las Autoridades de Tráfico remitan los datos sobre exceso de velocidad de los instrumentos de detección a las Fiscalías, razones de operatividad y de inmediatez en la investigación conducen a que simultáneamente lo envíen a la Policía Judicial para que realice completas indagaciones, elaborando un atestado del que remitirán copia a la Fiscalía y presentarán al mismo tiempo en el Juzgado. Según el art. 74.2 del Texto A. el procedimiento administrativo se incoa y se tramita al mismo tiempo que el penal hasta el momento de estar pendiente de resolución el primero. Concluido el proceso penal con archivo o absolución se aplicará lo dispuesto en el art 74.3.*

La Memoria del Fiscal de Sala de Seguridad vial incluida en la Memoria del Fiscal General del Estado de 2010, volvió a incidir sobre el supuesto del artículo 379.1 del Código Penal, en los términos siguientes:

Prueba del delito del art. 379.1 en casos de detección por radar. Profundizando en Memorias anteriores continúa la reflexión sobre la prueba del art. 379.1 cuando el titular del vehículo detectado por el radar no identifica al autor o incurre en contradicciones. La Fiscal Delegada de Asturias en su ponencia de las Jornadas se ocupa de estas cuestiones

⁶ “Cuando las acciones u omisiones puedan constituir delitos o faltas tipificadas en las leyes penales, se estará a lo dispuesto en el artículo 72.”

⁷ “Cuando en un procedimiento administrativo de carácter sancionador se ponga de manifiesto un hecho que ofrezca apariencia de delito o falta perseguible de oficio, la Autoridad administrativa lo pondrá en conocimiento del Ministerio Fiscal, por si hubiere lugar al ejercicio de la acción penal y acordará la suspensión de las actuaciones.”.

Es claro que el dato de la titularidad del vehículo no es suficiente para concluir sin más pruebas de cargo que el propietario o el conductor habitual lo fueran en el momento de cometerse la infracción investigada, pero tampoco es una información irrelevante.

Ahora bien, el incumplimiento del deber de identificación del conductor en un momento determinado tanto si es evidente o burdo como si trata de disfrazarlo de forma más sutil, puede ser valorado en contra del propietario y aunque no puede sustituir la ausencia de datos probatorios de cargo, so pena de asumir el riesgo de invertir la carga de la prueba, sí puede servir como contra indicio o como elemento de corroboración de los indicios a partir de los que es posible inferir la culpabilidad.

Las citadas conclusiones precisan una actualización, y si bien nos pueden servir de base, tras la reforma de la LSV y la actual dinámica de funcionamiento del Centro Estrada, es más operativo el procedimiento que a continuación se expone, evitando la impunidad de los conductores que circulan a velocidades castigadas penalmente.

Para ello, y con carácter previo a remitir los datos del hecho al Ministerio Fiscal, es preciso practicar esas diligencias mínimas en aras a la identificación del conductor. Precisas por cuanto además de la trascendencia de los hechos en relación al delito del artículo 379.1 del C.P., en no pocas ocasiones se vinculan a la comisión de otros delitos, como la sustracción de vehículos de alta gama, que se intentan sacar del territorio nacional, o delitos contra la Salud Pública, (transportando la droga o colaborando como lanzadera), por lo que el Centro Estrada de León **remitirá al GIAT Central de la ATGC en Madrid todos los fotogramas en que se capte al vehículo circulando a velocidad penalmente punible**, con independencia de los criterios que pudieran en vía administrativa determinar el descarte de la fotografía⁸. Será competencia del GIAT investigar el delito y determinar si un fotograma es válido o no para realizar el atestado.

El GIAT Central es el que, a su vez, distribuirá el caso entre el Grupo de Investigación y Asistencia a Tráfico del Subsector o Sector competente por razón del lugar donde se produjeron los hechos, para que inicien las investigaciones correspondientes.

Una vez practicadas las actuaciones administrativas que permitan la identificación del conductor, pasará el tanto de culpa al Fiscal de Seguridad Vial de la provincia en la que se ha producido el hecho, tal y como establece el artículo 72 de la LSV.

Determinado el autor del delito, se elaborará el atestado con los requisitos establecidos en el apartado anterior -procedimiento de actuación con el conductor detenido e identificado-.

Se pueden seguir diferentes vías para conseguir aportar indicios sobre la identificación del conductor en el momento de los hechos:

- Localización GPS del teléfono móvil que porta el titular o la persona que habitualmente utiliza el vehículo el día y la hora a la que fue tomada la fotografía.
- Realización de un seguimiento con el objetivo de determinar quién es el conductor habitual del vehículo.

⁸ Como por ejemplo sucede en los casos de vehículos extranjeros, múltiples matrículas, matrícula parcialmente ilegible, matrícula especial y vehículo no reconocible.

- Aportación de los datos de la póliza del seguro obligatorio del vehículo, para conocer quién es el tomador del mismo y si figura alguna persona como conductor habitual.
- Análisis de los datos antropométricos de la persona que aparece en la fotografía.
- En los vehículos alquilados la persona que firma el contrato será normalmente el conductor, dada la cláusula que suscribe, que “sólo él podrá circular con el turismo”, pues si no debería presentar otro permiso de conducir.
- El navegador o GPS del vehículo puede confirmar su paso por el punto de control.

Badajoz a 12 de junio de 2013
DIEGO YEBRA ROVIRA⁹

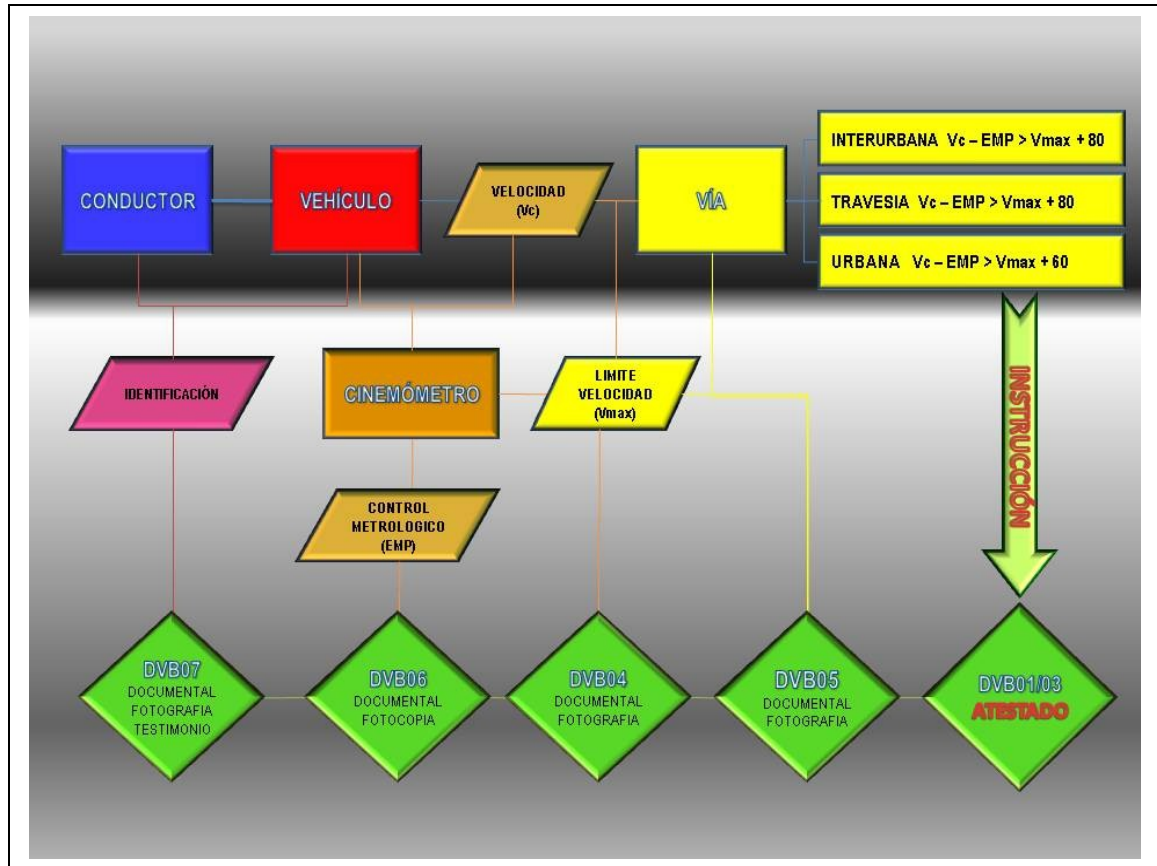
FISCAL DELEGADO DE SEGURIDAD VIAL DE BADAJOZ

ANEXO I ESQUEMA DILIGENCIAS

A continuación se inserta el esquema gráfico de las diligencias a instruir en un supuesto de conducción de un vehículo de motor que ha sido captado en un determinado lugar por un cinemómetro a una velocidad de circulación (Vc), que disminuida en el error

⁹ Este trabajo no lo podría haber concluido sin la ayuda del Teniente Coronel José Andrés Campón Domínguez de la Escuela de Tráfico de la Guardia Civil de Mérida. Quiero agradecer, asimismo su ayuda al Coronel de la Escuela de Tráfico de la Guardia Civil de Mérida D. Ramón Rueda Ratón por los datos que me ha remitido y que le han facilitado diversos subordinados. En el mismo sentido han facilitado el protocolo aportado valiosos datos aportado el Teniente Coronel Francisco Rodríguez Lorenzo –jefe de operaciones de la ATGC- y el Director del centro Estrada D. Alberto Arbaiza.

máximo permitido (EMP) incorporado en el correspondiente certificado de control metrológico supera el límite máximo reglamentario de velocidad (V_{max}) aumentado en ochenta kilómetros por hora si el lugar tiene naturaleza de vía interurbana o travesía y en sesenta si su naturaleza es urbana:



ANEXO II EL GIAT

RESUMEN DEL CONTENIDO DEL ESCRITO DE LA JEFATURA DE LA AGRUPACIÓN DE TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL DE 05 DE NOVIEMBRE DE 2.002, SOBRE CREACIÓN DE

LOS GRUPOS DE INFORMES Y APOYO DE TRÁFICO (GIAT).

INTRODUCCIÓN

Los GIAT de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, fueron creados por escrito de la Jefatura de la Agrupación de fecha 05 de noviembre de 2.002, cuyas plantillas se nutrieron del personal que integraban las Unidades de Policía Judicial del Automóvil, que estaban constituidas en los siguientes niveles:

- Agrupación (Jefatura de Operaciones).
- Sectores.
- Subsectores.

Esta misma distribución se mantiene con la creación de los GIAT,s.

MISIONES

- a) Apoyar y colaborar con los Equipos de Atestados en el esclarecimiento de accidentes de tráfico en los que produzcan fugas de implicados u otras circunstancias, delitos relacionados con la seguridad vial (omisión del deber de socorro, obstáculos a la circulación, conducción en sentido contrario, conducción temeraria, alteraciones de señales, ...), y aquellas acciones que requieran una dedicación prolongada en el tiempo para localizar e identificar a los implicados y esclarecimiento de los hechos.
- b) Esclarecer la manipulación de documentos que amparen la circulación de vehículos, su conducción o su habilitación para el transporte de personas o mercancías, expedidos por los órganos competentes de Tráfico y Transportes, ITV y entidades privadas autorizadas para ello.
- c) Esclarecer las irregularidades de las documentaciones presentadas ante las Jefaturas Provinciales de Tráfico relacionadas con matriculación de vehículos, canje u obtención de permisos de conducción que presenten irregularidades.
- d) Controlar y relacionarse con las autoescuelas, estaciones de ITV, manipulaciones de placas de matrículas, desguace de vehículos, etc., sin perjuicio de las atribuciones que tengan otras Unidades del Cuerpo al respecto.
- e) Localizar y precintar/desprecintar vehículos, en situaciones complicadas, cuando así lo considere el Mando.
- f) Obtener información ante posibles alteraciones de orden público con incidencia en la seguridad vial (cortes de carreteras, huelgas de transportes, etc.).
- g) Y otras que expresamente le encomiende el Mando en razón de idoneidad.

DEPENDENCIA

Los GIAT están adscritos y dependen directamente de la Jefatura de Operaciones de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y de las Planas Mayores de los Sectores y Subsectores. (En cabecera Sector dependerán de la Plana Mayor de éste).

TITULACIÓN

Los integrantes de los GIAT,s deberán estar en posesión de la Especialidad de Tráfico, Modalidad de Motoristas o Atestados, en posesión de conocimientos de:

- Investigación de accidentes de tráfico.
- Legislación sobre seguridad vial.
- Legislación sobre transportes terrestres por carretera.
- El carácter genérico de Policía Judicial, será titulación válida para las investigaciones que se les encomienden.

ANEXO III CENTRO ESTRADA

ORDEN INT/2035/2007, DE 2 DE JULIO, POR LA QUE SE CREA EL CENTRO

DE TRATAMIENTO DE DENUNCIAS AUTOMATIZADAS (Publicada en el BOE de 10 de julio de 2007)

Preámbulo

El Real Decreto 991/2006, de 8 de septiembre, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, establece en su artículo 9 las funciones que corresponden a la Dirección General de Tráfico, dependiente de la Subsecretaría del Interior, a través de la cual el Ministerio ejerce sus competencias sobre el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Entre las competencias atribuidas al Ministerio del Interior en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, cuyo texto fue aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, está la vigilancia y disciplina del tráfico en toda clase de vías interurbanas y en travesías cuando no exista policía local, así como la denuncia y sanción de las infracciones a las normas de circulación y de seguridad en dichas vías [párrafo i) del artículo 5].

La tramitación de los procedimientos sancionadores por infracciones en esas vías se lleva a cabo por la organización periférica de la Jefatura Central de Tráfico, esto es, por las Jefaturas Provinciales de Tráfico.

Ahora bien, dentro de los procedimientos sancionadores por infracciones a las normas de circulación y seguridad en el ámbito de la Administración General de el Estado destacan, por su especificidad, aquéllas cuya detección se produce mediante el empleo de medios técnicos de captación y reproducción de imágenes, especificidad que tiene una doble vertiente; por una parte, por las propias características del medio técnico a través del cual se tiene conocimiento de los hechos; y por otra, por la propia tramitación administrativa del procedimiento sancionador.

Además, el aumento progresivo de implantación de los indicados medios técnicos, cuyo fin primordial es aumentar la seguridad vial, produce el correlativo de tramitación de denuncias para el cual no está dimensionada la organización periférica de la Jefatura Central de Tráfico.

Esta especificidad aconseja tanto un tratamiento homogéneo a estos procedimientos en todo el territorio nacional en que ejerce sus competencias la Administración General del Estado, como un desarrollo eficaz y ágil de los mismos, del que queda exceptuado, por tanto, aquella parte del territorio donde las Comunidades Autónomas tienen transferidas las competencias ejecutivas en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

El tratamiento homogéneo, ágil y eficaz, antes expresado, exige la centralización de toda la gestión de este tipo de procedimientos, a cuyo efecto se crea el Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.

La Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, establece, en su artículo 10.2, que los órganos de nivel inferior a Subdirección General se crean por Orden del Ministro respectivo, previa aprobación del Ministro de Administraciones Públicas.

En virtud de cuanto antecede, y previa aprobación del Ministro de Administraciones Públicas, dispongo:

Primero. Creación.

Se crea el Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas.

Segundo. Dependencia.

El Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas esta integrado en la estructura orgánica de la Subdirección General de Normativa y Recursos, de la Dirección General de Tráfico, de la cual depende funcional y orgánicamente, y tendrá su sede en León.

El Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas ejercerá funciones de apoyo telemático y administrativo para la tramitación de las infracciones cuya detección se produzca mediante el empleo de medios técnicos.

Tercero. Director.

Al frente de este Centro existirá un Director que tendrá el nivel orgánico que disponga la relación de puestos de trabajo.

Cuarto. Medios humanos y materiales.

1. El Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas contará con los medios materiales adecuados y los medios personales que se determinen en la correspondiente relación de puestos de trabajo de personal funcionario.
2. La creación de este Centro, así como la dotación de relación de puestos de trabajo, no supondrá aumento de gasto, que será financiada con cargo a los créditos presupuestarios previstos a tal efecto en el Presupuesto de Gastos del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Disposición Final Primera. Puesta en funcionamiento.

La fecha de la puesta en funcionamiento efectivo del Centro será determinada por el Ministro del Interior.

Disposición Final Segunda. Entrada en vigor.

La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

MOTIVOS DE DESCARTES DE FOTOGRAFÍAS EN EL CENTRO ESTRADA

MOTIVO_DESCARTE	% Respecto al total de descartes
Error de Recepción	7%
Matricula Ilegible	25%
Mala configuración del cinemómetro	1%

Cámara mal posicionada	2%
Matrícula extranjera	27%
Múltiples Matriculas	17%
Modelo irreconocible	16%
Matricula especial	1%

NOTICIAS EN PRENSA EN EL AÑO 2013 SOBRE EL CENTRO ESTRADA

DIARIO DE LEON

Viernes, 01 de febrero de 2013

TRÁFICO / Atendió 500.000 llamadas de información ciudadana

El Centro Estrada tramita al día más de 5.200 denuncias por exceso de velocidad

Desde León se notifican las sanciones a toda España en un tiempo medio de 15 días



El subsecretario del Ministerio del Interior conoció ayer las instalaciones del Centro Estrada. CARLOS S. CAMPILLO (ICAL)

A.T.G. / León

El Centro Estatal de Tratamiento de Denuncias Automatizadas (Estrada) ubicado en el polígono de Onzonilla tramita cada día más de 5.200 denuncias por exceso de velocidad captadas por los radares. Según los datos facilitados ayer por el subsecretario del Ministerio del Interior, Luis Aguilera, este centro de la DGT gestionó 1,9 millones de expedientes de sanción durante 2012 por infracciones a los límites de velocidad en las vías interurbanas de toda España, lo que arroja una media de 5.200 sanciones diarias (en términos similares que años anteriores).

Durante su visita a las instalaciones de Tráfico de León, el representante del Gobierno destacó la capacidad en la gestión de este centro que demuestra “la eficacia de las nuevas

tecnologías”. Además, incidió en la importancia de la labor que también ofrecen al público gestionando más de 500.000 llamadas el pasado año y prestando apoyo a las jefatura provinciales y asesoramiento documental, entre otras funciones. La velocidad sigue siendo una causa de riesgo fundamental en la siniestralidad vial y la tramitación automática de las denuncias captadas por los radares ha permitido que se notifiquen en un tiempo medio de 15 días. De ahí que Aguilera insistiera en el esfuerzo de la implantación de la administración electrónica con ventajas para los conductores para conocer el saldo de puntos o llevar a cabo gestiones de tráfico a través de internet y la firma electrónica; son más de un millón los conductores españoles que ya cuentan con la Dirección Electrónica Vial (DEV) que ha sustituido el domicilio postal. De este modo, el centro Estrada se estructura en torno a tres áreas: la tramitación completa del expediente, la atención al ciudadano y la informática y comunicaciones. Esto ha permitido que desde 2010 asuma paulatinamente funciones añadidas a la tramitación de denuncias como la grabación de boletines, la atención telefónica de información, la digitalización y tipificación de documentos relativos a sanciones de las jefaturas provinciales de Tráfico o la digitalización de microfichas de la documentación de matriculación.

El Centro Estrada tramitó desde León dos millones de multas por velocidad

La creación del Tablón Edictal de Sanciones se retrasará hasta mayo del 2014.

miguel ángel zamora | león 01/02/2013

Secundino Pérez

El Centro Estatal de Tramitación de Denuncias Automatizadas (Estrada) tramitó casi dos millones de multas en el ejercicio del 2012, según anunció el subsecretario del Ministerio del Interior, Luis Aguilera, en el transcurso de una visita que giró ayer a las instalaciones leonesas, en la que le acompañó la directora general de la DGT, María Seguí.

«Las denuncias tramitadas se han cursado todas ellas por exceso de velocidad», explicó Aguilera. También fueron atendidas medio millón de llamadas telefónicas de información a ciudadanos así como la gestión de sanciones de otro tipo y de gestiones de apoyo documental.

«La velocidad es un factor de riesgo fundamental en la conducción y por tanto es básico poder concienciar al conductor de la importancia de respetar la normativa», explicó Aguilera.

La Dirección General de Tráfico también trabaja en la implantación de la administración electrónica para permitir la consulta del saldo de puntos o el uso de internet en los casos en los que lo permite la firma electrónica: «El conocimiento de los trámites es fundamental para permitir al ciudadano defenderse a tiempo o beneficiarse de los plazos en los casos en los que las denuncias sean correctas».

El subsecretario anunció que la puesta en marcha del Tablón de Edictal de Sanciones de Tráfico (testra) se retrasará como mínimo hasta mayo del 2014 «porque los ayuntamientos están en una situación complicada como para obligarles a realizar inversiones paralelas. El Gobierno irá implantando de forma progresiva su utilización aunque las sanciones que se han impuesto antes de esa fecha son legales y de pleno derecho».

La fluctuación de las cifras de sanciones impuestas a lo largo del año pasado «viene a ser más o menos la misma proporción que las del año anterior» aunque señaló que la tasa depende de la comunidad en la que se analice y de los cinemómetros que se hayan instalado.

El Centro Estrada trató 2,85 millones de imágenes tomadas en los radares durante el año 2012 de las que surgieron 68.000 alegaciones y con las cuales se atendieron 38.000 recursos. El número de documentos que se digitalizaron fue de 3,4 millones y los boletines que se grabaron ascendieron a 70.000 en total.

El subsecretario giró una visita a las instalaciones del Centro Estrada en la que estuvo acompañado por el delegado de Gobierno en Castilla y León, Ramiro Ruiz Medrano, el subdelegado Juan Carlos Suárez-Quiñones y el director de la instalación, Alberto Arbaiza.

En la actualidad, el Centro Estrada trabaja con un plazo medio de quince días para la notificación de las multas por exceso de velocidad, tras los últimos cambios.



- EUROPA PRESS. 31.01.2013

El centro Estrada de León tramita 1,9

millones de expedientes sancionadores por exceso de velocidad en 2012

El Centro Estatal de Tratamiento de Denuncias Automatizadas (Estrada), ubicado en el polígono industrial de Onzonilla, en León, ha tramitado 1,9 millones de expedientes sancionadores en el pasado año 2012 por infracción a los límites de velocidad en las vías interurbanas captadas por radares.

El Centro Estatal de Tratamiento de Denuncias Automatizadas (Estrada), ubicado en el polígono industrial de Onzonilla, en León, ha tramitado 1,9 millones de expedientes sancionadores en el pasado año 2012 por infracción a los límites de velocidad en las vías interurbanas captadas por radares.



El subsecretario del Ministerio del Interior, Luis Aguilera; junto al delegado del Gobierno en Castilla y León, Ramiro Ruiz, y la directora general de Tráfico, María Seguí, ha visitado este centro donde les han mostrado los procedimientos y equipos que hacen posible la tramitación automática de las denuncias de tráfico captadas por radares.

El centro Estrada también realiza otras actividades de apoyo a la Dirección General de Tráfico (DGT) como grabación de boletines de denuncia, atención telefónica de información general (500.000 llamadas el pasado año), digitalización, tipificación e indexación de documentos relativos a otros procedimientos sancionadores competencia de las jefaturas provinciales de Tráfico, digitalización de microfichas de la documentación de matriculación y denuncias por circular por un carril de telepeaje sin estar provisto del medio técnico necesario.

Durante el año 2012, el centro Estrada trató 2,85 millones de fotos, atendió 68.000 alegaciones con 38.000 recursos resueltos, 3,4 millones de documentos digitalizados y 70.000 boletines grabados.

Según ha explicado esta tarde Aguilera, la velocidad continúa siendo la mayor causa de riesgo en la siniestralidad vial. En este sentido, ha recordado que el informe Nilsson "demuestra" la relación matemática entre velocidad y lesividad puesto que "un aumento del uno por ciento de la velocidad produce aproximadamente un aumento del cuatro por ciento de los accidentes mortales".

DGT

La DGT ha enviado en los últimos tres años 1.603.000 notificaciones a domicilios de personas que resultaron incorrectos. Por ello, se ha creado la posibilidad de que los ciudadanos puedan recibir dichas notificaciones a través del correo electrónico o vía teléfono, de manera gratuita.

Esta sustitución del domicilio físico por el electrónico ha supuesto una "importante mejora" en la comunicación de la administración con el ciudadano. Desde la puesta en marcha en noviembre de 2010 de la Dirección Electrónica Vial (DEV), que utiliza la web de Tráfico para depositar las notificaciones sancionadoras y donde se generan avisos al correo electrónico, se han practicado "con éxito" 293.271 notificaciones, lo que representa el tres por ciento del total.

En concreto, un total de 119.236 conductores y empresas titulares de más de un millón de vehículos ha obtenido ya la DEV.

Por otro lado, se ha destacado el "gran esfuerzo" de la DGT en los últimos años para la implantación de nuevas tecnologías con el objetivo de mejorar la gestión administrativa y permitir al ciudadano "reaccionar en tiempo y forma" si considera que la sanción no es correcta o, si lo es, beneficiarse de los sistemas de pronto-pago.

Otro de los ejemplos de administración electrónica a la que hoy ha hecho referencia el subsecretario del Ministerio del Interior ha sido el tablón electrónico que sustituye "progresivamente" a las antiguas publicaciones en los boletines oficiales de la provincia.