

[Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo \[BOE n.º 85, de 8-IV-2014\]](#)

**REFORMA DE LA LEY DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL**

El automóvil, sin duda, es el protagonista indiscutible de la sociedad del siglo XXI, debiendo tenerse en cuenta que su desarrollo y evolución han generado unos profundos efectos (muchos de sentido muy positivo) y una nueva cultura vital en la sociedad presente, en particular en los países más desarrollados. No obstante, este mundo que gira alrededor de los vehículos de motor ha traído unos efectos negativos muy visibles, desgraciadamente, como son los muertos y heridos, y los costes económicos y sociales, generados por los accidentes de tráfico (*vid.* FERNÁNDEZ DE GATTA SÁNCHEZ, D. 2013: «Riesgos, seguridad vial y responsabilidad patrimonial de la Administración por accidentes de tráfico en vías interurbanas». En T. Quintana López (dir.) y otros: *La responsabilidad patrimonial de la Administración Pública. Estudio general y ámbitos sectoriales*. 2.ª ed. Valencia: Ed. Tirant Lo Blanch, tomo II: 1695-1780).

Esta situación, junto a la cuestión del riesgo y de la seguridad en ese ámbito, ha propiciado una mayor intervención pública, particularmente de la Administración; plasmandose la misma en una legislación cada vez más técnica (*vid.* FERNÁNDEZ DE GATTA SÁNCHEZ, D. 2009: «Riesgo, seguridad, circulación de vehículos, carreteras y obligaciones de la Administración Pública». *Tráfico y Seguridad Vial*, 2009, n.º 123: 81-106, y *Diario La Ley [Grupo Wolters Kluwer]*, de 9 de marzo de 2009, n.º 7130: 1-9).

El [sistema normativo vigente en materia de tráfico y seguridad vial](#), de acuerdo con lo establecido en el artículo 149-1.º, 21.ª CE que incluye como competencia exclusiva del Estado la materia de *tráfico y circulación de vehículos a motor*, tiene como texto principal el [Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial](#). Esta Ley regula el ejercicio de las competencias de la Administración General del Estado, a efectos competenciales; las normas de circulación de vehículos y las que por razones de seguridad vial rigen para la circulación de peatones y animales por las vías de circulación general; los elementos de seguridad activa y pasiva y su utilización, así como las condiciones técnicas de los vehículos y de las actividades industriales que afecten directamente a la seguridad social; la señalización de las vías; las autorizaciones administrativas previas exigibles en la materia y las medidas cautelares que pueden ser adoptadas, y el sistema administrativo sancionador.

En los últimos años, la normativa relacionada con el tráfico y la seguridad vial ha sido objeto de importantes modificaciones, incidiendo especialmente en la adecuación de los comportamientos de los conductores a una conducción que permita reducir la siniestralidad en calles y carreteras. La Ley 6/2014, de 7 de abril, de reforma de la

LTSV (vid. *Tráfico y Seguridad Vial*, mayo, 2014, n.º 184), incorpora al Ordenamiento adaptaciones o modificaciones que no se centran tanto en el conductor, sino que se dirigen a otros aspectos que en los últimos años no han sido tan prioritarios, pero que es necesario asumir normativamente para ir mejorando distintos aspectos de la seguridad vial; las cuales no presentan un hilo argumental común, pero que, uno a uno, corrigen disfunciones sobre las que no se ha actuado hasta ahora. Algunas de las modificaciones fijan un mínimo legal que deberá ser concretado posteriormente, en especial en el Reglamento General de Circulación, aprobado por el [Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre](#) (BOE n.º 306, 23-XII-2003).

Las reformas introducidas las podemos agrupar de la siguiente forma:

- 1) Sistemas de seguridad de conductores y ocupantes de los vehículos. Las medidas más destacables son:
  - todos los conductores y ocupantes de los vehículos, con algunas excepciones, están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, casco y cualesquiera elementos de protección o dispositivos de seguridad debidamente homologados;
  - la prohibición, en su caso, por razones de seguridad vial, de la ocupación de los asientos delanteros o traseros del vehículo por los menores en función de su edad o talla se remite al Reglamento;
  - queda expresamente prohibida la conducción utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, así como la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación, con ciertas excepciones y exenciones, y
  - el casco de protección es obligatorio para los conductores y ocupantes de bicicletas y ciclos en general, en vías urbanas, interurbanas y travesías, y, para los menores de dieciséis años, cuando circulen en bicicleta, con independencia del lugar por donde lo hagan.
- 2) Conducción bajo la presencia de drogas o alcohol en el organismo. Las medidas son:
  - queda expresamente prohibido que el conductor de un vehículo circule con tasas de alcohol superiores a las establecidas reglamentariamente y que el conductor de un vehículo circule con presencia de drogas en el organismo, con ciertas exclusiones;
  - es obligatorio que el conductor de un vehículo (o cualquier usuario de la vía cuando se halle implicado en un accidente de tráfico o haya cometido una infracción tipificada en la ley) se someta a las pruebas para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo;
  - para la detección de alcohol, las pruebas son la verificación de aire espirado mediante dispositivos autorizados y para la detección de la presencia

de drogas en el organismo, son una prueba salival mediante un dispositivo autorizado y un posterior análisis de una muestra salival en cantidad suficiente;

- estableciéndose para la realización de las pruebas de contraste, la solicitud del interesado y que, preferentemente, consistirán en un análisis de sangre, que, si arrojase resultado positivo, será abonada por el interesado, y
- se aumenta de 500 a 1.000 € la sanción por conducir con presencia de drogas o alcohol en casos de reincidencia (sancionado el año anterior) o cuando las tasas de alcohol sean superiores a las permitidas;

3) Sistemas de detección de radares o cinemómetros:

- queda expresamente prohibida la instalación o llevanza en los vehículos de inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros instrumentos encaminados a eludir o a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico (añadiéndose pues a la prohibición ya establecida de emitir o hacer señales con dicha finalidad);
- asimismo, queda prohibida la utilización de mecanismos de detección de radares o cinemómetros;
- se permiten expresamente los mecanismos de aviso que informan de la posición de los sistemas de vigilancia del tráfico (en función de la información pública); y
- se establece que el incumplimiento de usar avisadores se considera infracción grave con sanción 200 euros y pérdida de 3 puntos.

4) Inmovilización de vehículos y acceso restringido a la circulación por razones de seguridad o medioambientales. Los supuestos previstos son:

- en vías urbanas:
  - procede la inmovilización de vehículos cuando estacionen sin título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida hasta que se logre la identificación de su conductor;
  - procederá la retirada de vehículos y posterior depósito cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación en las vías urbanas o cuando se encuentren incorrectamente aparcados en las zonas de estacionamiento restringido, en los supuestos previstos para la inmovilización;
  - no obstante, se excluyen las bicicletas, que solo podrán ser retiradas y llevadas al correspondiente depósito si están abandonadas o si, estando amarradas, dificultan la circulación de vehículos o personas o dañan el mobiliario urbano;
  - por motivos ambientales, se procederá al acceso restringido a la circulación de determinadas carreteras o tramos de ellas en la forma que se determine reglamentariamente, y

- por motivos de seguridad o fluidez del tráfico, se procederá al cierre a la circulación de determinadas carreteras o tramos de ellas en la forma que se determine reglamentariamente (posibilidad que antes era excepcional);
  - en vías interurbanas, procederá la inmovilización, retirada y posterior depósito de vehículos, en los casos y condiciones que se determinen reglamentariamente.
- 5) Nueva tabla de velocidades y supuestos especiales (urgencia, mantenimiento y auxilio), siendo la medida más destacable el incremento de la velocidad máxima permitida que pasa de 120 a 130 km/h, en determinados tramos de autopista/autovía en los que se permita de forma expresa.
  - 6) Nuevas infracciones (como, p. ej., utilizar mecanismos de detección de radares o cinemómetros, circular con menores de 12 años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas o con menores en los asientos delanteros o traseros, cuando no esté permitido, o conducir con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se establezcan o con presencia en el organismo de drogas) y sanciones (aumentando la cuantía de las más graves).
  - 7) Nuevos órganos administrativos en la Administración General del Estado, creándose la Conferencia Sectorial de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, como órgano de cooperación entre esta Administración y las CC. AA. con competencias en la materia, y el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, órgano de consulta y participación de la sociedad civil.
  - 8) Realización de obras en las vías: es obligatorio, para quien ejecute las mismas, comunicar su inicio (con anterioridad a su comienzo) a la Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la Autoridad autonómica o local responsable de la gestión y regulación del tráfico: previéndose además que las obras en las vías públicas quedan sometidas a autorización administrativa (regulación, gestión y control del tráfico).
  - 9) Atropellos de especies cinegéticas: con carácter general la responsabilidad civil por el atropello de especies cinegéticas en las vías públicas se imputa al conductor, si bien no se puede reclamar por el valor del animal atropellado; cuando se trate de especies de caza mayor bajo determinadas condiciones (acción colectiva de caza el mismo día del accidente o 12 horas antes) esa responsabilidad es del titular del coto, y se prevé que la Administración titular de la vía responde de los daños únicamente cuando no exista señalización o no ha reparado la valla preceptiva.
  - 10) Se establece el sistema de intercambio transfronterizo sobre infracciones en materia de seguridad vial en cumplimiento de [Directiva 2011/82/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2011](#) (DOUE L 288, 5-XI-2011).

- 11) Establecimiento de un procedimiento sancionador abreviado, con el sistema de pronto-pago o pago voluntario de la multa en el acto de entrega de la denuncia o dentro del plazo de 20 días naturales (antes eran 15), a contar desde el día siguiente al de su notificación, y con los siguientes efectos: reducción del 50% del importe de la multa; renuncia a formular alegaciones (y, en caso de presentarse, se tendrán por no presentadas); se considera que el procedimiento finaliza, sin necesidad de dictar resolución expresa, el día en que se realice el pago; se produce el agotamiento de la vía administrativa siendo recurrible únicamente ante la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, iniciándose el plazo de interposición al día siguiente de aquel en que tenga lugar el pago; la firmeza de la sanción en la vía administrativa se produce desde el momento del pago, con plenos efectos, y la sanción 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.
- 12) Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA): las notificaciones se practicarán en el mismo cuando no puedan efectuarse en la Dirección Electrónica Vial y, en caso de no disponer de la misma, en el domicilio expresamente indicado para el procedimiento o, de no haber indicado ninguno, en el domicilio que figure en los registros de la Dirección General de Tráfico. Transcurrido el periodo de 20 días naturales desde que la notificación se hubiese publicado en el TESTRA se entenderá por practicada, dándose por cumplido el trámite. En todo caso, las denuncias deben ser notificadas en el acto al infractor, salvo infracciones de aparcamiento (con el conductor ausente) y de velocidad (con medición automática).

Dionisio FERNÁNDEZ DE GATTA SÁNCHEZ  
*Profesor Titular de Derecho Administrativo*  
Universidad de Salamanca  
[dgatta@usal.es](mailto:dgatta@usal.es)