

La seguridad vial como parte integrante de la seguridad ciudadana. La conducción de ciudadanos de terceros países por España.

**Autor: Julián Arribas Martínez**  
**Teniente de la Guardia Civil**

## **INTRODUCCIÓN**

Proteger la seguridad cuando se ejerce el derecho a la libertad, a la libre circulación o al derecho de reunión supone una parcela que, como requisito básico de convivencia, la Constitución encomienda a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

Mantener este equilibrio entre seguridad y libertad no es tarea fácil de llevar a cabo puesto que convergen diferentes factores a tener en cuenta partiendo de una evidente premisa: ¿acaso sabemos responder a ambos conceptos? ¿qué es seguridad? ¿qué es libertad? Los límites que poseen, las capacidades de ambos, el inicio y el fin de su contexto supondrán controversias. Nunca será semejante, lamentablemente, el concepto de libertad o seguridad para un ciudadano afín a un ideario conservador que otro de uno liberal.

La necesidad de compaginar adecuadamente el binomio inseparable de seguridad ciudadana y libertades públicas ha supuesto que la Ley Orgánica 1/92 sobre Protección de la Seguridad Ciudadana establezca una serie de limitaciones que deben los miembros de las FCSE tener en cuenta en sus actuaciones, para la prevención, mantenimiento y restablecimiento de dicha seguridad ciudadana. La Dirección Adjunta Operativa de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil, ámbito Guardia Civil, en su Circular 1/08 sobre los "Dispositivos operativos en las vías públicas", así lo prevé.

Y presta una especial atención al dispositivo operativo que se pueda establecer para estos fines a la hora de analizar la complejidad del mismo, que en todo caso será el más adecuado a la situación, al espacio de que se trate y a los medios disponibles, conllevando una especial atención a la seguridad vial y supeditando la actuación a la existencia de circunstancias o necesidades concretas que lo justifiquen, siendo contrarias a derecho las actuaciones sistemáticas e

indiscriminadas. Contempla el legislador de esta forma ***la normativa de Seguridad Vial, como una especificidad más de la seguridad ciudadana en general.***

Por ello el legislador tiene que definir los comportamientos y las consecuencias de los mismos que, llevados a cabo por unos y otros, compatibilicen la vida en común. Pero hoy en día ese marco de actuación se complica.

Esa vida en común, se lleva a cabo por personas que poseen diferentes acepciones del concepto "vivir en común" puesto que han crecido en diferentes contextos que evidencian esa diversidad conceptual. La multiculturalidad que nos visita y en la que nos hemos convertido de la noche a la mañana hace que probablemente el concepto de *solidaridad* sea mucho más amplio en los que nos visitan que en los que los recibimos. Conceptos como autoridad y respeto también en ellos estén igual de presentes que en nosotros, pero no así en las segundas y terceras generaciones. Generaciones que han crecido solos, puesto que sus padres abandonaban el domicilio para poder salir adelante. Donde televisión e internet han sustituido mensajes muchas veces inadecuados que antes transmitían esos que ahora abandonan el hogar, por motivos laborales.

Todo ello ha hecho que crezcamos de diferentes maneras al hacerlo en contextos también desiguales. Y con premisas en la vida que ocupan diferentes posiciones. Tal vez por ello abordar conceptos como seguridad ciudadana no debe de sorprendernos que abarque diferenciados contextos. Para una clase marginal, hacer una hoguera en la vía pública o cantar a su alrededor puede suponer algo que una al grupo. Incluso torne obligado en determinadas celebraciones. Y nos sorprendemos. En cambio estamos acostumbrados ya a escuchar los excesivos decibelios de los vehículos de jóvenes españoles en las calles de nuestros pueblos y ciudades; o ver el derrapar de sus "tuneados" vehículos; Y están creciendo a nuestro alrededor si sorprendernos por ello, tal vez evidenciados por los altos precios o la mala calidad de los combinados que se piden en nuestros locales de esparcimiento.

¿Existe alguna diferencia en considerar como alteración de la seguridad ciudadana la hoguera o el altavoz a gran volumen? ¿La luz o las consecuencias de la hoguera perjudican acaso menos que el silencio que destroza el altavoz? Ponderar las contestaciones que diferentes lectores ofrezcan supondrá un punto de partida, que solo de partida, a la respuesta.

Porque, precisamente la seguridad, apellidada ciudadana en este caso pasa por el respeto al otro. A la norma. A la convivencia pacífica. Y el agente de la autoridad no pasa desapercibido en este debate.

Traigo aquí el contexto de la seguridad vial como parte de esa apellidada seguridad ciudadana. Y lo hago desde la perspectiva que me permite haber estado destinado en la Agrupación de Tráfico. Y haber viajado por otros lugares donde conceptos de seguridad vial me han resultado muy diferentes.

Lo hacía en el invierno de 2008 al interior de un país del norte de África. Y observaba, sorprendido, cómo nos introducíamos, hacinados, un excesivo número de personas en un taxi.

O cómo la circulación por las carreteras era una práctica tan exenta de la premisa *securitaria* (tal vez y en primer lugar por el estado que ofrecía la vía) como por los conocimientos que arrojaban sus usuarios. Estacionamientos en curvas de visibilidad reducida, ausente uso del cinturón de seguridad, olvidada utilización del intermitente a la hora de señalar maniobras, consumo de bebidas cualesquiera, no alcohólicas, durante la conducción. Deambular peatonal por los mal llamados arcenes de las vías. Estados manifiestamente deficientes del vehículo que nos transportaba. Presencia de vehículos animales en momentos difíciles del desarrollo de la vía. *Controles* realizados por agentes de la circulación sin las más elementales normas básicas de señalización del dispositivo. Conversaciones desde teléfonos móviles sin manos libres... o liberando las manos del volante.

Y curiosamente dicho país tenía firmado un Convenio de colaboración con España para permitir que sus nacionales puedan conducir por nuestro territorio.

Ello me hace reconducir mi inquietud a pensar si en el momento en que dicha autorización administrativa para conducir se otorga, cubre los conocimientos necesarios para poder llevar a cabo la conducción. Y establezco un paralelismo: otorgar visados para facilitar la entrada en territorio nacional es similar a la firma de convenios bilaterales para poder conducir por España.

Una vez en nuestro país la persona que porte ese visado podrá, sin que quepa interpretación alguna, usar de un vehículo para circular por nuestras carreteras si posee un permiso de conducción en ese país firmante del convenio. Pero al igual que

como ciudadano extranjero debe de someterse a un legítimo dictado de la norma de extranjería, como usuario de la vía debe respetar comportamientos que si bien tienen cabida en su realización en su país, deben los agentes de la autoridad reconducirlos para conseguir una adecuada integración social que conlleve una integridad de su persona ante un evento vial.<sup>1</sup>

Y a ello me dispongo, en un intento de acudir al fin *resocializador* y no exclusivamente retributivo de la sanción, a fin de posibilitar el ejercicio de derechos y libertades, mediante la remoción de los obstáculos que se opongan a la plenitud de los mismos, una de las principales razones de ser de los agentes de la autoridad que preconiza el preámbulo de nuestra Ley Orgánica 1/92 sobre Protección de la Seguridad Ciudadana.

### **1.-LA NORMATIVA SOBRE SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA Y CÓMO AFECTA A LA POBLACIÓN EXTRANJERA**

Dada la elevada siniestralidad en nuestras carreteras, el legislador español al promulgar la **L.O. 15/2007, de 30 de noviembre**<sup>2</sup> intentaba reconducir una situación que comenzó a hacerse popular en la modificación de la norma en 1983. Conducir sin carné era una práctica habitual y aceptada por muchas personas, tal vez hasta aquella fecha<sup>3</sup>. Con este nuevo giro de tuerca se perseguía como objetivo el definir con mayor rigor todos los delitos contra la seguridad del tráfico y los relacionados con la seguridad vial, evitando que determinadas conductas calificadas como de violencia vial pudieran quedar impunes, incrementando asimismo el control sobre el riesgo de los excesos de velocidad que se han de tener por peligrosos o los niveles de ingesta alcohólica que merecieran la misma consideración.

Se modificaba, entre otros, el artículo 384 que quedó redactado como sigue:  
**“...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**

---

<sup>1</sup> Partimos de la premisa de que el carnet ha sido obtenido después de pasar la evaluación de conocimientos teóricos y prácticos...dado el incremento de la incautación de falsificaciones de permisos de conducción extranjeros ahora que es delito el conducir sin haberlo obtenido.

<sup>2</sup> Por la que se modificaba en materia de seguridad vial, la LO 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

<sup>3</sup> Sí existe, según Antonio Martín, Jefe Provincial de Tráfico de Badajoz, “...cierta relación entre el analfabetismo funcional y el permiso de conducir ya que muchas de la personas que conducen sin permiso o no han ido a la escuela o son fracasos escolares o les cuesta aprender y creen que no podrán sacarse el permiso...” <http://www.elperiodicoextremadura.com/noticias/noticia.asp?pkid=215327>

**asignados legalmente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días. Las mismas penas se impondrán 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...*"**<sup>4</sup>

Esta última prohibición entraba en vigor el 1 de mayo de 2008 y por establecer paralelismos en cuanto a la pena a imponer por su incumplimiento, artículos como el 379 del vigente Código Penal referido a la **conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas** castiga con pena de prisión de tres a seis meses o a la de multa de seis a doce meses y trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días. Otro, como el art. 383 que refiere la negativa del conductor a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia sanciona con penas de prisión de seis meses a un año. En ambos artículos, la infracción conllevará la accesoria de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

Nos encontramos con una modificación del Código Penal que conlleva penas similares por conducir sin haber obtenido nunca un permiso o licencia de conducción, que por hacerlo con "ebrios" comportamientos o negativas a realizar dichas comprobaciones.

En este contexto España a 1 de enero de 2008, contaba con 5,2 millones de habitantes de nacionalidad extranjera ( un 11`3 % de toda la población), cuando diez años antes este porcentaje se reducía al 1,4 %<sup>5</sup> . Unido a lo que acabamos de citar, resultará interesante abordar y delimitar, el conocimiento de este nuevo escenario con una población inmigrante que probablemente desconozca, no ya las normas de circulación o comportamiento que impone la normativa de seguridad vial, sino que carezca de dicha autorización administrativa para conducir o siquiera la que

---

<sup>4</sup> Obsérvese y no debemos olvidarlo que un ciudadano que no posee permiso de conducción en España puede poseerlo en su país y este extremo habrá que concretarlo y darle contenido a lo largo de la exposición.

<sup>5</sup>Según el "III Anuario de la Comunicación del Inmigrante". -<http://www.etnicomunicacion.com/>

posee suponga el haber superado unos mínimos que le capacite para conducir en España.

Estudiar dicha normativa con las particularidades que presenta la misma y su desarrollo en el mundo de la extranjería, diferenciando los dos tipos de extranjeros que se encuentran entre nosotros a efectos de aplicación de la misma (nacionales de la UE y no UE), unido a un análisis de estadística de accidentes o infracciones en los que concurren los mismos, serán los apartados a tratar a continuación concediéndole atención a los Convenios firmados con países no UE que les habilitan a conducir por España.

## **2. EL MARCO JURÍDICO ADMINISTRATIVO**

*El RDL 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* en su artículo 60, cuando habla de los permisos y licencias de conducción<sup>6</sup> dispone que la conducción de vehículos a motor y ciclomotores exigirá haber obtenido previamente la preceptiva autorización administrativa, que se dirigirá a verificar que los conductores tengan los requisitos de **capacidad, conocimientos y habilidad** necesarios para la conducción del vehículo, prohibiendo conducir vehículos a motor y ciclomotores sin estar en posesión de la mencionada autorización administrativa.

Otra norma reguladora, *el RD 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores* en su artículo 1, al hablar de las autorizaciones administrativas para conducir y con el objeto de garantizar la aptitud de los conductores para manejar los vehículos **con el menor riesgo posible** indica que la conducción de vehículos a motor y ciclomotores exigirá haber obtenido previamente autorización administrativa.

La misma que se dirigirá a verificar que los conductores tengan los requisitos de capacidad, conocimientos y habilidad, de nuevo, necesarios para la conducción

---

<sup>6</sup> Este artículo fue modificado por la *Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos.*

del vehículo de que se trate. Y se concretará dicha autorización administrativa en los permisos y licencias de conducción, sin perjuicio de las habilitaciones complementarias que, en su caso, sean necesarias.<sup>7</sup>

Prohíbe asimismo dicho artículo "...conducir sin haber obtenido el correspondiente permiso o licencia de conducción...". Por todo lo anterior el conductor de un vehículo queda obligado a estar en posesión y llevar consigo su permiso o licencia para conducir válido y vigente, debiendo exhibirlos ante los agentes de la autoridad que lo soliciten.

Respecto a la afección de la norma para el conductor extranjero, comenzaremos diciendo que ninguna persona podrá ser titular de más de un permiso o licencia de conducción expedido por un Estado miembro de la Unión Europea y en el supuesto de que esté en posesión de más de un permiso le será retirado el que proceda en función de las circunstancias que concurran para su anulación si está expedido en España o remitido a las autoridades del Estado miembro de la Unión Europea que lo hubiera expedido. Obviamente el permiso o licencia de conducción cuya vigencia hubiese vencido no autoriza a su titular a conducir y da lugar a su intervención inmediata por la autoridad o sus agentes.

El permiso de conducción comunitario se ajusta a uno de los modelos que regula el RD 772/87 citado<sup>8</sup>. En el caso español incluyen datos obligatorios como

---

<sup>7</sup> Los permisos y licencias de conducción son de otorgamiento y contenido reglados y su concesión queda condicionada a la verificación de que los conductores reúnen los requisitos de aptitud psicofísica y los conocimientos, habilidades, aptitudes y comportamientos exigidos para su obtención, conllevando por parte del titular, el deber de conducir con sujeción a las menciones, adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación que, en su caso, figuren en la correspondiente autorización o documento.

<sup>8</sup> Según el RD 772/97 a fin de lograr la necesaria armonización en el marco del reconocimiento mutuo de los permisos de conducción expedidos por los Estados miembros de la Unión Europea, así como conseguir un mayor nivel de garantía de autenticidad, por su dificultad de falsificación o de producir alteraciones en los datos incorporados al documento, se ha procedido a adoptar el modelo alternativo de permiso de conducción expedido conforme al modelo del anexo I bis de la Directiva 91/439/CEE, introducido por la Directiva 96/47/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, que la modifica, cuya implantación se va generalizando en los Estados integrantes de la Comunidad Europea. Será una tarjeta, constando en el anverso la mención permiso de conducción, en letras mayúsculas. La mención Reino de España. La letra E, como signo distintivo de España. Las informaciones específicas del permiso expedido constarán numeradas del siguiente modo: El (los) apellido (s) del titular; El nombre del titular; La fecha y el lugar de nacimiento del titular; La fecha de expedición del permiso, La fecha de expiración de la validez administrativa del permiso, La designación de la autoridad expedidora; El número de permiso; La fotografía del titular; La firma del titular; Las categorías o subcategorías de vehículos que el titular tiene derecho a conducir. La mención permiso de conducción en las demás lenguas de la Comunidad Europea, impresa en rosa, de modo que sirva de fondo del permiso, además de, en forma tenue, el escudo de España. El reverso contendrá: Las categorías o subcategorías de

**nombre y apellidos, lugar y fecha de nacimiento, domicilio, firma del titular, fotografía etc.** Datos extremos muy interesantes y que serán tenidos en cuenta a la hora de la realización de comprobaciones tendentes a garantizar la seguridad ciudadana, como se expone más adelante.<sup>9</sup>

Continúa el artículo 14 de dicha norma detallando los requisitos exigidos para obtener permiso o licencia de conducción, siendo los más significativos respecto a la población inmigrante que estudiamos:

- Tener la residencia normal en España<sup>10</sup>. Se entenderá por residencia normal el lugar en el que permanezca una persona habitualmente, es decir, durante al menos **ciento ochenta y cinco días por cada año natural**, debido a vínculos personales y profesionales, o, en el caso de una persona sin vínculos profesionales,

---

vehículos que el titular tenga derecho a conducir; La fecha de la primera expedición de cada categoría o subcategoría (esta fecha deberá transcribirse al nuevo permiso en toda sustitución o intercambio posteriores); La fecha de expiración de validez de cada categoría o subcategoría; En su caso, las menciones adicionales o restrictivas en forma codificada con respecto a cada categoría o subcategoría a las que se apliquen. Los códigos se establecerán del siguiente modo: Códigos 1 a 99 códigos comunitarios armonizados. Códigos 100 y posteriores códigos nacionales válidos únicamente en circulación por territorio español. Un espacio reservado para que otro Estado miembro de acogida pueda inscribir facultativamente menciones indispensables para la gestión del permiso. En el fondo, impresos en forma tenue figurarán dos escudos de España y la palabra Tráfico. **Por otra parte el modelo de licencia de conducción** será de color blanco con trama verde, tendrá unas dimensiones de 102 milímetros de ancho por 148 de largo y estará compuesta de cuatro páginas. En la página 1 aparecerá el Escudo de España y la mención LICENCIA DE CONDUCCIÓN, escrita en letras mayúsculas. En la página 2 los vehículos a cuya conducción autoriza, el sello de la Jefatura de Tráfico, el número de la licencia, el nombre y apellidos del titular a favor del que se otorga la licencia, la fecha y el lugar de nacimiento. En la página 3 las fechas de expedición y validez la autoridad que expide la licencia, el lugar y la fecha de expedición y la firma y el sello de la autoridad. También la firma del titular y su fotografía. En la página 4 las menciones adicionales, las adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos, o de circulación que, en su caso, afectan al titular de la licencia durante la conducción.

<sup>9</sup> Según el artículo 86 del RD 772/97 en el Registro de Conductores e Infractores figurarán datos tales como nombre, apellidos y domicilio del titular de la autorización, número de su documento nacional de identidad si es español o, en su caso, el de identificación de extranjeros o, excepcionalmente, otro número asignado al efecto por la Administración. Fecha, lugar de nacimiento y sexo del titular de la autorización. Clases de permiso o licencia de conducción y otras autorizaciones administrativas o documentos necesarios para conducir o relacionados con la conducción. Nivel de estudios y, en su caso, condición de profesional de la enseñanza de la conducción. Historial y resultados de las distintas pruebas de aptitud realizadas para obtener autorizaciones administrativas para conducir. Historial, menciones y periodos de vigencia de las distintas autorizaciones o documentos que autoricen a conducir. Menciones, incidencias, restricciones y limitaciones relacionadas con la propia autorización. La persona titular de la misma, el vehículo o la circulación. Identificación del servicio sanitario o centro de reconocimiento que realizó la exploración del conductor y emitió el correspondiente informe de aptitud psicofísica, así como el resultado final de dicho informe. Condenas judiciales que afecten a la autorización administrativa para conducir y las sanciones administrativas que sean firmes impuestas por infracciones graves y muy graves. Nulidad, anulabilidad, pérdida de vigencia, medidas cautelares y, en su caso, la intervención de las autorizaciones administrativas para conducir. Otras incidencias relacionadas con las autorizaciones administrativas para conducir.

<sup>10</sup> Véase la Disposición Adicional Segunda del RD 772/97 de 30 de mayo, introducida por el RD 1598/04 de 02 de julio.



debido a vínculos personales que indiquen una relación estrecha entre dicha persona y el lugar en el que habite. No obstante, la residencia normal de una persona cuyos vínculos profesionales estén situados en un lugar diferente del de sus vínculos personales y que, por ello se vea obligado a permanecer alternativamente en diferentes lugares situados en dos o varios Estados, se considera situada en el lugar al que le unan sus vínculos personales, siempre que vuelva a dicho lugar de una forma regular. Esta última condición no será necesaria cuando dicha persona permanezca en un Estado para desempeñar una misión de una duración determinada. La asistencia a una universidad o escuela no implicará el traslado de la residencia normal. **En todo caso, únicamente se entenderá por residencia normal la permanencia en España en situación regular que deberá ser debidamente acreditada**, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social.

- De ser estudiante, demostrar la calidad de tal durante un periodo mínimo continuado de **seis meses** en el territorio español.
- No estar privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores.
- No hallarse sometido a suspensión o intervención del que se posea, ya se haya acordado en vía judicial o administrativa.

Para su obtención el ciudadano extranjero deberá aportar el Pasaporte o documento de identificación de extranjeros (NIE) que acredite su residencia normal o condición de estudiante en España durante el período exigido; fotografía actualizada igual a la que se halla adherida al informe de aptitud psicofísica que se le exija; declaración por escrito de no hallarse privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, ni sometido a intervención o suspensión del que se posea, ya se haya acordado en vía judicial o administrativa.

El carácter en muchas ocasiones "agrícola-estacional-itinerante" que acompaña al inmigrante por la geografía nacional hará que los Agentes de la autoridad que soliciten su permiso o licencia de conducción vean en el domicilio una causa de sospecha, al no corresponderse con el que figure en el permiso. A estos efectos el artículo 18 indica que cualquier variación de los datos que figuran en él deberá ser

comunicada por su titular dentro del plazo de quince días, contado desde la fecha en que se produzca, a la Jefatura Provincial de Tráfico la que, previos los trámites oportunos, lo pondrá en conocimiento del Registro de Conductores e Infractores.

En cualquier caso el Capítulo V del RD 772/97, al hablar de los **permisos de conducción expedidos en otros países**, entra de lleno en el fondo del contenido estudiado habiendo trazado hasta ahora tan sólo unas líneas introductorias. Así el artículo 21 indica que los permisos de conducción expedidos por los Estados miembros de la Unión Europea con arreglo a la normativa comunitaria **mantendrán su validez en España en las condiciones en que hubieran sido expedidos en su lugar de origen**, con la salvedad de que la edad requerida para la conducción corresponderá a la exigida para obtener el permiso español equivalente y cuando el titular haya adquirido la residencia normal en España quedará sometido a las disposiciones españolas relativas a su periodo de vigencia y de control de sus aptitudes psicofísicas, que serán los mismos que se establezcan para los permisos expedidos en España.<sup>17</sup>

No obstante, existen permisos expedidos en Estados miembros de la Unión Europea que no habilitan para conducir en España como serían los permisos cuyo titular no se hubiera sometido al reconocimiento de sus aptitudes psicofísicas en los plazos establecidos, hasta el momento que lo haga. También los permisos cuyo titular no supere el correspondiente reconocimiento, circunstancia que igualmente se hará constar tanto en el Registro como, en su caso, en el permiso. Por último, y como se expuso antes para los españoles, los permisos cuyo período de vigencia hubiera vencido.

Es el artículo 30, incluido dentro de la Sección III dedicada a los permisos expedidos en **países no comunitarios**, el que aclarará las dudas de muchas actuaciones, partiendo de la base que el agente de la autoridad conozca los países de la UE y del EEE puesto que en algún caso, los permisos de conducción que

---

<sup>17</sup> Este artículo, al igual que el 23, 24 y 25, fue modificado por el Real Decreto 62/2006, de 27 de enero, dictado en base a la Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de 9 de septiembre de 2004, sobre el Asunto C-195/02 que declaró que el Reino de España había incumplido las obligaciones que le imponía la Directiva 91/439/CEE, del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el permiso de conducción, concretamente por obligar a los nacionales de Estados miembros de la Unión Europea que adquirieran su residencia en España a inscribir sus permisos en las Jefaturas Provinciales de Tráfico correspondientes, cuando estimaba el Tribunal que dicha inscripción sólo podría tener carácter facultativo y no obligatorio.

portasen sus titulares no llevarían el modelo armonizado comunitario sino el que, residualmente, hubieran obtenido antes de ingresar en la UE. <sup>12</sup>

Pero este artículo dio origen a la Instrucción 01/C-55 de la Dirección General de Tráfico de fecha 05 de noviembre de 2001, dado que *"... con la afluencia de conductores profesionales extranjeros no comunitarios se han venido produciendo en varias ocasiones inmovilizaciones de vehículos por carencia del permiso de conducción correspondiente, a veces sin causa suficientemente justificada desde un punto de vista jurídico y debido a una errónea equiparación de los términos "residencia normal" con "autorización de residencia..."*

En cualquier caso, y dando por sentado que los modelos de permisos, o al menos la nacionalidad UE de sus titulares, más la de los países del Espacio Económico Europeo<sup>13</sup> (Liechtenstein, Islandia y Noruega) y la Confederación Suiza, sean conocidos por los agentes de la autoridad<sup>14</sup> la actuación que más complicada resolución tendrá, será cuando el portador del permiso no pertenezca a estos ámbitos. Así, el artículo 30 nos indica **que son válidos para conducir en España** los permisos de:

✚ Los nacionales de otros países que estén expedidos de conformidad con el anexo 9 de la Convención de Ginebra, de 19 de septiembre de 1949, o con el anexo 6 de la Convención de Viena, de 08 de noviembre de 1968, o que difieran de dichos modelos únicamente en la adición o supresión de rúbricas no esenciales.

---

<sup>12</sup> Sería el caso de un ciudadano perteneciente a un país que ingresase en mayo de 2004 y que obtuviese en ese momento y con 18 años el permiso de conducción. Podría circular con un permiso lituano, eslavo, letón o polaco, por poner alguno. Según la validez de estos permisos en España lo sería hasta mayo de 2014, es decir diez años, por lo que le daría tiempo a transitar por España con el documento antiguo, ejercitando su derecho comunitario a la libertad de personas, ignorándose dicho formato de modelo por parte del agente de la Autoridad puesto que llevaría el original que existiera antes de su ingreso comunitario y no se conocen, a ciencia cierta, la totalidad de los modelos de permisos de conducción existentes antes de la entrada en vigor de la Directiva comunitaria. Menos aún se conocerán los del resto del mundo. Pero su conducción sería ajustada a derecho.

<sup>13</sup> Según la DISPOSICIÓN ADICIONAL SÉPTIMA, del RD 772/97 de 30 de mayo, introducida por el RD 1907/1999, de 17 de diciembre, las normas establecidas en el presente Reglamento que sean de aplicación a los Estados miembros de la Unión Europea serán igualmente de aplicación a los Estados signatarios del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (EEE).

<sup>14</sup> Obsérvese que evito indicar "agentes encargados de la vigilancia del tráfico" puesto que considero que todos los agentes de la autoridad-- desde los miembros de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil a los policías autonómicos encargados de dichas competencias, pasando por policías locales, autonómicos en general, miembros del Cuerpo Nacional de Policía y Guardia Civil--, encuentran, en la identificación de vehículos y por ende de la identidad de sus ocupantes, una parcela exquisita para la prevención de la seguridad ciudadana, por lo que, excluirlos, reservando la competencia a los agentes de la Agrupación de Tráfico o autonómicos encargados de la materia, sería cometer el mismo error que atribuir la materia de extranjería en su contexto global al Cuerpo Nacional de Policía o la competencia en armas a la Guardia Civil.

✚ Los nacionales de otros países que estén redactados en castellano o vayan acompañados de una traducción oficial (entendiéndose por traducción oficial la realizada por los intérpretes jurados, por los cónsules de España en el extranjero, por los cónsules en España del país que haya expedido el permiso, o por un organismo o entidad autorizados a tal efecto, p.e. el RACE, Real Automóvil Club de España).<sup>15</sup>

✚ Los internacionales expedidos en el extranjero de conformidad con el modelo del anexo 10 de la Convención de Ginebra, de 19 de septiembre de 1949, o de acuerdo con el modelo del anexo E de la Convención Internacional de París, de 24 de abril de 1926, si se trata de naciones adheridas a este Convenio que no hayan suscrito o prestado adhesión al de Ginebra.

✚ Los reconocidos en Convenios internacionales multilaterales y bilaterales en los que España sea parte y en las condiciones que se indique en los mismos.

Expuestos los permisos que autorizan a conducir se considera de interés incidir en el punto tercero. Es el objeto de los **permisos internacionales de conducción** conseguir que los ciudadanos en sus desplazamientos turísticos a otros países no miembros de la UE dispongan de un documento fácilmente entendible y comprensible por los Agentes y Fuerzas de vigilancia del tráfico de los mismos gracias a que viene redactado en numerosos idiomas. Con origen en la Convención de París de 24 de Abril de 1926<sup>16</sup> y en la Convención de Ginebra de 19 de Septiembre de 1949<sup>17</sup>, no es propiamente una autorización administrativa para

---

<sup>15</sup> Un ciudadano chino tendrá que tener la traducción al castellano de su permiso de conducir.

<sup>16</sup> El Convenio de París de 24 de Abril de 1926 fue sido suscrito por los siguientes: Albania, Alemania, Angola, Argelia, Argentina, Austria, Bélgica, Bostwana, Brasil, Bulgaria, Camerún, República del Congo, Checoslovaquia, Chile, Cuba, Dinamarca, Egipto, España, Estonia, Finlandia, Francia y las Colonias francesas, Gambia, Ghana, Granada, Gran Bretaña, Grecia, Hong Kong, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Irak, Irán, Irlanda, Italia, Jamaica, Kenia, Lesotho, Letonia, Líbano, Liechtenstein, Luxemburgo, Malta, Marruecos, Mauritania, México, Mónaco, Mozambique, Nigeria, Noruega, Palestina, Países Bajos e Indias Neerlandesas, Pakistán, Perú, Polonia, Portugal, Rumanía, San Marino, Senegal, Seychelles, Siria Sri Lanka, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Suecia, Suiza, Sudáfrica, Surinam, Tailandia, Territorio de la Sarre, Togo, Túnez, Turquía, Unión Soviética, Uruguay, Ciudad del Vaticano, Islas Vírgenes Británicas, República de Yemen, Yugoslavia y Zambia.

<sup>17</sup> El Convenio de Ginebra de 19 de Septiembre de 1949 ha sido ratificado por Austria, Bélgica, Checoslovaquia, Dinamarca, República Dominicana, Egipto, Estados Unidos de América, Filipinas, Francia, Israel, Italia, Luxemburgo, Marruecos, Noruega, Países Bajos, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Suecia, Unión Surafricana y Yugoslavia. El Instrumento de adhesión de España al Convenio de Ginebra fue depositado en la Secretaría General de las Naciones Unidas el 13 de febrero de 1958, surtiendo efectos desde el día 15 de Marzo de 1958.

A fecha de Enero de 1990, la lista de Estados contratantes incluía a los siguientes, ordenados alfabéticamente: Afganistán, Albania, Alemania, Andorra, Angola, Antigua, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahamas, Bahrein, Bangladesh, Barbados, Bélgica, Belice, Benin, Bhután, Birmania, Bolivia, Bostwana, Brunei, Bulgaria, Burkina Faso, Camerún, Islas Cabo Verde, Islas Caimán, República Centroafricana, Chad, Chile, Colombia, Congo, Costa Rica, Costa de Marfil, Cuba, Curasao, Chipre, Checoslovaquia ( Hoy, República Checa y Eslovaquia), Dinamarca, Djibouti, Dominica, República Dominicana, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, España, Etiopía, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, sus territorios de ultramar y la Polinesia francesa, Gabón, Gambia, Ghana, Grecia,

conducir, sino una traducción legalizada de un permiso de conducir nacional en el que encuentra su soporte y fundamento.

Se expide previa petición del interesado, que deberá estar en posesión del permiso nacional de igual clase que la del internacional que solicite. El modelo se compone de una cubierta o cartulina en forma de tríptico (en gris) y 16 páginas ( blanco) en el resto de páginas. En diferentes idiomas (español, alemán, inglés, francés, italiano, portugués, árabe y ruso), constan los datos personales del titular y de los permisos que posee<sup>18</sup>.

Este tipo de permiso tiene una validez de un año y no es válido para conducir en el país que lo expide (en nuestro caso, en España), ni es necesario en los que son miembros de la Unión Europea, ni en aquellos que adoptaron el modelo de permiso previsto en los Convenios de Ginebra o Viena, ni en aquellos países con los que España tiene suscrito un acuerdo bilateral, como p.e. Andorra y Suiza.

---

Granada, Guatemala, Guinea, Guinea Bissau, Guyana, Haití, Honduras, Hong Kong, Hungría, Islandia, India, Indonesia, Irán, Irlanda, Israel, Italia, Jamaica, Japón, Jersey, Jordania, Kampuchea, Kenia, Korea, Kuwait, Laos, Líbano, Lesotho, Liberia, Libia, Liechtenstein, Luxemburgo, Macao, Madagascar, Malawi, Malasia, Malí, Malta, Mauritania, Mauricio, México, Mónaco, Montserrat, Marruecos, Mozambique, Namibia, Nepal, Nueva Caledonia, Nueva Zelanda, Nicaragua, Níger, Noruega, Omán, Países Bajos, Panamá, Papua Nueva Guinea, Paraguay, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Ruanda, Samoa, San Kitts, Nevis y Anguilla, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, San Marino, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Singapur, Sudáfrica, Sri Lanka, Sudán, Surinam, Swazilandia, Suecia, Suiza, Siria, Taiwán, Tanzania, Tailandia, Togo, Trinidad y Tobago, Túnez, Turquía, Uganda, Unión Soviética, Venezuela, Vietnam, Yemen, Yugoslavia, Zaire, Zambia, y Zimbabwe. A la vista de la relación anterior bien puede decirse que con alguna excepción importante (China) el permiso internacional se encuentra reconocido por casi todos los países del mundo.

[http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/la\\_dgt/recursos\\_humanos\\_empleo/oposiciones/TEMA\\_051.doc](http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/la_dgt/recursos_humanos_empleo/oposiciones/TEMA_051.doc)

<sup>18</sup> Las páginas 1 (cubierta) y 2 (reverso de la cubierta) están redactadas en el idioma o idiomas nacionales. La última página está redactada en francés y las páginas intermedias adicionales reproducen en otros idiomas las menciones de la parte I de la última página, y estarán redactadas en el idioma o idiomas prescritos por el Estado expedidor del permiso y en los idiomas oficiales de las Naciones Unidas. Otros seis idiomas a elección del Estado expedidor. En concreto el permiso internacional expedido en España viene redactado en ocho idiomas: castellano (idioma nacional), francés (idioma preceptivo) y alemán, inglés, árabe, francés, italiano, portugués y ruso (idiomas opcionales). En la página 2 (reverso de la cubierta), existe un espacio destinado para hacer constar una relación de los Estados contratantes de los referidos Convenios. Ello es facultativo para los Estados no habiendo hecho España uso de esta opción en su permiso internacional. Sin embargo en permisos internacionales expedidos por otros Estados sí puede verse la lista de los Estados contratantes. El permiso internacional se expide aún en muchos países, no por las autoridades competentes en materia de tráfico, sino por Asociaciones privadas de carácter automovilístico habilitadas para ello. Así, en España venía siendo expedido por el Real Automóvil Club de España (R.A.C.E) hasta que a partir del 1 de Abril de 1999 comenzó a serlo por las Jefaturas Provinciales de Tráfico.

En general este permiso será necesario en los países cuyo permiso sea esencialmente diferente del modelo español y por lo tanto del comunitario. En todo caso, el solicitante ha de tener residencia habitual en su país y el permiso ha de ser válido y encontrarse en vigor, no siendo posible expedir permiso internacional si el nacional que le sirve de base está caducado o tiene pendiente de cumplir alguna sanción de suspensión, medida cautelar de suspensión o intervención dimanante de un procedimiento de nulidad, anulación o revocación.

El permiso internacional tiene un plazo general de validez **limitado a un año** contado a partir de la fecha de su expedición y para la categoría de automóviles para los cuales se expiden. Sin embargo ello no obsta para que el plazo de validez otorgado pueda ser inferior en los supuestos en que el permiso de conducción nacional que le sirve de fundamento **caduque en una fecha anterior** al plazo del año, en cuyo caso serán coincidentes las fechas de caducidad del permiso internacional y el permiso nacional.

Según establece el artículo 24, apartados 1 y 2 del Convenio de Ginebra *"...cada Estado contratante autorizará a todo conductor que entre en su territorio a conducir, sin nuevo examen, vehículos automóviles de la clase o clases definidas en el permiso internacional, para los cuales haya sido expedido por la Autoridad competente de otro Estado o por una Asociación habilitada. Sin embargo un Estado podrá exigir de un conductor que penetre en su territorio que sea portador de un permiso internacional para conducir; en particular si se trata de un conductor procedente de un país donde no se exige un permiso de conducción nacional..."*.

### **3.-LA VALIDEZ DE LOS PERMISOS**

Es otra circunstancia a tener en cuenta, que está condicionada a tres extremos, careciendo de validez para conducir en España, si no se cumplen:

- ✚ Que se hallen los permisos, obviamente, dentro del período de vigencia.
- ✚ Que su titular tenga la edad requerida en España para la obtención del permiso español equivalente.<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> Un ciudadano británico de 17 años de edad que acaba de obtener el permiso de conducir en su país pues es posible a partir de los 16 años, la edad que habrá que tener en cuenta será la de la normativa española, es decir 18 años. Por lo que no podrá conducir en España.

- ✚ Que no haya transcurrido el plazo de seis meses, como máximo, contado desde que sus titulares adquieran su *residencia normal* en España, salvo norma en contrario.

Es posible por tanto conducir en España si se posee permiso de conducción extranjero, pero nos encontraremos con dos momentos administrativos a tener en cuenta: la **estancia** del extranjero y la **residencia, sea temporal o permanente**, próximamente llamada de larga duración.

En la **estancia** podrá conducir con su permiso extranjero dado que el concepto de "residencia normal" <sup>20</sup> ofrece contradicciones. Si comienza dicha norma estimando dicha temporalidad con la estancia durante al menos de 185 días por año natural, sean por vínculos personales o profesionales, es bien cierto que acaba concluyendo que **"...en todo caso, únicamente se entenderá por residencia normal la permanencia en España en situación regular que deberá ser debidamente acreditada de acuerdo con lo dispuesto en la LOEXIS..."**, no dejando esta norma lugar a dudas cuando considera situación regular encontrarse en situación de estancia, con visado o sin visado según sea preceptivo, pero en cualquier caso en situación regular acreditada.

Si de la **residencia** hablásemos, temporal o de larga duración, es obvio pensar que si la estancia es considerada como una situación jurídica aceptada para conducir por España, lo será la residencia puesto que se sobrepasa, con la concesión de esta situación, una temporalidad que lleva todo el camino de convertirse con el paso del tiempo y en la mayoría de las ocasiones en permanente y en cualquier caso superior a los 185 días citados.

Iré más lejos. Si un ciudadano en situación administrativa irregular solicita la autorización de residencia por considerar reúne los condicionantes para el arraigo social o laboral y no ha obtenido respuesta, es obvio que no podrá conducir aún poseyendo el permiso de conducción puesto que su situación administrativa no es regular. Si bien desde el punto de vista jurídico la jurisprudencia viene estimando que no procede la expulsión hasta tanto se resuelva el expediente en un sentido u

---

<sup>20</sup> Disposición Adicional Segunda del RD 772/97 de 30 de mayo, introducida por el RD 1598/04 de 02 de julio.

otro. Una vez dictada la resolución de dicha solicitud y en caso de que fuera estimatoria podría conducir desde el mismo momento y paralelamente a dicha concesión. Pero no estaríamos ante un delito puesto que el mismo recoge, como se cita al principio... **no haber obtenido nunca permiso de conducción...** y no es el caso.

En este punto la Instrucción 01/C-55 ya citada incide que el concepto de *residencia normal* que da la Disposición Adicional segunda del Reglamento de Conductores *"...nada tiene que ver con la autorización de residencia que determina exclusivamente a los efectos del citado Reglamento, lo que debe entenderse por tal. En general, supone la permanencia habitual de una persona en territorio español de 185 días cuando se deba a circunstancias personales o profesionales, debiendo tenerse en cuenta que son estas últimas las que están generando mayor número de problemas..."* continuando incidiendo en que **...una persona puede conducir en España con su permiso válido durante un año, en la práctica, ya que se han de sumar a los 185 días de residencia normal, los seis meses citados desde que la hubieran adquirido...** expresando el deseo de equiparación del permiso internacional y su plazo de validez (un año) a los permisos nacionales, siempre que cumplan los requisitos establecidos. La solución, expresa la Instrucción *"...es evidente, sin perjuicio de que puedan existir inconvenientes prácticos en el momento de la prueba..."* refiriendo el pasaporte con su sello de entrada en España como el documento básico para acreditar estos extremos *"... sin que sea obstáculo que existan otros de los que se pueda deducir que por razones profesionales o personales se hacen traslados puntuales al extranjero...o acudiendo a cualquier medio de prueba admisible en derecho, incluida la petición de informe y, en ausencia de otras pruebas, a la autorización de residencia..."* para determinar su fecha de entrada.

Una vez pasado este tiempo de 6 meses que habla el articulado, añadidos a los primeros 185 días que estipula como residencia normal (y a salvo de los convenios que afecten a los nacionales de los países con los que España ha firmado reconocimientos recíprocos o canjes) es cuando es necesario obtener un permiso de conducción español.

El Reglamento General de Conductores establece como norma general la denegación del canje de permisos de conducción no comunitarios dejando a salvo lo



que pudieran disponer los Convenios internacionales sobre la materia. Y son a estos Acuerdos con países tales como Marruecos, Perú, Argentina, Ecuador, Uruguay, Colombia, Argelia, Guatemala...<sup>21</sup> a los que habrá que atender puesto que la validez de los permisos, más allá de los seis meses citados, puede no ser obstáculo para el canje del documento, haciéndose constar en el permiso español expedido como consecuencia del canje, así como en las sucesivas prórrogas de vigencia, duplicados o cualquier otro trámite del mismo, la circunstancia de que procede de otro permiso expedido en un país no comunitario.

---

<sup>21</sup> Aplicación provisional del Canje de Notas de 08 de marzo de 2003 sobre el reconocimiento recíproco y el canje de permisos de conducción nacionales de España y **Marruecos** ( BOE núm. 133, de 2 de junio de 2004); Aplicación provisional del Canje de Notas de 22 de diciembre de 2003 sobre el reconocimiento recíproco y el canje de permisos de conducción nacionales de España y **Perú** ( BOE núm. 133 de 2 de junio de 2004); Aplicación provisional del Canje de Notas de 31 de julio de 2002 sobre el reconocimiento recíproco y el canje de los permisos de conducción de nacionales de España y **Argentina** ( BOE núm. 251 de 19 de octubre de 2002); Aplicación provisional del Canje de notas de 25 de septiembre de 2003 sobre el reconocimiento recíproco y el canje de los permisos de conducción nacionales de España y **Ecuador** ( BOE núm. 264 de 4 de noviembre de 2003); Aplicación provisional del Canje de Notas de 5 de noviembre de 2003 sobre el reconocimiento recíproco y el canje de los permisos de conducción nacionales de España y **Uruguay** ( BOE núm. 231 de 24 de septiembre de 2004); Aplicación provisional del Canje de Notas de 31 de julio de 2003 sobre el reconocimiento recíproco y el canje de los permisos de conducción nacionales de España y **Colombia** ( BOE núm. 17 de 20 de enero de 2003); Canje de Notas de fecha 07 de septiembre de 2007 y 29 de febrero de 2008 entre el Reino de España y la República de **Guatemala** sobre el reconocimiento recíproco y el canje de los permisos y licencia de conducción nacionales( BOE núm. 195 de 13 de agosto de 2008); Canje de Notas hecho en Berna los días 29 de junio y 2 de julio de 1998, constitutivo de acuerdo entre el Reino de España y la **Confederación Suiza** sobre el reconocimiento recíproco y el canje de los permisos de conducción nacionales( BOE núm. 222 de 16 de septiembre de 1998). Canje de Notas constitutivo de Acuerdo entre el Reino de España y el **Principado de Andorra** sobre el reconocimiento recíproco y el canje de los permisos de conducción nacionales, hecho en Madrid los días 22 de febrero y 7 de julio de 1999.( BOE núm. 47 de 24 de noviembre de 2000) Aplicación provisional del Canje de Cartas constitutivo de Acuerdo entre el Reino de España y la **República de Croacia** sobre el reconocimiento recíproco y el Canje de los permisos de conducción nacionales, hecho en Madrid el 9 y 28 de junio de 2006. (BOE núm. 228 de 23 de septiembre de 2006); Canje de Notas entre el Reino de España y la **República Dominicana** sobre el reconocimiento recíproco y el canje de los permisos de conducción nacionales, hecho en Madrid el 24 de marzo y 14 de julio de 2006.( BOE núm. 20 de 23 de enero de 2007); Canje de Cartas entre el Reino de España y la **República Bolivariana de Venezuela** sobre el reconocimiento recíproco y el canje de los permisos de conducción nacionales, hecho en Caracas el 16 de mayo de 2005( BOE núm. 210 de 02 de septiembre de 2005); Canje de Cartas, de 26 de octubre de 2004, constitutivo de Acuerdo entre el Reino de España y la **República Argelina Democrática y Popular** sobre el reconocimiento recíproco y el canje de los permisos de conducción nacionales.( BOE núm. 237 de 04 de octubre de 2006); Acuerdo entre España y **Rumania** relativo al reconocimiento recíproco de los permisos de conducción de los ciudadanos españoles y rumanos, con objeto del Canje, hecho en Bucarest el 1 de septiembre de 2004. 8BOE núm. 256 de 26 de octubre de 2005); Canje de Notas, de fechas 24 de mayo y 14 de octubre de 2004, constitutivo de Acuerdo entre el Reino de España y la República de **Chile** sobre el reconocimiento recíproco y el canje de los permisos de conducción nacionales.( BOE núm. 156 de 01 de agosto de 2005); APLICACIÓN provisional del Canje de Notas, de fecha 30 de abril de 2002, constitutivo de Acuerdo entre el Reino de España y la República de **Bulgaria** sobre el reconocimiento recíproco y el canje de los permisos de conducción.( BOE núm. 150 de 24 de junio de 2002); Nota provisional del Canje de Notas constitutivo de Acuerdo entre el Reino de España y **Japón** sobre el reconocimiento recíproco y el canje de los permisos de conducción nacionales, hecho en Madrid el 21 de enero de 2000.( BOE núm. 49 de 26 de noviembre de 2000); APLICACIÓN PROVISIONAL del Canje de Notas constitutivo de Acuerdo entre el Reino de España y la República de **Corea** sobre el reconocimiento recíproco y el canje de los permisos de conducción nacionales, hecho en Madrid los días 7 de diciembre de 1999 y 14 de enero de 2000.( BOE núm. 22 de 26 de enero de 2000).

Ahora bien es preciso hacer una distinción entre aquellos Convenios que establecen una suerte de canje automático sin necesidad de prueba alguna (de forma análoga a lo que sucede con el canje de los permisos comunitarios) de aquellos otros que sí exigen la realización de pruebas de aptitud para la obtención de determinadas clases de permisos de conducción.<sup>22</sup>

Los Convenios con previsión de canje automático de permisos de conducción, cualquiera que sea su clase, sin necesidad de pruebas de aptitud, son los de Suiza, Andorra, Corea, y Japón. Los Convenios que exigen pruebas de aptitud para las clases superiores C, D, C+E y D+E son los de Bulgaria, Argentina, Colombia, Ecuador, Uruguay, Perú, Marruecos, Venezuela, Chile y Rumania. En todos los Convenios antedichos se pueden canjear automáticamente los permisos de las clases A, B y B+E. También la autorización BTP en el caso de Colombia. El canje de permisos de clase superior, entendiendo por tales los permisos de clase C, D, C+E y D+E, requieren, por el contrario, la realización de pruebas teóricas específicas en el caso de Bulgaria, Marruecos, Venezuela (sin aplicación posible de momento), Chile y Rumanía y, además, de pruebas de circulación en vías abiertas al tráfico general, con vehículos que reúnan los requisitos establecidos en el Anexo VII del R.G.C según la clase de permiso cuyo canje se pretenda, en todos los casos.

Es digna de mención la cláusula 5 del Convenio con Marruecos en el sentido de establecer que "Si existieran razones fundadas para dudar de la aptitud para la conducción del titular de un permiso, o si un conductor hubiera obtenido el permiso de conducción del otro Estado eludiendo las normas vigentes en su Estado de residencia, se rechazará el canje de permiso solicitado, y se remitirá por vía diplomática el expediente a la autoridad que hubiere expedido el permiso de conducción",

En materia de conocimientos o comportamientos, podrá considerarse que existe una presunta desaparición de estos cuando el titular de la autorización,

---

<sup>22</sup> El curso de sensibilización y reeducación vial recogido en la Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, aborda la cuestión que cita como imprescindible y urgente de realizar las preguntas claras y comprensibles para todos los aspirantes, cualquiera que sea su nivel cultural, y poder confeccionar los cuestionarios de examen en forma individualizada para cada uno de aquéllos, sustituyendo en breve plazo el examen teórico escrito, poco práctico y excesivamente vulnerable a las nuevas tecnologías de la comunicación.

durante el período de dos años, haya sido sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de tres infracciones muy graves, sea cual sea el vehículo con el que se hubieran cometido.

#### **4.-LA ACTUALIDAD VIAL ESPAÑOLA Y SU AFECCION A LA SEGURIDAD CIUDADANA**

En este momento de la exposición y tras deambular por la normativa de canjes y de observar interpretaciones varias a conceptos como residencia normal, es obligatorio plantearse la pregunta: ¿La normativa que regula la seguridad vial en los países con los que se han firmado los convenios precitados, es similar a la europea? ¿Son las carreteras, costumbres, principios, comportamientos, saberes... que reciben en esos países, similares a los europeos? ¿Podríamos considerar que la cultura respecto a la ingesta de alcohol al volante( que tanto nos está costando a los europeos) es asumida por dichos conductores en su actividad vial por España, igual que la nuestra?. Los datos nos demuestran que las respuestas han de ser negativas. O al menos predisponernos a que son diferentes.

En el artículo *“La seguridad vial en Latinoamérica” publicado por la revista “Tráfico”*<sup>23</sup> se hace un estudio de la materia. Así, sorprende observar que, en dicho continente, con una población de aproximadamente 530 millones de habitantes y un parque automovilístico de apenas 80 millones de vehículos la tasa de mortalidad arroja una cifra de 16,73 personas por cada 100.000 habitantes, siendo la tasa media europea de 8,7 a pesar de que contamos con menos población ( 455 millones) y más vehículos( 230 millones). De 43.000 víctimas mortales en 2007 en Europa, en Latinoamérica hubo 105.000, teniendo esta causa de mortalidad un impacto sobre la disminución de la esperanza de vida mayor que las afecciones cardíacas o el cáncer, siendo los jóvenes de 15 a 24 años, los peatones y los ancianos los grupos de mayor riesgo. Como principales problemas están el mal estado de las carreteras, el parque automovilístico obsoleto y a la escasa formación de los conductores. El mayor número de muertes por accidente de tráfico en relación con su población se registra en México( una tasa de 29 muertos por cada 100.000 hab.), Argentina( 26) y El Salvador( 22) siendo la de los países con más presencia en España las siguientes: Ecuador( 14), Colombia( 17), Argentina( 26) República Dominicana(17) o Chile (13).

---

<sup>23</sup> Que edita la Dirección General de Tráfico, en su edición de los meses de septiembre-octubre de 2008, nº 192 p. 42 [www.dg.es/revista](http://www.dg.es/revista)

A estos datos hay que unir otros que desconocemos con exactitud. Se trata del número de infracciones cometidas por los nacionales extranjeros dado que las competencias municipales no comprenden las infracciones de los preceptos del Título IV de la Ley de Seguridad Vial ni las cometidas en travesías en tanto no tengan el carácter de vías urbanas.

En el II Debate “Inmigración y Drogas” organizado por el Plan Municipal de Drogodependencias del Ayuntamiento de Valencia y el Instituto López-Piñero, celebrado en noviembre de 2008, se concluyó que la sociedad y los medios de comunicación mantienen prejuicios y tienden a vincular en exceso el consumo de determinadas sustancias con la población extranjera.

El trabajo analiza las diferencias de género en el consumo de alcohol y tabaco en inmigrantes latinoamericanos residentes en la Comunidad Valenciana y revela que, pese a lo que se pueda pensar, no hay diferencias significativas en cuanto a los hábitos de la población inmigrante y la autóctona en el consumo de alcohol: así, el 29 % de los hombres latinoamericanos y el 25 % de los españoles presentan factores de consumo perjudicial de alcohol o síntomas de dependencia. En el caso de las mujeres el porcentaje de latinoamericanas con este cuadro sintomático sería de un 5,7 % y el de las españolas de casi un 11 %.

Estas diferencias tendrían su explicación en el prejuicio cultural que existe en países latinoamericanos respecto al consumo abusivo de alcohol por mujeres. El índice de españoles con un consumo de alcohol “de riesgo” es un 17,7 %, por encima del de cubanos (5 %), bolivianos (6,30 %), uruguayos (8,7 %), argentinos (13,6 %) y colombianos (15,3 %), tan sólo superado por los ecuatorianos (22,5 %). Además, los autóctonos presentan mayores índices en cuanto a frecuencia de consumo, mientras que los extranjeros suelen realizar ingestas peligrosas por tomar más de seis bebidas en una misma ocasión. “En la mayoría de las sociedades latinoamericanas tomar bebidas alcohólicas no es parte de la vida diaria, aún para los mayores consumidores”, concluye el estudio.<sup>24</sup>

---

<sup>24</sup> <http://www.lasdrogas.info/index.php?op=InfoNoticia&idNoticia=26671>

Finalizaría la exposición con estadísticas, a veces tan abrumadoras, otras tan ignoradas. Según la Organización Mundial de la Salud, los accidentes de tráfico suponen la cuarta causa de mortalidad en el mundo y la primera en varones de entre 15 y 24 años. Unos 10.000 jóvenes, en esta franja de edad, mueren cada año en la UE.<sup>25</sup>

En España, en el periodo 2005-2007 se produjo una reducción del 15 % de víctimas mortales nacionales. Por el contrario se incrementó desde el 12.8 % hasta el 14.1 % el de conductores fallecidos extranjeros. De estos conductores fallecidos de nacionalidad extranjera, el 50 % lo eran de la UE, siendo el resto no comunitarios.

Respecto a los comunitarios los países con más conductores muertos de su nacionalidad lo eran Rumania (19,5 %), Reino Unido (16,2%), Portugal (15,2%), Alemania (13,1%) y Francia (10,1 %), como los más representativos. Respecto a la nacionalidad no comunitaria destacan los nacionales de Marruecos (45 %), Ecuador (25 %), Colombia (9 %) y Bolivia (4 %).<sup>26</sup>

Si a esto le unimos el desconocimiento de reglamentos, indicadores y señales de tráfico que no son uniformes en todo el mundo, podremos imaginar que aún estando en posesión de una autorización legal para conducir y en plena capacidad física, el conductor extranjero merece una mayor atención en la conducción. No partimos, por lo expuesto, de iguales condiciones para circular. De hecho, más de la mitad de los conductores europeos tienen problemas para comprender correctamente las señales de tráfico.<sup>27</sup> Imaginemos entonces al conductor no comunitario.

Incidir en el ámbito de jóvenes conductores inmigrantes, el consumo de alcohol, el comportamiento de los usuarios más vulnerables (ciclistas, peatones y

---

<sup>25</sup> Revista "Tráfico" Núm. 183 año 2007.

<sup>26</sup> Del Estudio sobre la siniestralidad vial de los conductores extranjeros en España [http://www.race.es/opencms/opencms/system/galleries/webrace/downloads/informes\\_segvia/informe\\_2008\\_03\\_conductores\\_extranjeros.pdf](http://www.race.es/opencms/opencms/system/galleries/webrace/downloads/informes_segvia/informe_2008_03_conductores_extranjeros.pdf)

<sup>27</sup> *Estudio sobre la comprensión de las Señales de Tráfico 2008* [http://www.race.es/seguridad\\_vial/estudios\\_informes/informes/](http://www.race.es/seguridad_vial/estudios_informes/informes/)

niños), el tránsito por carreteras secundarias, el uso del cinturón de seguridad o el casco, la contratación del seguro obligatorio<sup>28</sup>, la fatiga en la conducción, el transporte de mercancías, convertirían en adecuada la diferencia de formación que nos separa.

Y este ámbito de actuación (donde he dejado de lado la velocidad por poseer cinemómetros tan solo la Agrupación de Tráfico de la Guardia civil y determinadas policías locales), se extendería al resto de cuerpos de seguridad donde su colaboración y actuación ayudaría en buena medida a reducir esa siniestralidad.

Se hace hincapié en esta colaboración porque se considera que la especialidad de un cuerpo policial o las competencias a él atribuidas parecieran exclusivas y se obviase la colaboración y coordinación que debe existir entre los cuerpos policiales. Como si una patrulla del CNP observare una alcoholemia manifiesta de un conductor (por más que no lleven alcoholímetros) y obviase avisar a los policías competentes. O por no llevar el conductor su licencia de conducir no se denunciase el hecho, cuando la misma podría servir para acreditar la identidad y su no presentación ya evidenciase sospecha suficiente.

Al respecto y según datos de la Fiscalía de Seguridad Vial, durante el periodo de enero a octubre de 2007, cuando aún la modificación del Código Penal que tipificó como delito el conducir sin carnet no había entrado en vigor, el 64 % de los conductores extranjeros denunciados por conducir sin permiso en Madrid, no tenían esta autorización ni en España ni en sus países de origen. Seis de cada diez conductores. Casi siete.

Y no se pretende criminalizar a población alguna. Se pretende llegar a una concienciación de prevención que, lamentablemente, deduzco su olvido entre otras razones atribuidas a la diversidad de cuerpos policiales y competencias atribuidas, lo que hace en muchas ocasiones "olvidar" comportamientos sociales, en este caso dirigidos a la seguridad vial, como parte integrante del concepto de seguridad ciudadana.

---

<sup>28</sup> Según D. Dancausa( Consejera Delegada de Línea Directa) *en este tiempo de crisis que atravesamos...si antes hablábamos de un millón de personas que circulaba sin seguro, esta cifra podría haberse incrementado...* El Mundo. Año XXI. Nº 64. Domingo 1 de febrero de 2009.

Corregidas estas actitudes, devendrían en aptitudes, parte integrante del concepto de integración a la que las fuerzas de seguridad deben de dar forma, pero que no abordadas adecuadamente en tiempo y lugar, devienen alteraciones de la seguridad ciudadana y conformación de estereotipos hacia colectivos, cuando manifiestamente aparecen como infundados, intencionados y fáciles de formar entre la sociedad.