

NOTA TECNICA

Infracciones por exceso de velocidad

Ilmo Sr.

Dn Ignacio Vidau Argüelles

Presidente

Tribunal Superior de Justicia del Principado de Asturias

Oviedo 1 junio 2015

En mi condición de Perito he tenido la ocasión de participar en un proceso judicial por exceso de velocidad punible según el Artículo 379.1 del Código Penal, y por tanto de examinar una amplia documentación sobre los instrumentos y procedimientos de medición que se aplican, su concordancia con la Normativa vigente.

Lo cierto es que del análisis realizado se extraen conclusiones que pueden considerarse contrarias técnicamente a la Normativa vigente, que van desde las garantías que ofrece la medición hasta la aplicación de una normativa propia de la Fiscalía General discordante con aquella. En consecuencia argumentaciones de Fiscales y Letrados que merecen una corrección técnica

Consideramos por tanto oportuno poner en su conocimiento una Nota Técnica sobre el tema, por si pudiera ser de interés para ese Tribunal Superior de Justicia

Atentamente,

Agustin Falcon Bascaran

Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

NOTA TECNICA

INFRACCIONES POR EXCESO DE VELOCIDAD DE VEHICULOS EN CARRETERA

Se refiere la Nota a las mediciones realizadas desde la unidad constituida por un vehiculo y el correspondiente instrumento cinemometro o radar, trasladable de una ubicación a otra, al margen de las instalaciones fijas en cabinas, pórticos o similares, que controla directamente el Centro Español de Metrologia.

Esta limitada a los denominados de efecto Doppler, ondas electromagneticas que al rebotar en el vehiculo medido proporcionan el dato para determinar la velocidad por diferencia entre las características de la onda emitida por la antena y la recibida. Se trata del tipo mas extendido en España,

1.DOCUMENTACION EXAMINADA

Entre la documentación examinada para llegar a las conclusiones finales destacamos la siguiente

RD 1616/1958 por el que se establece el control metrologico que realiza la Administracion del Estado, vigente hasta 30 Octubre de 2006

ORDEN de 11 febrero de 1994 por la que se regulan los cinemómetros destinados a medir la velocidad de los vehículos a motor

Establece dos clases de medición, para los cinemómetros estáticos 5 km/h y 5% km/h según velocidad mayor o menor de 100 km/h y la realizada desde un vehiculo en movimiento 10km/h y 10 % como en el caso anterior

RESOLUCION de 20 mayo de 2004 de la Direccion General de industria de la Comunidad de Madrid por la que se concede la primera prorrogación a la aprobación del modelo de radar marca Multanova modelo 6F-MR, **con funcionamiento por el sistema tipo Dopler**

ORDEN ITC/3699/2006 de 26 noviembre del Ministerio de Industria, en la que se implantan ya los criterios vigentes actualmente, es decir, **consideracion del tipo de instalacion fija o estatica y móvil como elemento diferenciador sobre el que aplicar los máximos errores permitidos, sin alusión al cinemometro, que pasa a ser un elemento de la instalacion**

INSTRUCCIÓN 3/2008 de la Fiscalia sobre criterios tras la reforma del Codigo Penal en Materia de Seguridad Vial. que establece como máximo margen de error el 10 %, sin referencia al tipo de instalacion

NORMAS visadas por el Fiscal General del Estado de 28 marzo 2008 en las que se modifica la ORDEN ITC/3699/2006 **sustituyendo en los cuadros de máximos errores permitidos el concepto Instalacion Movil por Cinemometro movil**

CONCLUSIONES de las Jornadas de Fiscales Delegados celebradas el 17 y 18 enero de 2008. En las que después de referirse a la ORDEN ITC/3699/2006 como vigente, señala que para aplicar los márgenes de error *deberá distinguirse si se trata de un radar fijo o móvil, para lo cual es necesario que los agentes actuantes hagan constar en el Atestado si el radar había sido ubicado en una instalación en movimiento o no.*

Expresión esta última que modifica el concepto establecido en la ORDEN, la instalación considerada móvil es aquella que puede desplazarse de un lado a otro sin el control que el Centro Español de Metrología, aplica a las instalaciones fijas. Los razonamientos contenidos en esas conclusiones no tienen por tanto valor alguno dentro del marco de la normativa vigente que constituye la ORDEN ITC/3123/2010 del Ministerio de Industria

RESOLUCION (SECI) del 23 de enero 2009 y BO 27 enero 2009 sobre modificación de la RESOLUCION 753/1998 de la Secretaria de Industria del Ministerio de Economía

ORDEN ITC/3123/2010 del Ministerio de Industria por la que se regula el control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de vehículos a motor (sic). Es la vigente, a la que deben de remitirse todas las cuestiones, que clasifica las unidades de medida como instalaciones fijas o estáticas y móviles.

El contenido de la ORDEN es el siguiente,

*Destaca la orientación de la antena en relación a la dirección del tráfico como factor importante para el correcto cálculo, estableciendo que es necesario someter los elementos de orientación del instrumento de medición al control Metroológico de Estado. Cuestión que se resuelve en laboratorio como consta en el Expediente de Revisión Periódica, **pero que no es determinante para aceptar como buenas las orientaciones realizadas in situ por el cinemómetro parte de una instalación móvil o itinerante.**

*Clasifica las instalaciones en dos grupos, que denomina Instalación Fija o Estática e Instalación Móvil, y el tipo de controles que deben realizarse en función de la situación administrativa del instrumento de medición o cinemómetro, de su antigüedad.

*Así en examen de modelo y verificación de producto para la aprobación de un nuevo modelo, verificación después de reparación o modificación, y verificación periódica.

*Establece los márgenes de error que deben aplicarse a cada medición efectuada, distintos según el tipo de instalación de que se trate, para velocidades superiores o inferiores a 100 km/h. El control de la instalación fija se realiza por el propio CAM, desde la orientación de la antena, dato fundamental para una medición correcta.

*La Disposición Transitoria Primera de la ORDEN distingue entre los instrumentos de medición o cinemómetros entre aquellos que obtuvieron su aprobación de modelo o

evaluación de conformidad antes o después de la entrada en vigor de la ORDEN 3699 del 2006.

CIRCULAR 10 /2011 sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de seguridad vial. Contradice los fundamentos de la ORDEN vigente, **con la sustitución del termino y concepto instalacion móvil por cinemometro móvil, que aplica para transformar posiciones obviamente móviles en fijas, lo que significa aumento de las infracciones por disminución de los márgenes de tolerancia.**

JORNADAS de Fiscales Delegados de Seguridad Vial. Madrid 16/17 junio 2014, en cuyas conclusiones se consolida la errónea interpretación que la Fiscalía hace de la ORDEN, en relacion a los conceptos fijo y móvil que determinan el valor de los márgenes de error aplicables.

En efecto, en el apartado A.d) de la Conclusion Primera vuelve a incidir en el error de confundir cinemometro con instalacion a los efectos de la ORDEN, distintos a los de la Circular 10/11 con los que se pretende una coincidencia imposible

Manual de Instrucciones del Cinemometro Multanova 6F-MR, en el que se establece la obligación de alinear de una forma determinada la dirección del haz de rayos con la trayectoria del vehico medido, entre otras condiciones. **A lo largo de los procedimientos analizados no se encuentra referencia alguna a la exigencia de acreditación de que la instalacion, desde la que se ha obtenido la medición, se ha efectuado correctamente y ajustada a las indicaciones del fabricante, ni siquiera se requiere un pronunciamiento concreto de los Agentes intervinientes**

2.INSTRUMENTO DE MEDICION

Una gran parte de los cinemómetros existentes en España son del tipo Multanova y efecto Doppler, fundamentado en el comportamiento de las ondas electromagnéticas emitidas y recibidas modificadas por la antena del cinemometro, que es el instrumento que instalado adecuadamente realiza la medición. Puede situarse en diferentes tipos de instalacion, sobre elementos fijos y permanentes o sobre vehiculo automóvil, y es a este tipo de instrumento al que se refiere esta Nota.

Por el buen funcionamiento del sistema es precisa un posicionamiento adecuado del instrumento en relacion a la dirección del trafico, según indicaciones del fabricante, en concreto angulo del haz de rayos emitido por la antena 22º con la dirección de circulación del vehiculo medido. Se imponen otras restricciones que afectan a su posición en altura y la anchura del haz de rayos, cuestiones que exigen una correcta orientación de la antena

En las instalaciones fijas el posicionamiento de la antena es controlado por el Centro Español de Metrología, máxima garantía que se traduce en menores márgenes de error, tal y como contempla la normativa en vigor.

Así consta en la respuesta dada por el Centro Español de Metrología CEM al Defensor del Pueblo, cuando afirma *“No es competencia de este Centro vigilar las actuaciones de los agentes. No obstante, las instalaciones permanentes como pueden ser cabinas, pórticos, etc,...se verifican periódicamente y este Centro asegura y precinta los elementos que puedan influir en las medidas, garantizando la correcta orientación de la antena de medición.*

No sucede lo mismo cuando el cinemómetro está instalado en vehículo automóvil, donde el posicionamiento debe ser realizado por los propios agentes para cada una de las ubicaciones en las que realizan las mediciones.

Siendo esta cuestión fundamental para la credibilidad de la medición, en ninguna normativa ni práctica se encuentra indicación alguna sobre cómo acreditar la adecuada orientación de la antena. Ni tan siquiera un simple parte firmado por el Agente responsable, ni acreditación alguna sobre su capacidad y solvencia para realizar esta labor.

El certificado de verificación periódica que se extiende anualmente contiene ensayos en laboratorio y pruebas en carretera con tráfico real, sin que el Certificado concrete cuál es la velocidad máxima ensayada, tema de importancia en el supuesto penal.

Los primeros tienen por objeto el propio cinemómetro, se realizan a temperatura determinada, con simulación de la velocidad y otras características, por tanto tienen un carácter específico de aprobación exclusiva del instrumento, listo o no para ser instalado.

Las pruebas en carretera son una muestra de una instalación concreta, que no puede extrapolarse a todas y cada una de las instalaciones que realiza al cabo del año el conjunto vehículo-cinemómetro en cuestión. El certificado que se emite no se indica cuál es la velocidad superior a los 100 km/hora a la que se realizan las pruebas ni se aporta dato alguno sobre las características de la Prueba, que en todo caso no representa aquellas controladas por los Agentes.

3.RESUMEN

Dos son a mi juicio las cuestiones fundamentales que se plantean al valorar el contenido del Atestado y determinar el alcance concreto de la infracción, en los casos en los que la medición se realiza desde instrumento de medida instalado sobre vehículo,

*la calificación de la instalación como móvil o fija/estática

*la fiabilidad de la medición

Sobre la primera cuestión destaca que la Fiscalía General mantiene criterios erróneos, técnicamente rechazables, y contrarios a los contenidos en la Normativa del Ministerio de Industria. Situación que se viene manteniendo al menos desde marzo de 2008, fecha en la que se da traslado a los Fiscales de un escrito visado por el Fiscal General.

En efecto, las instalaciones estáticas están controladas por el CEM, instaladas y precintadas, las instalaciones de cinemómetro sobre vehículo automóvil son móviles, se desplazan a ubicaciones distintas en cada una de las cuales deben instalarse con el único control del Agente. **No es posible, se sale de todo orden técnico considerar iguales márgenes de error en ambas situaciones, y así lo reconoce la ORDEN citada y vigente.**

Destaca en la documentación examinada el posicionamiento o participación en el proceso de la Fiscalía General del Estado, que establece criterios al margen de la Normativa establecida por el Ministerio de Industria, aún cuando y con reiteración se refiere a ella, seguidos por la Dirección General de Tráfico.

Nos referimos a la Orden de 28 marzo 2008, la Circular 10/ 2011 y finalmente a las conclusiones de las Jornadas de Fiscales Delegados de Seguridad Vial celebradas en Madrid 16/17 de junio 2014, por una parte, y por otra a la ORDEN ITC/3123/2010 del Ministerio de Industria publicada en el BOE 292 de fecha de 3 diciembre del 2010

Se trata de un concepto fundamental con repercusión sobre la calificación del hecho punible, que corresponde a la instalación desde la que se realiza la medición de la velocidad, en la que la Fiscalía mantiene una posición distinta a la contenida en la ORDEN.

En efecto, el contenido de la ORDEN es el siguiente,

*Destaca la orientación de la antena en relación a la dirección del tráfico como factor importante para el correcto cálculo, estableciendo que es necesario someter los elementos de orientación del instrumento de medición al control Metroológico de Estado.

*Clasifica las instalaciones en dos grupos, que denomina Instalación fija o Estática e Instalación Móvil, y el tipo de controles que deben realizarse en función de la situación administrativa del instrumento de medición o cinemómetro

*Así en examen de modelo y verificación de producto para la aprobación de un nuevo modelo, verificación después de reparación o modificación, y verificación periódica.

*Establece los márgenes de error que deben aplicarse a cada medición efectuada, distintos según el tipo de instalación de que se trate, para velocidades superiores o inferiores a 100 km/h

*La Disposición Transitoria Primera de la ORDEN distingue entre los instrumentos de medición o cinemómetros entre aquellos que obtuvieron su aprobación de modelo o

evaluación de conformidad antes o después de la entrada en vigor de la ORDEN 3699 del 2006.

Sin datos concretos sobre la instalación del vehículo automóvil en relación al tráfico, la orientación de los haces de ondas sobre el vehículo medido y otras exigencias técnicas, no es posible adoptar como real la medición obtenida.

4.CONCLUSIONES

En conclusión, sugerimos la aplicación de los siguientes criterios técnicos en la valoración de las posibles infracciones por exceso de velocidad, medida por las instalaciones constituidas por cinemometro instalado en vehículo automóvil o trípode sin el debido control del Centro Español de Metrología CEM, tal y como se realiza para las instalaciones denominadas fijas o estáticas.

*Se debe considerar inadmisibles toda medición que no venga acompañada de la correspondiente certificación del Agente responsable, que acredite el correcto posicionamiento del vehículo y antena del cinemometro, concretamente aquel ángulo del haz de rayos con la trayectoria del vehículo medido que establece el fabricante

*Todas las mediciones realizadas desde cinemometro instalado sobre vehículo automóvil se consideran realizadas desde instalación móvil. Y por tanto se aplican los máximos errores permitidos correspondientes a una instalación móvil.

Se exceptúan aquellas instalaciones en las que el vehículo automóvil permanece temporalmente detenido y la instalación ha sido realizada y precintada por el CEM, en cuyo caso se puede reputar como instalación fija.

Agustin Falcon Bascaran

Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos