



**XDO. CONTENCIOSO/ADMTVO. N. 1**  
**SANTIAGO DE COMPOSTELA**

SENTENCIA: 00317/2021



ADMINISTRACIÓN  
DE XUSTIZA



**SENTENCIA**

Santiago de Compostela, 27 de octubre de 2021.

**FUNDAMENTOS DE DERECHO**

**PRIMERO.-** Se recurre la resolución de 20 de marzo de 2019 que desestima el recurso de reposición contra la resolución sancionadora de 27 de diciembre de 2018 que impone a la parte demandante multa de 400 € y pérdida de 4 puntos por la comisión de la infracción en materia de tráfico consistente en circular a 84 km/hora, teniendo limitada la velocidad a 50 km/hora. Existe una limitación específica fijada por señal. Cinemómetro 2843 Multanova que ha sido sometido al control metrológico legalmente establecido. Artículo 83.2 LTSV.



**TERCERO.**-Con respecto al cinemómetro sostiene la parte demandante que no se ha aplicado el margen de error estipulado en la orden ITC 3123/2010 de 26 de noviembre que regula el control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de vehículos a motor y que en la resolución no se indica si se aplicó y tampoco si el radar era móvil o estático.

Respecto a los márgenes de error hay que recordar que el cinemómetro aparece debidamente identificado como Cinemómetro 2843 Multanova, y ha sido sometido al control metrológico legalmente establecido, ya que consta en el expediente el certificado de verificación periódica vigente hasta el 20.10.17 y la denuncia es de 20.10.18.

Sobre esta materia existen diferentes criterios ya que hay sentencias que aplican el margen de error máximo posible, otras intermedias que sostienen que en todo caso habrá que aplicar el margen del aparato a la vista de las mediciones medias en la prueba de calibrado ( STSJ de País Vasco de 29-6-2015), criterio éste sería el derivado de la Circular de Fiscalía10/2011 de 17 de Noviembre(no obstante, esta Circular se refiere al tipo delictivo, no al tipo del art. 76.a) RDLegis 6/2015 en relación al Anexo IV)), otras sentencias no aplican automáticamente ese margen, como por ejemplo la reciente sentencia de 5.12.17 del Jdo nº 1 de Santander, cuyo criterio y consideraciones fundadas se han asumido ya en otras sentencias de este mismo Juzgado, como señalábamos, y que ha dicho que " El actor sostiene que la velocidad captada de 151 km/h no es la velocidad a la que circulaba el vehículo pues el medidor tiene, por la norma citada, un margen de error del + 7,55 km/h así que, la velocidad captada debe reducirse, en virtud del principio pro reo lo que motiva que la sanción correspondiente según el anexo IV sea inferior.

Señalado esto, debe decirse que no hay infracción de la referida Orden ya que la misma no impone, en estos procedimientos sancionadores ni en otros, la obligación de reducir la medición de un cinemómetro en los márgenes de error que regula. Y ello, sencillamente porque el objeto de esa Orden no es regular esta cuestión, la medición de velocidades a efectos de procedimientos sancionadores o la forma en que se debe medir la velocidad de un vehículo o cómo debe fijarse ésta. Su objeto, según su art.1 es regular el control metrológico de estos aparatos, nada más. Así, establece la regulación para su comercialización, uso, evaluación y verificación después de ser reparados o modificados y verificación periódica. Es decir, los procedimientos para determinar su condición de apto en estas fases. La DT 1ª establece el régimen transitorio para la comercialización de modelos anteriores y la DT 2ª, las condiciones para el uso de los instrumentos en servicios, antes y después, de la entrada en vigor de la norma. El Anexo I regula el procedimiento de evaluación y verificación del aparato, el anexo II, el boletín que debe cumplimentarse y el anexo III, los requisitos específicos esenciales del aparato. En cuanto a los márgenes de error , el punto 4 establece los máximos permitidos lo que significa que, no superando los mismos, el aparato es apto para medir la velocidad en las condiciones de la norma y para superar los distintos controles que regula, esto es, en examen de modelo y verificación de producto, verificación tras reparación o modificación y en verificación periódica.

QUINTO.- Sentado esto, estamos ante un tipo de alegación que se ha generalizado en estos procesos y dirigida a encontrar un defecto formal en que amparar la anulación de una infracción real, que se apoya en jurisprudencia que en muchas ocasiones no contempla el caso real analizado sino otras circunstancias. El argumento del actor 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, como expone el Abogado del Estado, la norma, el citado anexo IV, 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 151 km/h, captación que sirve para acudir al cuadro de excesos y aplicar la sanción. Lo que alega el actor es que, debido a los problemas tecnológicos derivados de los aparatos usados para medir, que toleran un margen de error, resulta imposible medir la velocidad real de un vehículo, de modo que, en su caso, no se puede afirmar que circulara a 151 km/h sino en una franja de +/- el 5 % (podría haber ido, también a 158 km/h) de modo que, en aplicación del principio in dubio pro reo, debe aplicarse la menor medida (argumento que, evidentemente, habría que aplicarse a todas las mediciones de todos los cinemómetros instalados en todas las carreteras).

Sin embargo, esta interpretación es contraria a toda seguridad jurídica y al espíritu de la norma que, al fijar un cuadro de excesos no habla de márgenes sino de mediciones exactas a partir de lo captado por cinemómetro con independencia de la discusión puramente teórica sobre velocidades más o menos reales. La ley regula el ejercicio de potestades sancionadoras con la finalidad de proteger un bien jurídico de especial trascendencia, la seguridad del tráfico, y de la vida e integridad de las personas, reprimiendo la comisión de infracciones, en este caso, referidas al exceso de velocidad. Y tal fin no se cumpliría de seguirse la interpretación que pretende el actor, reduciendo el sentido de la norma y alterando los márgenes y los límites fijados por un problema referido a la calidad de los aparatos medidores. Tal inseguridad derivada de los problemas de medición se zanja utilizando como parámetro no la teórica velocidad real del vehículo sino la medición captada, dato seguro y objetivo y que no admite discusión, pues en el presente caso, es evidente que se captó una velocidad de 151 y no de 143 o 159. Evidentemente, para que pueda operar la potestad sancionadora es preciso que tal medición sea fiable y es ahí donde entra en juego la Orden citada cuya finalidad es garantizar el uso de aparatos de medición fiables, más allá de toda duda razonable, que es el límite que establece la doctrina del TC para aceptar una prueba de cargo con capacidad para desvirtuar la presunción de inocencia. Y este es el sentido de los márgenes de error regulados cuya finalidad no es otra que fijar unos límites a la aptitud de los aparatos que se utilizan. Así, la norma fija un margen de error a partir del cual el medidor no puede ser usado y por debajo del cual, se considera apto. Pero esta regulación genérica de los márgenes (basada en normas de calidad y especificaciones técnicas que son las normas UNE) no significa que el aparato en cuestión tenga ese margen de error, lo cual no consta, sino que no puede pasarlo porque de hacerlo, la medición no sería fiable y, desde el punto de vista del derecho sancionador, no existiría prueba de cargo suficiente para la sanción.

Así, el actor no solo parte de una premisa falsa, que el tipo se refiere a velocidades reales, sino que incurre en nuevo error al entender que los márgenes regulados de los cinemómetros ponen de manifiesto un error de medición necesario pues lo que dice la norma es que se tolera un margen de error pero no que el aparato concreto lo tenga. Así, un aparato que tuviera un margen de error de hasta el 5% pero negativo, sería apto de modo que, por ejemplo, en el caso enjuiciado, si el marca 151 km/h es porque se circularía, en teoría a 158 y, con la teoría del actor, habría que rebajar la medición aún a 143 Km/h, generando unas diferencias inadmisibles para la seguridad del tráfico.



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 pro reo, que sería siempre de aplicación) la medición o el cuadro de sanciones.



Lo que en definitiva se ha pretendido es generar una duda razonable sobre el tipo. Sin embargo, no basta con que exista la lógica duda que en todos los casos de valoración de una prueba pueden surgir, sino que la misma debe ser razonable. Y no basta, como se dice, que a efectos metrológicos se admitan aparatos que pueden dar un mayor o menor margen de error, y menos cuando el propio cuadro de velocidades, que es el tipo que aquí se aplica y no las normas del Código Penal, se refiere de forma expresa a un exceso sobre la velocidad captada. No existe, por otro lado, duda sobre la aptitud técnica del aparato al constar aportados los certificados metrológicos ni hay dato alguno que permita entender que ha habido un error en la medición. La jurisprudencia pretendía, se refiere a supuestos en los que existe una duda sobre el aparato o la medición, en cuyo caso, esa duda, se resuelve a favor del reo aplicando el margen normativo. No es este el caso, donde no hay duda alguna sobre la velocidad captada y la aptitud del aparato medidor.

En todo caso, en el certificado de verificación periódica se establece "cinemómetro de efecto Doppler móvil y estático instalado en vehículo" y la desviación máxima obtenida en el ensayo en tráfico real para velocidad inferior a 100 km/hora es negativa en ambos casos por lo que no resultaría alterada la graduación de la sanción.

En consecuencia, dado que no se plantea ningún otro motivo contra la resolución impugnada, se debe de concluir que procede la desestimación de la demanda planteada al no apreciarse duda alguna sobre la velocidad captada y la aptitud del aparato medidor.

#### **FALLO**

**Desestimo el recurso** contencioso-administrativo interpuesto.....