

TEMA 45  
MATERIAS TÉCNICO-CIENTÍFICAS

**Objetivos del Tema:**

- **Prevención de Riesgos Laborales en Seguridad Vial.**
- **Factores del Tráfico y su influencia en la siniestralidad vial.**
- **Factor Humano, Factor Ambiental y Factor Vehículo.**
- **Riesgos Laborales en la conducción de vehículos prioritarios.**
- **Equipos de Protección individual del conductor y pasajeros de vehículos policiales.**
- **Estrategias y mantenimiento preventivo del vehículo prioritario.**

**NORMATIVA A TENER EN CUENTA**

**Ley 31/1995, de 8 de noviembre de Prevención de Riesgos Laborales**

**Directiva 89/391/CEE del Consejo, de 12 de junio de 1989, de aplicación de medidas para promover la seguridad y la salud de los trabajadores en el trabajo.**

**RD. 2/2006, de 16 de enero, donde se establecen las normas sobre prevención de riesgos laborales en la actividad de los funcionarios del CNP.**

**IOPR-003 DGP**

**Norma de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial: Norma ISO 39001.**

**Prevención de Riesgos Laborales en Seguridad Vial.**

Se considera accidente laboral de tráfico cualquier lesión corporal sufrida por un trabajador en el trayecto de su domicilio al trabajo o del trabajo a su domicilio o como consecuencia del trabajo (accidente in itinere), así como durante su jornada laboral (accidentes en misión).

A diferencia de otros accidentes laborales, los accidentes laborales de tráfico no se ocasionan en lugar de trabajo, sino fuera, ya sea en el itinerario de ida y vuelta al trabajo (in itinere) o mientras se trabaja fuera de la empresa (en misión).

De la presencia de España en la Unión Europea se deriva la necesidad de armonizar nuestra política con la política comunitaria en esta materia, preocupada por el estudio y tratamiento de la prevención de los riesgos derivados del trabajo.

La **Directiva 89/391/CEE del Consejo, de 12 de junio de 1989**, relativa a la aplicación de las medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo, contiene el marco jurídico general en el que opera la política de prevención comunitaria.

La presente **Ley 31/1995, de 8 de noviembre de Prevención de Riesgos Laborales**, transpone al Derecho español la citada Directiva, al tiempo que incorpora al que será nuestro cuerpo básico en esta materia disposiciones de otras Directivas cuya materia exige o aconseja la transposición en una norma de rango legal, como son las **Directivas 92/85/CEE, 94/33/CEE, y 91/383/CEE**, relativas a la protección de la maternidad y de los jóvenes y al tratamiento de las relaciones de trabajo temporales, de duración determinada y en empresas de trabajo temporal.

El objetivo no es otro que promover la seguridad y la salud de los trabajadores mediante la aplicación de medidas y el desarrollo de las actividades necesarias para la prevención de riesgos derivados del trabajo.

El **art. 3 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales LPRL** indica que “esta ley y sus normas de desarrollo serán de aplicación tanto en el ámbito de las relaciones laborales reguladas en el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, como en el de las relaciones de carácter administrativo o estatutario del personal al servicio de las Administraciones Públicas”.

Citada Ley en su artículo 3.2, indica que “no será de aplicación la presente Ley en aquellas actividades cuyas particularidades lo impidan en el ámbito de las funciones públicas”, encontrándose las funciones del CNP. (**Policía, seguridad y resguardo aduanero, servicios operativos protección civil y peritaje forense en los casos de grave riesgo, catástrofe y calamidad pública, Fuerzas Armadas y actividades militares de la Guardia Civil**).

Número 2 del artículo 3 redactado por el apartado uno de la disposición final segunda de la Ley 31/2006, de 18 de octubre, sobre implicación de los trabajadores en las sociedades anónimas y cooperativas europeas («B.O.E.» 19 octubre). Vigencia: 20 octubre 2006

El **Real Decreto 2/2006, de 16 de enero**, por el que se establecen normas sobre prevención de riesgos laborales en la actividad de los funcionarios del Cuerpo Nacional de Policía, establece el marco normativo que ha de regir los distintos aspectos referidos a la seguridad y la salud laboral de los funcionarios del CNP en el ejercicio de sus funciones.

Así, inspirándose en los preceptos de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, se establece el servicio de protección en el ámbito de la Dirección General de la Policía, se articula la participación y representación de los funcionarios en las funciones de prevención y el órgano de vigilancia, siguiendo el modelo general de la Administración Pública, adaptado a las peculiaridades de la Policía.

Este real decreto tiene por objeto adoptar las medidas necesarias para promover la seguridad y salud en el trabajo de los funcionarios del Cuerpo Nacional de Policía, aplicando los principios y criterios contenidos en la **Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales**, a las peculiaridades organizativas y a las especiales características de las funciones que tiene encomendadas.

El art. 2 de este RD será de aplicación a la actividad de los funcionarios del CNP que presten servicios tanto en los órganos centrales como periféricos dependientes de la Dirección General de la Policía.

El art. 3 indica que los funcionarios del CNP tienen derecho a una protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo.

Tal derecho comprende el derecho a la información, a la formación en materia preventiva, a realizar propuestas y a participar en la prevención de todos los riesgos específicos que afecten a su puesto de trabajo o función y a la adopción de las medidas de protección y prevención aplicables a dichos riesgos. Igualmente será un derecho de estos funcionarios la vigilancia periódica de la salud, y ésta será inherente a la actividad llevada a cabo, sin perjuicio de los riesgos específicos que deben asumir los funcionarios de policía en situaciones de riesgo grave, catástrofe y situaciones de emergencia social. Todo ello de acuerdo con los términos que se señalan en este real decreto.

El art. 12 nos habla de las obligaciones de los funcionarios en materia de riesgos laborales, indicando que corresponde a cada funcionario policial, según sus posibilidades y mediante el cumplimiento de las medidas de prevención que en cada caso sean adoptadas, velar por su propia seguridad y salud en el trabajo y por la de aquellas otras personas a las que pueda afectar su actividad profesional, a causa de sus actos y omisiones en el trabajo, de conformidad con su formación, las instrucciones de la DGP y la normativa reguladora en la materia.

Los funcionarios deberán en particular:

- 1.º Usar adecuadamente, de acuerdo con su naturaleza y los riesgos previsibles, las máquinas, aparatos, herramientas, sustancias peligrosas, equipos de transporte y, en general, cualesquiera otros medios con los que desarrollen su actividad.
- 2.º Utilizar correctamente los medios y equipos de protección facilitados por la Dirección General de la Policía.
- 3.º No poner fuera de funcionamiento y utilizar correctamente los dispositivos de seguridad existentes o que se instalen en los medios relacionados con su actividad o en los lugares de trabajo en los que ésta tenga lugar.
- 4.º Informar de inmediato a su superior jerárquico directo o al servicio de prevención, acerca de cualquier situación que, a su juicio, entrañe, por motivos razonables, un riesgo para la seguridad y la salud de los funcionarios.
- 5.º Contribuir al cumplimiento de las obligaciones establecidas por la autoridad competente con el fin de proteger la seguridad y la salud.
- 6.º Cooperar con la Dirección General de la Policía para que puedan garantizarse unas condiciones de trabajo que sean seguras y no entrañen riesgos para la seguridad y la salud de los funcionarios.

### **ACCIDENTES “IN ITINERE” Y “EN MISIÓN”**

Entendiendo el riesgo **laboral**, como la posibilidad de que un trabajador sufra un determinado daño derivado del trabajo, para calificar un riesgo desde su gravedad, se valorarán conjuntamente la probabilidad de que se produzca el daño y la severidad del mismo. El art. 4 de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales, considera como “daños derivados del trabajo” las enfermedades, patologías o lesiones sufridas con motivo u ocasión del trabajo.

**Se considera accidente de trabajo IN ITINERE aquel que sufre un trabajador en el trayecto entre el trabajo o lugar donde desempeñe sus funciones, y su lugar de residencia, tanto de ida como de vuelta.**

Se encuentra dentro de los considerados accidentes de trabajo. Sin embargo, no todo accidente en el camino hacia o desde el trabajo, es un accidente in itinere, sino que **se deben cumplir ciertos requisitos**. Por otra parte, no se presume, sino que **el trabajador debe probarlo**.

El accidente in itinere está previsto por la Ley General de la Seguridad Social en su artículo 156. **Implica un daño corporal al trabajador.**

Como hemos dicho, el accidente in itinere no se presume, sino que el trabajador debe probarlo. Debe existir una **relación de causalidad entre el accidente y el trabajo**.

Los tres **elementos del accidente in itinere** son:

- El domicilio, en un sentido amplio.
- El lugar de trabajo, que incluye el ámbito indicado por el empleador para el desempeño de las tareas y en el caso de los representantes sindicales, el lugar donde ejercen sus funciones.
- El trayecto.

Además, se deben cumplir **dos requisitos esenciales**:

1. El daño debe ser consecuencia directa o indirecta del trabajo.
2. Debe existir causalidad entre el trabajo y la lesión.

A ese efecto **deben estar presentes los siguientes elementos**:

- **Elemento cronológico.** El accidente debe haberse producido en un momento razonablemente próximo al horario de entrada o salida del trabajo. De acuerdo a la jurisprudencia, se han incorporado las detenciones por ejemplo para llevar o ir a buscar a los niños al colegio.
- **Elemento espacial o geográfico.** Tiene que haber ocurrido en el camino normal y habitual del trabajador. Algunas sentencias admiten desvíos mientras no se altere sustancialmente el recorrido. También se consideran accidentes in itinere los padecidos por trabajadores emigrantes hacia o desde el país donde van a trabajar.
- **Transporte.** Se debe haber utilizado el transporte habitual y adecuado. Por otra parte, si la empresa ofrece medios de desplazamiento como transporte o billetes y el trabajador elige otro medio, si se produce un accidente no es considerado in itinere.
- **Elemento teleológico.** La finalidad principal del viaje está determinada por el trabajo.

**¿Qué diferencia hay entre accidentes in itinere y en misión?**

Los **accidentes in itinere** son los **que** se producen durante el trayecto de casa al trabajo o del trabajo a casa, mientras **que** los **accidentes en misión** son los **que** se producen durante la jornada laboral.

#### **Factores del Tráfico y su influencia en la siniestralidad vial.**

Lo vimos en el Tema 43, recordad que hablábamos de tres factores:

- Factor humano.
- Factor vehículo.
- Factor vía.

*Donde decíamos que el factor humano realmente en un porcentaje de más del 70 %, es el responsable final de la siniestralidad vial.*

#### **Factor Humano, Factor Ambiental y Factor Vehículo.**

*También lo vimos en el Tema 43, por lo que haremos hincapié en la **ALCOHOLEMIA***

#### **ALCOHOL Y CONDUCCIÓN**

El alcohol es un claro factor de riesgo en la conducción, relacionado con un elevado número de accidentes de tráfico en carretera y en ciudad.

Por ello, para lograr mayor seguridad en las vías públicas, es fundamental que conozcas todos los aspectos del consumo de bebidas alcohólicas y su relación con la conducción de vehículos.

Los datos que tenemos de los siniestros de tráfico causados por el alcohol son escalofriantes. Según los datos del INTCF\* en 2021, el 29% de los conductores y el 21% de los peatones fallecidos superaron los límites de alcohol en sangre.

\*INTCF: Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses

### ¿QUÉ ES LA TASA DE ALCOHOLEMIA?

- La alcoholemia representa el volumen de alcohol que hay en la sangre y se mide en gramos de alcohol por cada litro de sangre (g/l) o su equivalente en aire espirado.

De acuerdo con la legislación actual, las tasas de alcoholemia permitidas para los conductores en España son las siguientes:

TASA DE ALCOHOLEMIA		
TIPO DE CONDUCTOR	EN SANGRE	EN AIRE ESPIRADO
Conductores en general	0,5 g/l	0,25 mg/l
Noveles y profesionales	0,3 g/l	0,15 mg/l

### LAS CARACTERÍSTICAS DEL ALCOHOL QUE SE TOMA

La absorción del alcohol es más lenta en bebidas fermentadas (como la cerveza o el vino) que en las destiladas (como la ginebra, el ron o el whisky).

Además, el alcohol tomado junto a bebidas gaseosas (como la tónica o ciertas bebidas de cola) o tomada caliente puede favorecer la rapidez de aparición de la alcoholemia.

Por ello, debes evitar el consumo de bebidas destiladas, especialmente si sueles tomarlas calientes o combinadas con bebidas gaseosas.

### TENER EL ESTÓMAGO VACÍO O LLENO

- La rapidez de absorción del alcohol depende de la cantidad que llegue al intestino delgado, por lo que la presencia de alimentos en el estómago es una variable muy importante.
- Cuando el tubo digestivo está vacío, la cantidad de alcohol que pasa a la sangre es mayor y lo hace de forma más rápida. Por ello, no es nada recomendable consumir alcohol sin haber comido nada.

### LA EDAD Y LA EXPERIENCIA EN LA CONDUCCIÓN

- Las personas menores de 18 años y los mayores de 65 son más sensibles a los efectos del alcohol, por lo que es más fácil que tengan deterioros en las capacidades psicofísicas necesarias para conducir.
- Por otra parte, es importante señalar que los efectos del alcohol son mayores en los conductores con poca experiencia, ya que todavía no han automatizado los movimientos necesarios para conducir y que se aprenden con la práctica.
- Por ello, a los conductores noveles se les permite una tasa de alcoholemia menor para circular.

### EL SEXO DE LA PERSONA

- El alcohol se distribuye por el cuerpo de forma distinta en hombre y en mujeres. Por ello, las mujeres pueden presentar tasas de alcoholemia más altas con la misma cantidad de bebida, especialmente si son jóvenes.

### EL PESO DE LA PERSONA

- diferente en una persona gruesa que en una persona de menos peso.
- Con lo cual, una persona delgada puede obtener una mayor tasa de alcoholemia con la misma cantidad del alcohol ingerido que una persona gruesa.

### LA HORA DEL DÍA

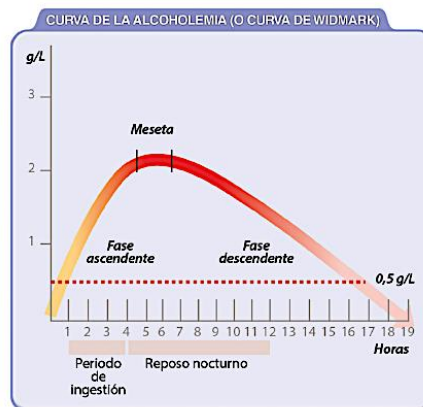
- Los seres humanos tenemos unos ciclos de actividad biológica que varían de la noche al día y de la mañana a la tarde. Sabemos que la eliminación de alcohol es mucho más lenta durante las horas de sueño.
- Por ello, si antes de acostarse tu consumo de alcohol ha sido elevado, es posible que por la mañana aún te despiertes con una alcoholemia positiva.
- Dormir algunas horas no es suficiente para garantizar una conducción segura.

### LAS CIRCUNSTANCIAS PERSONALES

- La fatiga, la somnolencia, la ansiedad, el estrés u otras enfermedades, son algunos factores que pueden influir sobre la alcoholemia y sus efectos sobre tu organismo.

### LA CURVA DE LA ALCOHOLEMIA (O DE WIDMARK)

- El alcohol puede empezar a detectarse en la sangre a los 5 minutos de haberlo ingerido y alcanza su máximo nivel entre los 30 y 90 minutos siguientes. A partir de este momento, comienza a desaparecer lentamente de la sangre hasta su completa eliminación.
- La curva de alcoholemia nos muestra cómo varía la concentración de alcohol en la sangre a lo largo del tiempo. La forma de esta curva se ve modificada por todas las variables que pueden afectar a la alcoholemia



### LOS MITOS DEL ALCOHOL

- Respecto al alcohol y a la conducción, existen toda una serie de creencias compartidas por muchos conductores. Entre ellas destacan las siguientes:

#### “No hay peligro si estoy por debajo del límite legal”

- Es totalmente falso.
- Como verás en el apartado siguiente, antes de los 0,5 g/l de alcohol en sangre ya se pueden observar alteraciones en tu capacidad para conducir.
- También con 0,15 -0,20 g/l de alcohol en sangre, aún por debajo del límite legal, tendrás mayor riesgo de accidente que si no has tomado nada de alcohol.

**“Dos personas que beban lo mismo tendrán la misma alcoholemia”**

- Esta afirmación es falsa.
- Ya hemos visto que, aunque la cantidad de alcohol que bebas es uno de los mayores determinantes de la tasa de alcoholemia hay muchos otros factores que van a modificarla de forma importante.

**“El alcohol ingerido en la comida no se absorbe”**

- Esto también es falso. Antes comentábamos que beber alcohol con el estómago lleno puede retrasar la absorción del alcohol y hacer que se produzca de forma más gradual.
- Sin embargo, el alcohol ingerido siempre terminará por pasar a la sangre.

**“Nunca daré positivo si bebo poco a poco a lo largo del día”**

- Es totalmente erróneo.
- El hígado es capaz de metabolizar únicamente 8-10 g de alcohol en sangre cada hora.
- Por ello, la eliminación del alcohol del organismo es lenta.
- Si consumes continuamente a lo largo del día, tu alcoholemia puede ser al final mayor de lo que piensas.

**“Un café, una cabezadita y como nuevo”**

- Tampoco es cierto.
- Ni el café, ni el té, ni darse una ducha, ni dormir un poco son estrategias capaces de reducir los niveles de alcohol.

**Trucos para eludir los controles de alcoholemia**

- Frente a lo que se suele pensar, ninguna de las siguientes estrategias ha demostrado ser eficaz para reducir nuestra tasa de alcoholemia:
  - Hacer ejercicio.
  - Tomar chicles, caramelos balsámicos, menta.
  - Masticar café.
  - Beber aceite.
  - Fumar abundantemente.
  - Consumir cocaína.
  - Usar determinados sprays bucales.
  - Beber mucho agua después de tomar alcohol.
  - Tomar clara de huevo.

**REPERCUSIONES SOBRE EL COMPORTAMIENTO**

- Una persona que ha bebido...
  - Infravalora los efectos y las alteraciones que el alcohol tiene sobre su rendimiento en la conducción (por ejemplo, el típico “yo controlo”).
  - Suele tener una falsa seguridad en sí mismo y sobrevalora su capacidad para la conducción, lo que le llevará a tolerar un mayor nivel de riesgo.
  - Disminuye su sentido de la responsabilidad y de la prudencia.
  - Puede aumentar las conductas impulsivas y agresivas.
  - Comete muchas más infracciones.

**Riesgos Laborales en la conducción de vehículos prioritarios.**

Atendiendo a la IOPRL-003 que nos habla del uso de vehículos policiales, ésta indica que “Dentro de la prevención de riesgos laborales un capítulo que merece un interés especial es el relativo a la utilización de vehículos.

El automóvil se ha convertido en un elemento indispensable en la Organización del CNP, pues no existe ninguna Unidad dentro de la Dirección General de la Policía que no disponga de este tipo de medios, bien sea como instrumento de transporte, o bien porque el vehículo en sí mismo forme parte del equipamiento especial de la Unidad, como es el caso de los vehículos del TEDAX, SUBSUELO, GUÍAS CANINOS, GOIT (Grupo Operativo de Intervenciones Técnicas), etc.

Así pues, los vehículos se han convertido en un elemento imprescindible para el desarrollo de las actividades de la Organización.

En la Dirección General de la Policía existen más de 12.000 vehículos en activo, con los que se recorren anualmente unos 250.000.000 de km.

Esto supone una media anual de más de 9 millones de horas, en las que algún trabajador de la DGP permanece delante de un volante o como pasajero.

Además del elevado número de horas al volante, que de alguna manera hace que dichos funcionarios estén expuestos más tiempo a la posibilidad de sufrir un accidente de tráfico, nos encontramos con factores como una mala colocación al volante, que pueden producir lesiones o dolencias dorso lumbares e incluso otros factores que potencian o agravan, en caso de accidente, los daños que se produzcan, como puede ser la **velocidad en los servicios de urgencia**.

Asimismo hay que **destacar el alto índice de siniestralidad de la flota de vehículos policiales**, en parte debido a las peculiaridades y exigencias del Servicio Policial, cuyas cifras se sitúan por encima de la media de otras corporaciones que prestan servicios de urgencia, con similar número de vehículos en su parque móvil.

Esta alta siniestralidad se traduce en un **gran número de accidentados**, que representan un porcentaje importante de las incapacidades temporales médicas en la Dirección General.

**Antes de iniciar la marcha.-**

Desde el punto de vista de la seguridad activa y pasiva, uno de los factores que más influye en la conducción de los vehículos es la correcta ubicación y colocación del conductor y resto de ocupantes, así como de los objetos transportados.

El conductor debe adecuar su posición en el vehículo policial en RELACIÓN al **volante, los pedales y el asiento**, deberá regular el reposacabezas y los espejos retrovisores y, finalmente, los funcionarios policiales se **abrocharán el cinturón de seguridad**.

El **procedimiento genérico de regulación del puesto de conducción**, teniendo en cuenta el orden a seguir, es el siguiente:

**1º.- Altura del asiento:** en el caso de que el vehículo disponga de regulación en altura, es este el primer parámetro que se debe regular o ajustar, de manera que el plano horizontal de la visión del conductor, se encuentre siempre por encima del volante, y que la posición longitudinal de los brazos extendidos sujetando el volante, se mantenga también en un plano horizontal.

Esta posición es ideal para mantener un buen ángulo de visión frontal, teniendo en cuenta, además, que cuanto más elevemos la altura del asiento, más estaremos acercando nuestra cabeza a la estructura del techo, pilares, marcos de puertas, etc., aumentando el nivel de riesgo de lesiones en la cabeza y tronco superior, y, en el caso de mantener una posición demasiado baja, en conductores con estatura media-baja,

podría suponer una pérdida considerable de visibilidad en la conducción en determinados modelos de vehículos.

**2º.- Inclinación del respaldo:** manteniendo una posición vertical sin llegar a ésta, en torno a los 100º y 110º; así se reduce el riesgo de padecer lesiones en la zona lumbar y se mejora la visibilidad y la libertad de movimientos de los brazos, disminuyendo la probabilidad de la aparición de fatiga por efecto de la tensión corporal.

**3º.- Regulación longitudinal (distancia al volante y pedales):** La posición correcta será aquella que nos permita mantener las piernas ligeramente semiflexionadas incluso cuando pisemos los pedales; esta posición, en los vehículos con cambio manual, se regula pisando el embrague a fondo.

Los brazos deberán quedar ligeramente flexionados al agarrar el volante, consiguiendo así la máxima maniobrabilidad y libertad de movimientos en su manejo, de forma que, con los brazos estirados y la espalda completamente apoyada en el respaldo del asiento, las muñecas queden apoyadas en la zona superior del volante.

Debemos tener en cuenta que simplemente un par de centímetros más adelantados de la posición correcta, podrían ser los causantes de entrar en la zona de actuación del airbag con antelación a su inflado completo o de sufrir lesiones contra el salpicadero, volante o pilares delanteros, en caso de accidente.

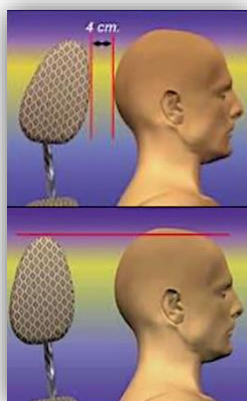


**4º.- Regulación del reposacabezas:** Se trata de un elemento de seguridad pasiva en caso de accidente, por lo que no debe ser utilizado para apoyar la cabeza mientras conducimos, la cual no debe estar en contacto en ningún momento, sino a unos 4 cm aproximadamente.

Como consecuencia de un impacto, bien en un alcance o bien como reacción en un choque frontal, el cuello sufre el denominado efecto latigazo, que es frenado por el reposacabezas, evitando una hiperextensión.

La colocación idónea del mismo será del tal manera que su altura en el punto superior deberá coincidir, en la medida de lo posible, con la altura de la cabeza.

Es importante señalar que, según datos facilitados por la D.G.T., las lesiones cervicales como consecuencia de accidentes de tráfico, superan el 50% del cómputo total, por lo que es primordial regular esta parte del asiento en muchas ocasiones olvidada, no solamente en la plaza de conducción, sino también en el resto de plazas.



**5º.- Posición del volante:** en cuanto a la profundidad, solo advertir que será aquella que permita los parámetros de posición correcta señalados en el epígrafe 3º) anterior, ya que, a modo de ejemplo, podría darse el caso de que con una correcta posición de las piernas, no pudiera el conductor mantener igualmente la posición correcta de los brazos y viceversa, para lo cual habría que realizar el ajuste de profundidad.

En lo que respecta a la altura, será aquella que permita una buena libertad de movimientos y que, en la medida de lo posible, admita mantener un plano horizontal entre hombros y manos con los brazos extendidos, sujetando el volante de forma correcta, que la altura de los ojos esté por encima del volante.

Con una regulación demasiado alta, puede aparecer fatiga en el tren superior entre otros riesgos y, demasiado baja, no deja manejar el volante con soltura al agarrarlo por su parte inferior en las maniobras de giro.

**6º.- Regulación de los espejos retrovisores:** es otro de los aspectos más importantes como acto preparatorio a la hora de reducir riesgos en la conducción.

Los espejos exteriores deben estar regulados de forma que en su campo visual esté reflejado lo menos posible el lateral del propio vehículo: una vez estemos observando el costado, iremos desplazando el espejo hacia el exterior hasta prácticamente dejar de verlo.

En esta posición de los espejos y, en determinadas ocasiones, con un giro de la cabeza de 45º, se evita en gran medida el conocido como “ángulo muerto” causante de numerosos accidentes en las maniobras de desplazamientos laterales e incorporaciones.



**7º.- Cinturón de seguridad:** se ha de utilizar el cinturón u otro sistema de retención homologado, en todas las plazas del vehículo que dispongan del mismo.

El R.G.Circulación obliga a todos los usuarios de los vehículos al uso del cinturón de seguridad, con algunas exenciones que se citan en el Art. 119, que afectan a los vehículos de urgencia, donde señala:

“No obstante lo dispuesto en el artículo 117, podrán circular sin los cinturones u otros sistemas de retención homologados: cuando circulen en poblado, pero en ningún caso cuando lo hagan por autopistas, autovías o carreteras convencionales, los conductores y pasajeros de los vehículos en servicios de urgencia”.

Esta **exención**, como el texto indica, afecta a los conductores de este tipo de vehículos tan sólo cuando se encuentran circulando en servicio prioritario de urgencia.

Desde el punto de vista preventivo tal exención es totalmente ilógica ya que es en esta situación **cuando más riesgo se tiene de sufrir un accidente**, por lo que se aconseja la obligatoriedad del uso del cinturón en todo momento y situación sin excepciones.

## EL SISTEMA “ECALL” SE BASA EN...

### **Una SIM “dormida” que únicamente se activa con el accidente por medio de sensores.**

*La llamada automática de alerta de accidentes, por el sistema eCall, será obligatoria a partir de abril de 2018, según lo ha aprobado el Parlamento Europeo.*

*La votación del Parlamento Europeo ha determinado que los coches y furgonetas nuevas tendrán que contar con el servicio eCall integrado a partir del 31 de marzo de 2018.*

*La idea es facilitar la tarea a las ambulancias y los equipos de emergencia, que dispondrán de información sobre los accidentes en tiempo real.*

*Algunos grupos del Parlamento Europeo sostenían que la tecnología tendría que ser opcional, no obligatoria.*

*La eCall se basa en una SIM “dormida”, que únicamente se activa con el accidente, con lo que la tecnología no está concebida para rastrear continuamente al vehículo, solo cuando saltan los sensores la tarjeta SIM recoge los datos y los envía.*

### **Equipos de Protección individual del conductor y pasajeros de vehículos policiales.**

*Un EPI es cualquier dispositivo o medio que vaya a llevar o vaya a disponer una persona con el objetivo de que la proteja contra uno o varios riesgos que puedan amenazar su salud y su seguridad.*

*Recordamos que vimos como elementos de seguridad el Equipo de Protección Individual del conductor y pasajero de una motocicleta policial, para su protección durante la conducción y en el caso de producirse un accidente de tráfico, y hablábamos de:*

- *El casco.*
- *Gafas.*
- *Guantes.*
- *Botas*
- *Ropa de alta visibilidad.*
- *Ropa de alta visibilidad RAV está destinada a señalar visualmente la presencia del usuario, con el fin de que éste sea detectado en condiciones de riesgo, bajo cualquier tipo de luz diurna y bajo la luz de los faros de un vehículo en movimiento en la oscuridad.*

*El chaleco reflectante de alta visibilidad, es un equipo de protección individual y de dotación del vehículo, que se utilizará obligatoriamente cuando salgan del vehículo y ocupen la calzada o el arcén de las vías interurbanas.*

### **La RAV está confeccionada con fluorescente y material retro reflectante.**

*Se trata de un chaleco reflectante de alta visibilidad, certificado según el **R.D. 1407/1992, de 20 de noviembre**, por el que se regulan las condiciones para la comercialización y libre circulación intracomunitaria de los **equipos de protección individual**, que exige el marcado CE y, conforme con la norma UNE EN 471, mínimo clase 2 (tanto en superficie mínima de materiales como en nivel de retro reflexión de las bandas).*

Es básico que todos los EPI's cumplan con la obligación por parte del fabricante del marcado CE establecida en el artículo 10 del RD 1407/1992 de 20 de noviembre (transposición de la Directiva 89/686/CEE, de 21 de diciembre). El marcado CE se colocará y permanecerá colocado en cada uno de los EPI fabricados de manera visible, legible e indeleble, durante el período de duración previsible o de vida útil del EPI

**Estrategias y mantenimiento preventivo del vehículo prioritario.**

**RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA, DE 18 DE SEPTIEMBRE DE 2014, POR LA QUE SE ESTABLECEN NORMAS RELATIVAS A LA FLOTA DE AUTOMOCIÓN POLICIAL.**

En el ámbito de actuación del CNP y de cara al desarrollo del correspondiente plan de eficiencia, desde la **Subdirección de Logística se ha trabajado en un nuevo dimensionado de asignación a las unidades policiales de sus flotas de vehículos turismo Radio-patrullas tipo "K" y tipo "Z", y motocicletas**, estableciéndose ratios de distribución que tienen en cuenta la plantilla de funcionarios usuarios potenciales, según la peculiaridad de los servicios que prestan, el número de población atendida, la extensión territorial del ámbito competencial de cada unidad y otros factores.

Por ello, con la finalidad de minimizar las incidencias que de forma diaria puedan afectar a los vehículos policiales y posibilitar de esta manera que la flota se encuentre en óptimas condiciones operativas, la DGP dictó **Resolución de 18 de septiembre de 2014 por la que se establecen Normas relativas a la flota de Automoción Policial.**

Con carácter general y periodicidad anual, el dimensionado óptimo de la flota se obtendrá de los datos numéricos del personal policial de cada plantilla, atendiendo a los siguientes criterios:

\* **Vehículos radio-patrulla tipo "Z"**. Se determinarán en función del personal que realiza labores de seguridad ciudadana en cada plantilla.

\* **Vehículos radio-patrulla tipo "K"**. Se determinarán en función del personal de cada plantilla, conforme a la RPT, del número de habitantes y en las Comisarías Provinciales también se tendrá en cuenta la extensión de la provincia.

\* **Motocicletas**. Se determinarán conforme a las necesidades operativas de cada plantilla.

\* **Vehículos de unidades especiales**. Se determinarán en función de las necesidades planteadas por las propias unidades, según sus diferentes ámbitos de actuación.

A nivel nacional, la asignación, distribución y control de la flota policial la realizará el **Área de Automoción**.

En **Organismos Centrales**, las **Secretarías Generales** serán las responsables directas de la gestión de la flota policial que tengan asignada.

En las **Jefaturas Superiores, Comisarías Provinciales y Comisarías Locales**, corresponderá a sus respectivos Jefes la responsabilidad de la asignación, utilización, control y optimización de la flota asignada en sus respectivas plantillas.

Los vehículos policiales salvo autorización expresa del Área de Automoción, **no se podrán utilizar, transformar o reacondicionar para usos o fines diferentes para los que fueron diseñados.**

## CONDUCCIÓN Y USO DE LOS VEHÍCULOS.

### ACTIVIDAD Y RESPONSABILIDADES

Atendiendo a la mencionada IOPR-003

Los Jefes de las diversas unidades velarán por el cumplimiento de la presente instrucción de trabajo, asegurándose de que todo el personal afectado la conoce perfectamente y está debidamente instruido para realizar las tareas encomendadas.

Conforme a la actual estructura de la Dirección General de la Policía, el control del efectivo mantenimiento de los vehículos es competencia, con carácter general, de la División Económica y Técnica (Área de Automoción) y con carácter específico, de los diferentes Jefes de Unidad en cuanto a los vehículos adscritos a su ámbito respectivo.

La capacitación y formación de los conductores del CNP es competencia de la División Económica y Técnica (Área de Automoción) y de la División de Formación y Perfeccionamiento.

Se deben respetar de manera escrupulosa las normas contenidas en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y las normas complementarias dictadas en su desarrollo, todo ello encaminado a garantizar de manera directa la Seguridad Vial, tanto en circulación urbana, como interurbana.

Igualmente y como quiera que el vehículo policial tiene que ser considerado como lugar de trabajo, está prohibido fumar en interior del mismo, de acuerdo a lo establecido en la Ley 42/2010, de 30 de diciembre, por la que se modifica la Ley 28/2005, de 26 de diciembre, de medidas sanitarias frente al tabaquismo y reguladora de la venta, suministro, consumo y la publicidad de los productos del tabaco.

## ACTUACIONES

Los jefes de las distintas unidades velarán por el correcto uso de la flota policial adscrita a sus respectivas plantillas, tanto en lo relativo a su conducción, como en cualquier otra forma de utilización o mantenimiento.

Todo conductor de un vehículo policial, cualquiera que sea su escala o categoría de pertenencia, deberá actuar de acuerdo con las siguientes normas de uso:

a) La conducción de vehículos de motor oficiales de la Dirección General de la Policía por las vías públicas exigirá, de forma obligatoria, estar en posesión del correspondiente **Permiso de Conducción para Vehículos Policiales**, de la categoría correspondiente al vehículo utilizado, expedido por el Área de Automoción de la División Económica y Técnica. (Excepcionalmente se podrán expedir Autorizaciones Temporales para la Conducción de Vehículos Policiales dirigidas al personal ajeno al Cuerpo Nacional de Policía. El permiso de conducir expedido por la Dirección General de Tráfico no habilita por sí solo para conducir vehículos policiales.



b) A la recogida de un vehículo policial para el inicio de un servicio los funcionarios usuarios deberán comprobar su estado de conservación general externo e interno (limpieza, desperfectos presentados, pérdidas de líquidos, presión y aspecto de los neumáticos, estado de niveles, repostajes, luces de aviso de averías encendidas, etc.) debiendo, en el caso de observarse anomalías, comunicarlo por escrito a sus jefes inmediatos. Igualmente, se deberá comprobar que en el vehículo se mantiene en perfecto estado el material de dotación policial y auxiliar (prioritario, linternas, extintor, rueda de repuesto o kit antipinchazos, triángulos de señalización, chalecos, etc.).

c) A la finalización de un servicio con vehículo, los funcionarios usuarios son los responsables del estado general del mismo en el momento de su devolución, debiendo presentar las mismas condiciones de operatividad que al momento de su retirada: adecuada limpieza interior y exterior, localización de llaves, documentación del vehículo, repostaje suficiente, notificación de siniestros o averías, y cualesquiera otra incidencia que pudiera afectar de forma directa al normal funcionamiento o imagen del vehículo policial.

d) Se ha de dejar constancia del estado del vehículo y de las incidencias en el correspondiente “Libro de Servicio de la Unidad”, así como el “Libro de Control de Vehículos y Material de Dotación” correspondiente a cada uno de los vehículos policiales, acto que ha de llevarse a cabo por los propios conductores de los mismos tanto al inicio como en la finalización de la prestación del servicio

### **Previo al uso del vehículo**

Como norma general se deberán verificar, con carácter previo al uso del vehículo, una serie de elementos que se citan a continuación. Esta verificación se realizará por el propio conductor y su acompañante (en el caso de radio patrullas) siempre en los cambios de turno (en los vehículos Zs), y en el resto de vehículos policiales al menos una vez cada quince días.

Todos los vehículos requieren un mantenimiento mecánico preventivo periódico, al menos el programado y recomendado por el fabricante, mantenimiento predictivo (establecido en las Inspecciones Técnicas) y el mantenimiento correctivo (producido en caso de avería o accidente). Entre otras acciones se deben realizar las siguientes:

**a) Revisión de la presión y estado de conservación de los neumáticos**, comprobando visualmente (a través de los indicadores de desgaste) que la profundidad de las acanaladuras principales de la banda de rodadura se encuentran dentro de los márgenes legales de circulación permitidos, que no existen deformaciones o cortes que pudieran suponer un riesgo potencial, y que la presión es la equivalente a los parámetros establecidos por el fabricante del vehículo.

**b) Niveles del aceite del motor, líquido refrigerante, líquido de frenos y líquido de dirección**, comprobando que se encuentran dentro de los márgenes de mínimo y máximo, evitándose así graves averías mecánicas y accidentes por insuficiencia como es el caso de la falta de líquido de frenos.

**c) Comprobación de que una vez puesto en funcionamiento el motor, no existen testigos luminosos** que indiquen la existencia de fallo mecánico o eléctrico, no pudiendo circular si el color de indicación es rojo.

**d) Comprobación del correcto funcionamiento de los sistemas de iluminación del vehículo**, tanto del sistema de alumbrado y señalización convencional, como del sistema del puente de señalización policial.

**e) Comprobación de la existencia, funcionamiento y buen estado general de los complementos y herramientas del vehículo** de dotación policial.

**f) Comprobación de la existencia y validez de la documentación que, con carácter obligatorio, debe tener el vehículo**: Permiso de Circulación, Tarjeta ITV, Certificado y Recibo de Seguro (SOV), Informe ITV Policial.

**g) Higiene y desinfección de los vehículos policiales**. Su limpieza o desinfección se realizará cuando el estado del mismo, la singularidad del trabajo realizado (circular por caminos de barro...), la peculiaridad del estado de alguno de sus ocupantes (restos de vómitos, sangre en el caso de traslado de detenidos) o por el uso de las Unidades de destino (caballería, guías caninos...etc.) así lo aconsejen.

La no conformidad en alguno de los apartados **a, b, c, d y f**, supondrá que el vehículo en cuestión no es apto para el servicio en tanto no se solucionen los fallos. La inexistencia de algún otro elemento complementario o los fallos de funcionamiento de algún sistema, en función de los servicios a realizar, deberán ser comunicados de inmediato al responsable de la Unidad para que proceda a su dotación y, en todo caso, decida si el vehículo en esta situación es apto o no para el servicio, teniendo presente que no puede comprometerse nuestra seguridad y la del resto de usuarios de la vía.

### Autorización ADR

Los conductores que transporten Mercancías Peligrosas, estarán en posesión y portarán la Autorización Especial para conducir Vehículos Policiales que Transporten Mercancías Peligrosas. (*Orden INT/161/2011 de 21 de enero*), que expide el Área de Automoción.



## DOCUMENTACIÓN A PORTAR EN VEHÍCULOS POLICIALES

### Libreta de Documentación y Datos del Vehículo.

En la Libreta de Documentación y Datos del Vehículo se encuentra además de la Tarjeta de Inspección Técnica, el Permiso de Circulación, y Certificado y Recibo de Seguro y también se realizan anotaciones relativas a los destinos del vehículo, las revisiones periódicas, baterías y neumáticos sustituidos y reparaciones diversas. La libreta debe llevarse en cada vehículo correspondiente.



### Tarjeta de Inspección Técnica.

Tarjeta ITV electrónica

Expedida solo por el fabricante.

Guarda todos los datos de la anterior tarjeta ITV y añade un número NIVE (huella dactilar, compuesto por 32 dígitos) y además añade el nivel de emisiones (EURO).

No es obligatoria su presentación al pasar la ITV.

FCA ITALY S.P.A.		B		Nº de Serie: e004827479	
Matrícula	Certificado Nº	Código	Descripción	Código	Descripción
1050KKK*	818928359	02	1123	W1	2023
		F.1	1123	W.4	
		F.1.1	1050 / 1050	L	2 / 4
		F.1.2		L.0	
		F.1.3		L.1	1 / F / H / C / T / 7
		F.1.4	1050 / 1050	L.2	
		F.1.5	1050	P.1.1	FCA Italy S.p.A.
		F.1.6	1050	P.1.2	1050 / 1050
		F.1.7	1050	P.1.3	1050 / 1050 / 1050 / 1050
		F.1.8	1050	P.1.4	1 / F / H / C / T / 7
		F.1.9	1050	P.1.5	1050 / 1050
		F.1.10	1050	P.1.6	1050 / 1050
		F.1.11	1050	P.1.7	1050 / 1050
		F.1.12	1050	P.1.8	1050 / 1050
		F.1.13	1050	P.1.9	1050 / 1050
		F.1.14	1050	P.1.10	1050 / 1050
		F.1.15	1050	P.1.11	1050 / 1050
		F.1.16	1050	P.1.12	1050 / 1050
		F.1.17	1050	P.1.13	1050 / 1050
		F.1.18	1050	P.1.14	1050 / 1050
		F.1.19	1050	P.1.15	1050 / 1050
		F.1.20	1050	P.1.16	1050 / 1050
		F.1.21	1050	P.1.17	1050 / 1050
		F.1.22	1050	P.1.18	1050 / 1050
		F.1.23	1050	P.1.19	1050 / 1050
		F.1.24	1050	P.1.20	1050 / 1050
		F.1.25	1050	P.1.21	1050 / 1050
		F.1.26	1050	P.1.22	1050 / 1050
		F.1.27	1050	P.1.23	1050 / 1050
		F.1.28	1050	P.1.24	1050 / 1050
		F.1.29	1050	P.1.25	1050 / 1050
		F.1.30	1050	P.1.26	1050 / 1050
		F.1.31	1050	P.1.27	1050 / 1050
		F.1.32	1050	P.1.28	1050 / 1050
		F.1.33	1050	P.1.29	1050 / 1050
		F.1.34	1050	P.1.30	1050 / 1050
		F.1.35	1050	P.1.31	1050 / 1050
		F.1.36	1050	P.1.32	1050 / 1050
		F.1.37	1050	P.1.33	1050 / 1050
		F.1.38	1050	P.1.34	1050 / 1050
		F.1.39	1050	P.1.35	1050 / 1050
		F.1.40	1050	P.1.36	1050 / 1050
		F.1.41	1050	P.1.37	1050 / 1050
		F.1.42	1050	P.1.38	1050 / 1050
		F.1.43	1050	P.1.39	1050 / 1050
		F.1.44	1050	P.1.40	1050 / 1050
		F.1.45	1050	P.1.41	1050 / 1050
		F.1.46	1050	P.1.42	1050 / 1050
		F.1.47	1050	P.1.43	1050 / 1050
		F.1.48	1050	P.1.44	1050 / 1050
		F.1.49	1050	P.1.45	1050 / 1050
		F.1.50	1050	P.1.46	1050 / 1050
		F.1.51	1050	P.1.47	1050 / 1050
		F.1.52	1050	P.1.48	1050 / 1050
		F.1.53	1050	P.1.49	1050 / 1050
		F.1.54	1050	P.1.50	1050 / 1050
		F.1.55	1050	P.1.51	1050 / 1050
		F.1.56	1050	P.1.52	1050 / 1050
		F.1.57	1050	P.1.53	1050 / 1050
		F.1.58	1050	P.1.54	1050 / 1050
		F.1.59	1050	P.1.55	1050 / 1050
		F.1.60	1050	P.1.56	1050 / 1050
		F.1.61	1050	P.1.57	1050 / 1050
		F.1.62	1050	P.1.58	1050 / 1050
		F.1.63	1050	P.1.59	1050 / 1050
		F.1.64	1050	P.1.60	1050 / 1050
		F.1.65	1050	P.1.61	1050 / 1050
		F.1.66	1050	P.1.62	1050 / 1050
		F.1.67	1050	P.1.63	1050 / 1050
		F.1.68	1050	P.1.64	1050 / 1050
		F.1.69	1050	P.1.65	1050 / 1050
		F.1.70	1050	P.1.66	1050 / 1050
		F.1.71	1050	P.1.67	1050 / 1050
		F.1.72	1050	P.1.68	1050 / 1050
		F.1.73	1050	P.1.69	1050 / 1050
		F.1.74	1050	P.1.70	1050 / 1050
		F.1.75	1050	P.1.71	1050 / 1050
		F.1.76	1050	P.1.72	1050 / 1050
		F.1.77	1050	P.1.73	1050 / 1050
		F.1.78	1050	P.1.74	1050 / 1050
		F.1.79	1050	P.1.75	1050 / 1050
		F.1.80	1050	P.1.76	1050 / 1050
		F.1.81	1050	P.1.77	1050 / 1050
		F.1.82	1050	P.1.78	1050 / 1050
		F.1.83	1050	P.1.79	1050 / 1050
		F.1.84	1050	P.1.80	1050 / 1050
		F.1.85	1050	P.1.81	1050 / 1050
		F.1.86	1050	P.1.82	1050 / 1050
		F.1.87	1050	P.1.83	1050 / 1050
		F.1.88	1050	P.1.84	1050 / 1050
		F.1.89	1050	P.1.85	1050 / 1050
		F.1.90	1050	P.1.86	1050 / 1050
		F.1.91	1050	P.1.87	1050 / 1050
		F.1.92	1050	P.1.88	1050 / 1050
		F.1.93	1050	P.1.89	1050 / 1050
		F.1.94	1050	P.1.90	1050 / 1050
		F.1.95	1050	P.1.91	1050 / 1050
		F.1.96	1050	P.1.92	1050 / 1050
		F.1.97	1050	P.1.93	1050 / 1050
		F.1.98	1050	P.1.94	1050 / 1050
		F.1.99	1050	P.1.95	1050 / 1050
		F.1.100	1050	P.1.96	1050 / 1050

### Informe ITV inspecciones periódicas

Todos los vehículos del CNP que hayan pasado una inspección, deberán llevar el último Informe ITV policial y el conductor ha de exhibirlo a los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico que lo soliciten

En todos los casos en que un vehículo sea inspeccionado en una estación ITV se emitirá un **Informe de ITV** oficial, establecido para la Dirección General de la Policía, firmado por el Director técnico de la estación o por la persona en quien haya delegado

### Permiso de circulación

En el constarán datos importantes como fecha de matriculación, número de bastidor, MMA, **número de plazas autorizadas**, y otros datos interés.

## Certificado de Seguro

En el mismo se podrán encontrar datos necesarios para la confección de partes de accidente, etc como son el número de póliza del Seguro. Actualmente como ya sabéis no es necesario llevarlo, pero en nuestro caso igual que en el caso de particulares, RECOMENDABLE.

## Partes de Accidentes

Deberán llevarse tanto impresos en blanco de Partes Europeas de Accidentes así como Partes Oficiales Accidentes CNP:

El formulario muestra los campos para declarar un accidente de tráfico de forma amistosa, dividido en dos partes: A (datos generales) y B (datos del vehículo y circunstancias).

## CERTIFICADOS ESPECÍFICOS EXPEDIDOS POR EL ÁREA DE AUTOMOCIÓN

Ministerio del Interior  
DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA

D. \_\_\_\_\_ JEFE DEL ÁREA DE AUTOMOCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA

**CERTIFICA:** Que el vehículo marca \_\_\_\_\_ modelo \_\_\_\_\_ matricula oficial CNP- \_\_\_\_\_ propiedad de la Dirección General de la Policía, está autorizado para circular con las placas de matricula civil "reservada" que ostenta, otorgada por la Secretaría de Estado de Seguridad de este Ministerio, en virtud de los servicios que presta.

Y para que conste y a fin de que no se ponga impedimento a dicho vehículo para circular con las referidas matrículas expido y firmo el presente Certificado en Madrid, a 15 de octubre de 2013.

Ministerio del Interior  
DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA

**CERTIFICADO DE SEGURO**

EL JEFE DEL ÁREA DE AUTOMOCIÓN DEL CUERPO NACIONAL DE POLICÍA

**CERTIFICA:** Que el vehículo cuyos datos figuran en esta Libreta de Documentación, se encuentra asegurado en el Consorcio de Compensación de Seguros, en cumplimiento de lo dispuesto por la ley vigente.

Y para que conste y surta los efectos que procedan, firma el presente certificado.

## ACTAS ESPECÍFICAS EXPEDIDAS POR EL ÁREA DE AUTOMOCIÓN

Ministerio del Interior  
DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA

**ACTA DE ENTREGA DE COPIAS DE LA LIBRETA**

En Madrid, a \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_, se procede a la entrega por el funcionario de AREA DE AUTOMOCION \_\_\_\_\_ a la solicitud por el representante del COMANDO GENERAL DE SEGURIDAD CIUDADANA del vehículo procedente de NUEVA ADQUISICION \_\_\_\_\_

MATR. C.N.P.	DESTINO:
NUM. BASTIDOR:	SUM. TERCIO:
TIPO: TIPO Y P.	MARCA, CITACION, MODELO, C.F.P. ASO. IED:
CILINDRO: ENFERMEDADOS	KM. NUM. POLIZA:

**OBSERVACIONES:**  
Detalle del manual y documentación que se indica:

ACCESORIOS	ESQUEMA ESPECIAL	HEBRAMIENTOS	DOCUMENTACION
1. Llave de arranque	2. Manual de instrucciones	3. Libro de mantenimiento	4. Libro de mantenimiento
5. Llave de arranque	6. Manual de instrucciones	7. Libro de mantenimiento	8. Libro de mantenimiento
9. Llave de arranque	10. Manual de instrucciones	11. Libro de mantenimiento	12. Libro de mantenimiento
13. Llave de arranque	14. Manual de instrucciones	15. Libro de mantenimiento	16. Libro de mantenimiento
17. Llave de arranque	18. Manual de instrucciones	19. Libro de mantenimiento	20. Libro de mantenimiento
21. Llave de arranque	22. Manual de instrucciones	23. Libro de mantenimiento	24. Libro de mantenimiento
25. Llave de arranque	26. Manual de instrucciones	27. Libro de mantenimiento	28. Libro de mantenimiento
29. Llave de arranque	30. Manual de instrucciones	31. Libro de mantenimiento	32. Libro de mantenimiento
33. Llave de arranque	34. Manual de instrucciones	35. Libro de mantenimiento	36. Libro de mantenimiento
37. Llave de arranque	38. Manual de instrucciones	39. Libro de mantenimiento	40. Libro de mantenimiento
41. Llave de arranque	42. Manual de instrucciones	43. Libro de mantenimiento	44. Libro de mantenimiento
45. Llave de arranque	46. Manual de instrucciones	47. Libro de mantenimiento	48. Libro de mantenimiento
49. Llave de arranque	50. Manual de instrucciones	51. Libro de mantenimiento	52. Libro de mantenimiento
53. Llave de arranque	54. Manual de instrucciones	55. Libro de mantenimiento	56. Libro de mantenimiento
57. Llave de arranque	58. Manual de instrucciones	59. Libro de mantenimiento	60. Libro de mantenimiento
61. Llave de arranque	62. Manual de instrucciones	63. Libro de mantenimiento	64. Libro de mantenimiento
65. Llave de arranque	66. Manual de instrucciones	67. Libro de mantenimiento	68. Libro de mantenimiento
69. Llave de arranque	70. Manual de instrucciones	71. Libro de mantenimiento	72. Libro de mantenimiento
73. Llave de arranque	74. Manual de instrucciones	75. Libro de mantenimiento	76. Libro de mantenimiento
77. Llave de arranque	78. Manual de instrucciones	79. Libro de mantenimiento	80. Libro de mantenimiento
81. Llave de arranque	82. Manual de instrucciones	83. Libro de mantenimiento	84. Libro de mantenimiento
85. Llave de arranque	86. Manual de instrucciones	87. Libro de mantenimiento	88. Libro de mantenimiento
89. Llave de arranque	90. Manual de instrucciones	91. Libro de mantenimiento	92. Libro de mantenimiento
93. Llave de arranque	94. Manual de instrucciones	95. Libro de mantenimiento	96. Libro de mantenimiento
97. Llave de arranque	98. Manual de instrucciones	99. Libro de mantenimiento	100. Libro de mantenimiento

POR EL AREA DE AUTOMOCION EL FUNCIONARIO: \_\_\_\_\_  
 POR SIG, CIUDADANA EL FUNCIONARIO: \_\_\_\_\_

## EL CÓDIGO PENAL Y LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

### **CAPÍTULO IV** **De los delitos contra la Seguridad Vial**

Rúbrica del Capítulo IV de Título XVII del Libro II redactada por el apartado segundo del artículo único de la L.O. 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la L.O. 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial («B.O.E.» 1 diciembre). Vigencia: 2 diciembre 2007.

#### **CP. Art. 379**

1. 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.
2. Con las mismas penas será castigado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.

#### **CP. Art. 380**

1. El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.
2. A los efectos del presente precepto se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurrieren las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del artículo anterior.

#### **CP. Art. 381**

1. Será castigado con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de doce a veinticuatro meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años el que, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el artículo anterior.
2. Cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, las penas serán de prisión de uno a dos años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por el tiempo previsto en el párrafo anterior.

#### **CP. Art. 382**

Cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces o Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado.

**Artículo 382 bis.**

1. El conductor de un vehículo a motor o de un ciclomotor que, fuera de los casos contemplados en el artículo 195, voluntariamente y sin que concurra riesgo propio o de terceros, abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieran una o varias personas o en el que se le causare lesión constitutiva de un delito del artículo 152.2, será castigado como autor de un delito de abandono del lugar del accidente.

2. Los hechos contemplados en este artículo que tuvieran su origen en una acción imprudente del conductor, serán castigados con la pena de prisión de seis meses a cuatro años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a cuatro años.

3. Si el origen de los hechos que dan lugar al abandono fuera fortuito le corresponderá una pena de tres a seis meses de prisión y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de seis meses a dos años.

**CP. Art. 383**

El conductor que, requerido por un agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a que se refieren los artículos anteriores, será castigado con las penas de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años..

**CP. Art. 384**

El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días.

La misma pena se impondrá al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.

**CP. Art. 385**

Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días, el que originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:

1. Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio.

2. No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.

**CP. Art. 385 bis**

El vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos previstos en este Capítulo se considerará instrumento del delito a los efectos de los artículos 127 y 128.

**CP. Art. 385 ter**

En los delitos previstos en los artículos 379, 383, 384 y 385, el Juez o Tribunal, razonándolo en sentencia, podrá rebajar en un grado la pena de prisión en atención a la menor entidad del riesgo causado y a las demás circunstancias del hecho.