



XDO. CONTENCIOSO/ADMTVO. N. 2 A CORUÑA

SENTENCIA

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Por la parte actora se presentó escrito de demanda interponiendo recurso Contencioso-Administrativo contra resolución de la Jefatura Provincial de Tráfico de A Coruña, por la que se desestima el recurso de reposición interpuesto frente a resolución por la que se acordaba imponer la sanción de 300 euros y detracción de 2 puntos de la autorización administrativa para conducir.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

SEGUNDO.- *Sobre las alegaciones de la demandante*

La demandante articula su alegato impugnatorio en varios planos así de un lado se denuncia que la doble fotografía que se aporta con el expediente administrativo no cumple las previsiones contenidas en el la Orden ITC 3123/2010 e igualmente se sostiene que no se ha procedido a la deducción del margen de error conforme idéntica norma.



TERCERO.- *Sobre la exigencia de una doble fotografía identificadora de la infracción*

Parece obligado recordar que la Orden ITC 3123/2010 en su Anexo III 3 h) dispone que "Salvo que el instrumento sea capaz de detectar, seguir e identificar inequívocamente el objetivo durante todo el proceso de medición, a los instrumentos instalados de forma fija y diseñados para operar bajo circunstancias donde no es posible la presencia continua del operador que vigile sus especificaciones de funcionamiento, se les exigirá al menos dos fotogramas del vehículo infractor tomados en diferentes instantes: uno de ellos mostrará una visión panorámica del vehículo; el otro, su placa de identificación."

Y en el expediente administrativo constan en efecto dos fotografías, bien es cierto que en la primera, panorámica, no puede apreciarse con nitidez la matrícula, peor la funcionalidad de esta primera fotografía es acreditar que en el entorno del vehículo no aparece otro vehículo circulando en paralelo por otro carril que pudiere alterar la medición, en la segunda fotografía si se precia con nitidez sino absoluta si suficiente la matrícula del vehículo, dando así cumplimiento a las previsiones contenidas en aquella disposición.

CUARTO.- *Sobre el margen de error aplicable a la medición que recoge el cinemómetro*

Este juzgador ya ha tendido ocasión de pronunciarse y por extenso en numerosas ocasiones sobre a la cuestión que ahora ha de ocuparnos y por ello se reiteraran razonamientos ya expuesto en anteriores sentencias.

Y por lo que hace a la concreta cuestión objeto de debate, la aplicación del margen de error en los cinemómetros, se invoca nutrida jurisprudencia de la que son muestras relevantes y primeras Sentencia del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo 2 de Tarragona de 2 de abril de 2014 donde se dice "La representación letrada de la Generalitat ha sostenido que en el cinemómetro está incluido el margen de error. Pues bien, si así es, no consta en ningún lugar. Ni en el certificado de calibración, ni en la fotografía, ni tampoco en prueba alguna practicada en esta sede. Lo único que dice la certificación es que el cinemómetro es conforme a la Orden ministerial reguladora de la materia. Por ello, se ha de acudir a los márgenes legalmente previstos en la Orden



ITC/3123/2010 para tráfico real como márgenes de error admisibles, y efectivos en carretera. En velocidades de más de 100 kilómetros por hora, tal margen es del 7%, como señala el actor. Ello reduciría la velocidad a la que viajaba el recurrente a 122 km/h, en el supuesto más favorable. Dicha velocidad, de conformidad con la tabla del anexo 4 del Real Decreto-Legislativo 339/1990, ha de ser sancionada con 100 euros de multa y sin detracción de puntos del carnet." igualmente Sentencia del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo 11 de Madrid de 29 de enero de 2014 donde se dice "Alega la actora que no se ha aplicado el margen de error contemplado en la Orden ITC 3123/2010, de 26 de noviembre, relativa a los cinemómetros. En relación con este alegato debemos advertir que la infracción sancionada por la resolución recurrida en sede judicial fue captada mediante cinemómetro móvil, tal como se desprende del expediente administrativo, donde consta el certificado de verificación del aparato (folio 4). En cuanto a la presunción de veracidad de los resultados obtenidos mediante cinemómetros, como bien señala la defensa de la Administración, ha venido reconocida por el propio Tribunal Constitucional en STC 40/2008, de 10 de marzo, en la que se dice: "En relación con los datos obtenidos mediante el funcionamiento de cinemómetros, hemos señalado en el ATC 193/2004, de 26 de mayo, que "gozan de una presunción iuris tantum de veracidad siempre que dichos aparatos hayan sido fabricados y hayan superado los controles establecidos por la normativa técnica vigente en cada momento, y así resulte acreditado, además, mediante las correspondientes certificaciones de naturaleza técnica" (FJ 5). (...) La referida presunción puede, lógicamente, ser destruida mediante la práctica de las pertinentes pruebas. "Ahora bien, dada la peculiar naturaleza de este tipo de aparatos, caracterizados por su gran precisión y fiabilidad desde un punto de vista técnico, y los exhaustivos controles técnicos a los que reglamentariamente están sometidos para asegurar su satisfactoria operatividad (y que el art. 2 de la indicada Orden de 11 febrero de 1994 enumeraba: "aprobación de modelo", "verificación primitiva", "verificación después de reparación o modificación" y "verificación periódica"), es necesario, para que la práctica de la prueba solicitada resulte pertinente, que existan unas dudas mínimamente razonables sobre la corrección de su funcionamiento, por, entre otros supuestos imaginables, resultar de manera evidente una manipulación externa del aparato. No constituye, sin embargo, una duda razonable para poner en cuestión la fiabilidad de este tipo de dispositivos la simple apreciación del conductor, sin ningún tipo de corroboración mínimamente objetiva, de que según el velocímetro de su vehículo circulaba a una velocidad inferior a la señalada en el cinemómetro " (FJ



5 del mencionado ATC 193/2004, de 26 de mayo). " Se plantea, sin embargo, por la parte la forma de aplicación del denominado margen de error -que la actora cifra en un 7% y que la norma establece en un 4%, según dispone el Anexo III, 4. c) ("para ensayos en carretera, tráfico real", según reza la norma), desde dispositivos móviles como era el que permitió captar la imagen. Pues bien, la actora afirma que sobre la velocidad que le fue detectada de 153 Km/hora debe aplicarse el margen de error en menos de un 5%. La demandada defiende que tal margen de error no se aplica a posteriori, pues el propio aparato cinemómetro ya computa ese margen de error al emitir el resultado. La cuestión en este caso no carece de importancia, toda vez que en el caso de que se aplique una reducción ya sea del 5 o del 7 por ciento a la velocidad que arroja como resultado el cinemómetro, la velocidad del vehículo a tener en cuenta a efectos de tipificar la infracción sería inferior a 140 Km/h y conforme al cuadro de sanciones y puntos del Anexo IV del R.D. Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, y teniendo en cuenta el límite de velocidad existente en el tramo de 120 Km/hora, comporta una sanción grave con multa de 100 Euros y sin pérdida de puntos, frente a la sanción de 300 Euros impuesta. En materia penal, cuyos principios son aplicables mutatis mutandi al derecho sancionador, la doctrina de los Tribunales entiende que el porcentaje de margen de error se aplica a la velocidad detectada por el cinemómetro, sin que se entienda que en el resultado final se incluye el margen de error contemplado en la norma -lo que en definitiva implicaría que el cinemómetro emitiera un doble resultado: el primero con la medición y el segundo con la medición corregida con el margen de error, lo que de la Orden ITC antes citada no se deduce al exponerse el funcionamiento del aparato en cuestión. Por otro lado, el margen de error puede ser en más o en menos, sin que el cinemómetro conste que se halle programado para discernir en qué casos ha de aplicar uno u otro criterio-. Así lo aplica, v.gr., la reciente Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona de 18 de enero de 2013, entre otras. Por su parte, la Circular 10/11, de 17 de noviembre, de la Fiscalía General del Estado, sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial, alegada por la actora, recoge en su apartado IV.5 :La configuración del delito como de peligro abstracto, y la generalizada detección de estos delitos por los llamados radares, ha de llevar a los Sres. Fiscales a velar de modo particular por el respeto a las garantías procesales de los imputados (art. 773.1 p 1.º LECr). En concreto implica la obligación de tener en cuenta el cómputo del margen normativo





de error en los radares y comprobar la sumisión estricta de los utilizados a la normativa metrológica. (...) En consecuencia los Fiscales darán instrucciones a la Policía Judicial para que en los atestados conste de modo exhaustivo la documentación y datos del cinemómetro utilizado, de modo que se pueda comprobar el cumplimiento de las exigencias metrológicas y el cálculo del margen normativo de error regulado en la OITC 3123/2010. Todos los supuestos de hecho (si es radar fijo o móvil, fecha de aprobación de modelo, tiempo de utilización desde su puesta en funcionamiento, reparación, etc.) que fundan el cálculo del error y que seguidamente se recogen, han de incluirse en el atestado inicial o en ampliación posterior. Cuando por ausencia de datos exigidos por la OITC, e imposibilidad de aportarlos tras los oportunos esfuerzos, no sea posible el preciso cálculo, utilizarán el máximo porcentaje de error contemplado en la norma (en este sentido la jurisprudencia consolidada de Audiencias, entre otras muchas SSAP Lleida 28 de diciembre 2010 y Barcelona de 17 de enero de 2011). De lo anterior se colige que asiste la razón a la parte recurrente en este punto, sin que por la demandada se haya presentado prueba de contenido técnico alguna que confirme lo contrario, por lo que la infracción impuesta deberá ser tipificada como grave, sancionada con multa de 100 Euros y sin pérdida de puntos, anulándose la resolución recurrida y la sanción impuesta, debiéndose sustituir por otra de 100 euros." en el mismo sentido Sentencia del Juzgado de lo Contencioso-administrativo 4 de Barcelona de 18 de julio de 2013, Sentencia del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo 3 de Bilbao de 21 de noviembre de 2012.

Pero este juzgador, como en anteriores pronunciamientos, recoge limitadamente las tesis antes referidas, pues se entiende por este juzgador que, en efecto ha de deducirse un margen de error, pero no desde luego siempre y en todo caso el máximo tolerable que contemple la normativa sobre la homologación o la verificación periódica del instrumento de medición, cinemómetro, sino que habrá de estarse, de disponer de dicha información en el expediente administrativo, al real y comprobado en los ensayos de homologación y verificación inicial y periódica del instrumento de medición, y ello por razones de pura lógica que trataremos de exponer de seguido.

En efecto, parece necesario empezar por señalar que los márgenes de error que aparecen reseñados en la OITC se contemplan en orden afijar el límite máximo de error admisible en las pruebas y ensayos para la verificación, periódica o tras reparación, o bien para homologación del cinemómetro. Esto es si se obtiene en dichas pruebas un error superior a



dicho límite, basta uno solo, respecto de ese concreto cinemómetro no puede expedirse el correspondiente certificado, y se dispone en el artículo 16.2 del RD 889/2006, de 21 de julio, por el que se regula el control metrológico del Estado sobre instrumentos de medida que dispone " Cuando un instrumento de medida no supere la fase de control metrológico objeto de este capítulo, deberá ser puesto fuera de servicio hasta que se subsane la deficiencia que ha dado lugar a la no superación. En el caso de que dicha deficiencia no se subsane se adoptarán las medidas oportunas para garantizar que sea retirado definitivamente del servicio" e igual previsión contiene el artículo 26.2 del Real Decreto 244/2016, de 3 de junio, por el que se desarrolla la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología, que deroga la norma precitada.

Por ello y derivadamente carecen de validez alguna las mediciones que pudieran realizarse desde ese momento con ese instrumento de medición, pero simétricamente tenemos que tener por ciertas las mediaciones que se realicen con ese instrumento de medición y por ello han de constituir prueba de cargo suficiente.

El margen de error admisible que contemplaba la Orden precitada y ahora ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida, en momento alguno se contempla en dicha norma, como de obligada deducción para conocer la velocidad real del vehículo, como prueba de cargo suficiente en el ejercicio de la potestad sancionadora, sino que tiene, como se ha dicho, una función por completo distinta, la de establecer el error admisible para la homologación / acreditación/verificación del instrumento de medición, sin ignorar que esa homologación/acreditación/verificación va a proyectarse sobre esa actividad probatoria en el procedimiento sancionador.

Pero, existiendo ese margen de error, esto es asumiendo que el instrumento de medición no proporciona siempre y en todos los casos una medición exacta de la velocidad surge inmediatamente la cuestión de la trascendencia que hemos de dar al margen de error, pero además, entiende este juzgador, a los errores medidos en el procedimiento de verificación, en los ensayos, pues estos son el presupuesto de aquella verificación.

Pues bien, un recorrido por los pronunciamientos de distintos órganos jurisdiccionales, incluido este Juzgado, en los últimos años permite comprobar una multiplicidad de respuestas y parece necesario fijar un criterio o si se quiere razonar por



extenso el criterio que este Juzgado mantiene desde hace algún tiempo.

Parece obligado comenzar por notar que, prima facie, se nos presentan tres opciones, opciones que hemos de examinar sucesivamente: a) la exclusión de cualquier deducción de margen de error, b) la aplicación de una deducción conforme el máximo que se contempla en orden a la emisión del certificado de verificación y c) la aplicación de una reducción conforme el máximo obtenido en los ensayos, esta última precisara luego de una aclaración complementaria.

A) La tesis primera, la exclusión de cualquier deducción de margen de error, parece asentarse en razonamientos que se despliegan en dos planos distintos, que justifican cada uno por sí sólo la improcedencia de deducir porcentaje o cantidad, km/h, alguna de la medición que realiza el cinemómetro y que queda normalmente reflejada en lo que llamamos foto-radar.

a) El primer orden de razonamiento viene a sostener que consta el certificado de verificación ese documento acreditado por sí solo que la medición es exacta, operaría así una presunción de exactitud que tomaría razón del certificado de verificación y que parece asentarse en lo dispuesto en el artículo 8.6 de la Ley 32/2014 de Metrología conforme el cual " 6. Gozarán de presunción de exactitud de medida, salvo prueba en contrario, las mediciones realizadas con instrumentos o sistemas de medida sometidos a control metrológico del Estado que hayan superado las fases de control metrológico que les sean de aplicación".

Este juzgador no puede acoger esa tesis porque el certificado de verificación es un certificado de puesta en uso, esto es permite su uso para los fines legalmente previstos, entre ellos en el caso que nos ocupa, como instrumento de medición, y sin ignorar lo dispuesto en el artículo 8.6 de la Ley de Metrología no puede dejar en el olvido: primero que el instrumento de medición presenta errores de medición, por eso se contempla un margen de error en el procedimiento de verificación, y segundo que en razón de ello la velocidad real del vehículo medida por el cinemómetro puede ser distinta que la velocidad medida y el hecho punido es circular a una determinada velocidad, siendo la prueba de la misma obligada y la prueba de cargo no es otra que justamente esa medición, que hemos de ajustar a la velocidad real del vehículo para poder entender acreditado el hecho punido.



b) Pero cumulativamente a ese razonamiento se viene a sostener muy señaladamente por la Abogacía del Estado en numerosos, litigios, que el tipo infractor no contempla, como elemento objetivo del tipo, circular a una velocidad sino la medición de una velocidad en el cinemómetro que exceda la que aparece como límite en la señalización la general de la vía: se nos viene a decir así que es la velocidad medida, no la velocidad real, la que integra la infracción así Sentencia del JCA número 1 de Tarragona de 20 de octubre de 2020 (rec. 271/2019) donde se dice " El argumento de la actora solo sería relevante desde el punto de vista de los principios de tipicidad y de proporcionalidad si la norma jurídica (que es la que interesa y no las especificaciones técnicas de un producto que no se dirigen a regular potestades sancionadoras) describiera la conducta en relación a la velocidad real del vehículo que se hubiese podido medir. Sin embargo, la norma se refiere con toda claridad a los diversos excesos de velocidad sobre el límite permitido según lo que se capte por el cinemómetro. Y, eso, es lo que sucede en el presente caso donde el cinemómetro, debidamente verificado, capta 72km/h, captación que sirve para acudir al cuadro de excesos y aplicar la sanción. Tampoco existe duda alguna sobre la aptitud ya que el aparato había superado todos los controles, por lo que no hay problema con la medida a efectos de ser prueba de cargo suficiente. En definitiva, el margen de error del aparato es un parámetro de calidad del mismo, no una demostración de que efectivamente yerra en un porcentaje al medir y menos aún constituye una norma de determinación de límites de velocidad o complementaria del tipo sancionador a la que se deba acudir para modificar a la baja por efecto del indubio pro reo alegado por la defensa de la parte actora en el acto del juicio , que sería siempre de aplicación la medición o el cuadro de sanciones o de la velocidad medida corregida en función del margen de error", en el mismo sentido Sentencia del JCA número 5 de Oviedo de 6 de marzo de 2020 (rec. 311/2019), Sentencia del JCA num. 1 de Avila de 31 de enero de 2020 (rec. 217/2019) donde se dice " El exceso de velocidad que se tipifica y sanciona por el legislador, es el captado por el cinemómetro y no el captado a través de otros medios, viniendo determinada la infracción en función de la velocidad captada por el cinemómetro y no en función de la velocidad real. La normativa aplicable lo que afirma es que se tolera un margen de error, pero no que lo tenga el aparato concreto medidor de la velocidad",



Sentencia del JCA num. 1 de Zamora de 5 de diciembre de 2019 (rec. 221/2019).

Pero claro está, se confunde interesadamente en esta tesis el hecho probado o el hecho a probar con el medio de prueba del hecho. Y sin que pueda sostenerse que ambos coinciden porque entonces lo que se vendría a sancionar sería una medición, una prueba de un hecho y no un hecho, la velocidad y el exceso de esta sobre el límite impuesto por la señalización existente o la que contemple como genérica la vía.

Por ello respecto de esta primera opción la conclusión que se impone es su rechazo porque supone sancionar teniendo por probado un hecho asumiendo la inexistencia de error posible en la prueba practicada en el procedimiento administrativo, la medición del cinemómetro, cuando el propio sistema de verificación del medio de prueba admite la existencia de un error, cierto en cuanto está a su vez medido y cuantificado, no hipotético o carente por el demandante y sancionado de pericia alguna que lo acredite. La existencia de errores de medición se recoge en los propios informes de los ensayos de verificación.

B) La segunda tesis viene a sostener que en tanto esos errores son ciertos, debe deducirse el margen de error máximo permitido al instrumento de medición para su homologación o expedición del certificado de verificación correspondiente, conforme se recoge en el certificado de verificación.

Esta tesis, seguida entre otros, atendiendo a los pronunciamientos más recientes, por Sentencia del JCA num. 1 de Burgos de 10 de marzo de 2020 (rec. 144/2019), Sentencia del JCA num. 3 de Oviedo de 3 de marzo de 2020 (rec. 463/2109), Sentencia del JCA núm. 2 de Cáceres de 19 de septiembre de 2019 (rec. 98/2019) merece igual rechazo por este juzgador por razones inversas a la anterior pero que se despliegan en el mismo plano argumentativo en el entender de este juzgador, si bien precisa de alguna matización.

En efecto, antes del examen de esta tesis es precisa una aclaración: cuando en desarrollo de la misma se nos dice, si nos atenemos a las resoluciones judiciales que la sostienen, que el error máximo comprobado en los ensayos puede estar falseado porque, en tanto sólo recoge el valor máximo aparecido en los ensayos y si este es negativo pudiera sin embargo aparecer valores positivos de error, es decir de medición de más velocidad que la real, ello es cierto pero como luego se verá la conclusión que ha de extraerse no es la

deducción del margen de error contemplado en la norma como máximo permitido sino una solución bien distinta.

Pues bien, dicho lo anterior, parece sostenerse aquí que, en tanto no es posible establecer con seguridad el error posible en la medición padecido por el cinemómetro en cada ocasión, porque el número de ensayos en los procedimientos de verificación es limitado y de repetirse los mismos ad infinitum bien podrían aparecer errores de medición mayores que los que se acreditan en las pruebas realizadas, debemos tomar como error máximo posible aquel que consta como margen de error admisible, el máximo error admisible normativamente en los ensayos, no el que se ha constatado como máximo en los ensayos.

Pero de acogerse esa tesis, se incurriría en idéntico error, solo que, en sentido inverso, al sostenido por la primera de las tesis, ya expuesta. En efecto, de acoger esta segunda tesis, sancionaríamos una velocidad que asumimos que no es real, porque sostenemos que el máximo error obtenido en las pruebas de laboratorio carece de valor alguno, por eso se sostiene por esta segunda tesis la deducción del error máximo teóricamente permitido para la verificación, el margen de error que consta en el certificado de homologación como máximo. Así se deduce dicho margen de error porque el cinemómetro puede ofrecer, en una concreta medición o en varias, un error bien superior lo que permite extraer de ese razonamiento dos conclusiones que este juzgador entiende inaceptables: la primera es que el procedimiento de ensayos y verificación carece de sentido, pues, una vez que aceptamos que el error máximo que en ellos se presente carece de valor alguno absoluto, no se entiende cual es el fundamento de un certificado y del procedimiento en su conjunto y segundo que, pese a que se razona en contra de la primera tesis, por esta segunda tesis, que aquella primera llevaría a sancionar conscientemente velocidades no reales, pues el cinemómetro sabemos por los ensayos que presenta errores, esta segunda tesis incurre en el mismo razonamiento viciado, asume que los errores de ensayo pueden no ser los máximos posibles en todo momento y sostiene, en razón justamente de ello, que ha de deducirse el margen de error admisible para la verificación.

Pero claro está, si asumimos que los resultados de los ensayos carecen de valor absoluto, para esta segunda tesis, los errores en un momento posterior no sólo pueden ser superiores a los que ofrecen los ensayos en los procedimientos de verificación, sino también, por el mismo orden de razones, pueden ser superiores a aquellos valores que se contemplan como normativamente máximos permitidos en ensayos en el



procedimiento de homologación/verificación del cinemómetro, que es el margen de error que deducimos conforme esta tesis.

La única respuesta coherente con esa negación de valor alguno para fijar el máximo posible, no admisible sino posible, de error a los valores máximos alcanzados en los ensayos sería, conduciendo esa tesis hasta sus últimas consecuencias, negar valor y fuerza probatoria alguna, al menos como prueba de cargo suficiente a cualquier medición realizada. No siendo dable, para alcanzar una conclusión contraria, sostener que el artículo 8.6 de la Ley de Metrología reconoce plena eficacia y tiene por ciertas las mediciones, presunción de exactitud salvo prueba en contrario, pues esta segunda tesis niega tal exactitud, exactitud que la norma predica de la medición realizada no de corrección alguna de la misma.

- C) Por este juzgador se sostiene una tesis distinta, compartida por otros órganos jurisdiccionales, con las matizaciones que luego se harán, así Sentencia del JCA num. 6 de Oviedo de 28 de noviembre de 2019 (rec. 303/2019), Sentencia del JCA num. 7 de Murcia de 18 de octubre de 2019 (rec. 155/2019) Sentencia del JCA num. 1 de Guadalajara de 30 de septiembre de 2019 (rec. 50/2019), aunque desde luego no unánime como ya hemos visto, pretendiendo salvar ese escenario circular de presunciones al que nos enfrentamos.

Por ello, se asume desde luego la existencia de errores, no puede negarse la existencia de los mismos vistos los ensayos, pero se entiende que los que aparecen como máximos en los ensayos realizados son los errores máximos del instrumento de medición en todos los casos posibles, mejor dicho, el error máximo no una media ni la moda de una muestra, no es pues ni la media de las desviaciones obtenidas ni el error o desviación más frecuente.

Y así la prueba practicada en el PA 105/2018 del JCA 1 de Pontevedra, invocada con fundamento en la segunda de las tesis expuestas en números litigios en fecha bien reciente ante este Juzgado, sentencia que aborda con un loable y necesario afán de exhaustividad, en un escenario de dispersión de la respuesta dada al justiciable y de difícil unificación doctrinal atendiendo a nuestro sistema de recursos en este orden jurisdiccional, y que da cuenta de testifical/pericial, acordada de oficio justamente en la búsqueda de una respuesta a una cuestión suscitada de manera reiterada y sin una respuesta pacífica, podemos hacerla nuestra en este extremo,



porque se deduce incluso del propio certificado de ensayos, página 2 del certificado de verificación.

Pero no así la conclusión que se extrae, pues allí se dice *"Dicha prueba ha demostrado que las cifras consignadas en ese apartado del certificado no indican en puridad el grado habitual de error del cinemómetro. La prueba en tráfico real consiste en la realización de unas 30 mediciones en carretera. De ellas no se consigna en el certificado el resultado medio, sino sólo la magnitud que en esas 30 mediciones ha resultado más elevada. Es decir, puede ocurrir que de las realizadas en el mismo día, una ofrezca un resultado de porcentaje de error del 3% en positivo, de velocidad superior a la real, pero como otra de esas 30 da un resultado negativo en un 4%, al ser más alta es ésta última la única que se refleja en el certificado de verificación periódica. No quiere ello decir que ese radar tenga una tendencia a medir de menos, fijando velocidades inferiores a la real, sino que de entre las 30 mediciones realizadas en el mismo día, esa fue la cifra más alta que salió. Se constata con tales mediciones que el aparato cumple las especificaciones de la Orden ITC/3123/2010, pero no sirven para establecer un índice de error particularizado para ese cinemómetro"*

Por el contrario, sostenemos que esos ensayos si sirven para establecer un índice particularizado de error de ese cinemómetro, justamente porque sirven para eso y lo establecen puede emitirse el certificado de verificación, como ya hemos razonado supra. Así, de alcanzar la conclusión contraria, que el cinemómetro en cualquier ensayo posterior o en su funcionamiento diario posterior y durante la vigencia del certificado pudiera realizar una medición con un error mayor al mayor aparecido en los 30 ensayos, como ya hemos dicho, no procedería nunca emitir dichos certificados, o al menos no podría amparar o fundar sanción alguna ninguna medición realizada por ese cinemómetro, porque desconoceríamos cual es el error máximo real en ese momento y por ende cual es al velocidad real del vehículo.

Pero es que además es correcto, desde la tesis que sostiene este juzgador, que no conste en el certificado de ensayos el valor medio obtenido, entendiendo por la media de los resultados pues la media no da cuenta de cuál es el valor más extremo, que es el trascendente pues es el que debemos tomar en cuenta para deducirlo siempre pues puede repetirse.

Por último, debemos notar que las consideraciones que se hacen sobre valor o error máximo aparecido en ensayos y so consideración como negativo o positivo para entender que ello



determina que la consignación de un valor máximo de error negativo no excluye la posibilidad de valores de error positivos es cierta pero con una consecuencia distinta a la que se extrae en dicha sentencia.

En efecto, esa interpretación en algunas de las resoluciones que acogen esta tercera tesis, para sostener que en tanto aparece un error máximo negativo el cinemómetro siempre, yerra en ese sentido negativo, así como la lectura de la segunda tesis ya expuesta de esa proyección de un error máximo negativo, olvidan que lo que estamos en presencia es desviaciones, esto es siendo 0 la perfecta exactitud entre la velocidad medida por el cinemómetro y la velocidad real del vehículo, - 3 km/h o - 3% lo que indica es una desviación respecto de 0, por ello si sólo consta en certificado de ensayos - 2,7 km/h, en los ensayos pudo aparecer perfectamente + 2,6 pues como desviación a 0 + 2,6 km/h es inferior a - 2,7 km/h y procede deducir, hasta + 2,6 km/h

QUINTO.- *Sobre la aplicación al caso presente de la tesis expuesta.*

Pues bien, sentado lo anterior, el demandante sostiene no se aplicaron los márgenes de error que contempla la Orden ITC 3123/2010 en la medición que contempla para la verificación después de modificación o reparación, como es el caso que nos ocupa según la propia certificación obrante en el expediente administrativo, que da razón de la exactitud de la medición con unos márgenes de error, de 4,4 km/h en velocidades inferiores a 100 km/h, y hemos de notar como este Juzgado ya ha tomado en consideración en recientes resoluciones, rechazando la aplicación de la doctrina sostenida por otros Juzgados que entiende ha de descontarse o deducirse el máximo del margen de error que contempla la precitada Orden como admisible para la expedición de la certificación de verificación, que esa desviación máxima obtenida permite concluir que otras desviaciones negativas y positivas pudieron aparecer en los ensayos que se certifican, ninguna en efecto superior a -4,3 km/h, en velocidades inferiores a 100 km/h pero pudieron aparecer desviaciones de + 4,3 km/h o -4,3 km/h todas ellas inferiores a por ello debemos descontar de dicha medición pero en tanto que la velocidad captada fue de 78 km/h deduciendo ese error de 4,3 km/h la velocidad sería superior a 70 km/h por ello esa deducción aun de acogerse no modifica la infracción ni la punición correspondiente.....

FALLO

DESESTIMANDO el recurso recurso contencioso-administrativo interpuesto frente a la resolución de la Jefatura Provincial de Tráfico de A Coruña....

