



Máster Universitario en Acceso a la Abogacía
Curso académico 2020-21
Trabajo Fin de Máster

MANIPULACIONES DE
TACÓGRAFOS EN EL
TRANSPORTE, COMO DELITO DE
FALSEDAD DOCUMENTAL

Alumno
JESÚS MARÍA IGLESIAS CLEMENTE

Tutora
VICTORIA GARCÍA DEL BLANCO

DERECHO PENAL. ESTUDIO DE LA PARTE ESPECIAL

Convocatoria de junio 2021

ÍNDICE GENERAL

INDICE GENERAL		2
INDICE DE ABREVIATURAS		5
PALABRAS CLAVE		6
	1.- INTRODUCCIÓN	6
	2.- OBJETIVOS	8
	3.- METODOLOGÍA	8
	4.- ESTRUCTURA	9
CAPITULO 1.- DELITO DE FALSIFICACIÓN DOCUMENTOS PÚBLICOS, OFICIALES Y MERCANTILES		9
	1.1 SUPUESTO TÍPICO ART. 390 CP	9
	1.2 ART. 392.1 CP	10
	1.3 BIEN JURÍDICO PROTEGIDO DELITO FALSEDAD DOCUMENTAL	10
CAPITULO 2.- ANÁLISIS DEL PROBLEMA DE LAS MANIPULACIONES DE LOS TACÓGRAFOS Y LIMITADORES DE VELOCIDAD		11
	2.1 ESTUDIO DE LOS REGISTROS DEL TACÓGRAFO Y/O LIMITADOR DE VELOCIDAD	11
	2.2 PROBLEMÁTICA DE LAS MANIPULACIONES TACÓGRAFOS Y LA POSIBLE REPERCUSIÓN EN LA SEGURIDAD VIAL	13
CAPÍTULO 3.- EL APARATO TACÓGRAFO Y SUS REGISTROS		14
	3.1 DEFINICIÓN TACÓGRAFO	14
	3.2 VEHÍCULOS OBLIGADOS A SU INSTALACIÓN Y EXCEPCIONES	15
CAPÍTULO 4.- EL LIMITADOR DE VELOCIDAD Y SUS REGISTROS		17
	4.1 DEFINICIÓN DEL LIMITADOR DE VELOCIDAD	17
	4.2 VEHÍCULOS OBLIGADOS AL USO E INSTALACIÓN DEL LIMITADOR DE VELOCIDAD	18
	4.3 VEHÍCULOS EXENTOS DEL USO E INSTALACIÓN DEL LIMITADOR DE VELOCIDAD	19
CAPÍTULO 5.- APLICACIÓN JURISDICCIÓN PENAL TRAS LA STS 672/2019		20
	5.1 STS 672/2019	20
	5.2 PRINCIPIO DE INTERVENCIÓN DEL DERECHO PENAL	24
	5.2.1 PRINCIPIO NON BIS IDEM	24
	5.2.2 PRINCIPIO INTERVENCIÓN MÍNIMA	25
	5.2.2.1 EL CARÁCTER SUBSIDIARIO DERECHO PENAL	25
	5.2.2.2 EL CARÁCTER FRAGMENTARIO DERECHO PENAL	25
	5.2.3 PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD	25
CAPÍTULO 6.- MANIPULACIONES DE TACÓGRAFOS COMO CONDUCTAS TÍPICAS EN EL ÁMBITO PENAL		26
	6.1 ALTERACIÓN DE LOS REGISTROS	26
	6.2 ACCIÓN FALSARIA COMO HECHO TÍPICO	27
	6.3 MANIPULACIÓN TACÓGRAFOS COMO HECHO TÍPICO SUBSUMIBLE EN ART. 392.1 CP	27
CAPÍTULO 7.- INAUTENTICIDAD OBJETIVA		28
	7.1 ACTIVIDADES DEL CONDUCTOR	29

	7.2 TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO	29
	7.3 MANIPULACIONES DEL TACÓGRAFO: CONDUCTAS TÍPICAS	31
	7.3.1 CORTE CORRIENTE RELOJ TACÓGRAFO ANALÓGICO	31
	7.3.2 CORTE CORRIENTE CONTACTO	32
	7.3.3 CORTE GENERADOR DE IMPULSOS	32
	7.3.4 INSTALACIÓN CAPTADOR DE IMPULSOS	33
	7.3.5 CORTE DEL SENSOR DE MOVIMIENTOS TACÓGRAFO DIGITAL	33
	7.3.6 INSTALACIÓN DOBLE KITAS TACÓGRAFO DIGITAL	34
	7.3.7 MANIPULACIÓN DIRECTA EN EL SENSOR TACÓGRAFO DIGITAL	35
	7.3.8 MODIFICACIÓN CAMBIO DIMENSIONES DE LOS NEUMÁTICOS	35
	7.3.9 MODIFICACIÓN PARÁMETROS CALIBRACIÓN	36
	7.3.10 MANIPULACIÓN LIMITADOR VELOCIDAD	37
	7.4 REPERCUSIONES MANIPULACIÓN EN LOS MECANISMOS SEGURIDAD DEL VEHÍCULO: ABS, ESP, TCS, ASR, EDS O EBS	38
CAPITULO 8.- INAUTENTICIDAD SUBJETIVA (ART. 392 CP)		39
	8.1 FALSIFICACIÓN DISCO-DIAGRAMA	39
	8.2 FALSIFICACIÓN TARJETA CONDUCTOR	40
	8.2.1 TIPOS TARJETAS TACÓGRAFOS	41
	8.2.2 TÍPICA INAUTENTICIDAD SUBJETIVA	42
	8.2.3 RENOVACIÓN TARJETA CONDUCTOR	42
	8.2.4 SUSTITUCIÓN Y DUPLICIDAD TARJETA CONDUCTOR	42
CAPÍTULO 9.- MANIPULACIÓN DE TACÓGRAFOS EN EL ÁMBITO ADMINISTRATIVO Y LA PUBLICACIÓN STS 672/2019		43
	9.1 INFRACCIÓN MUY GRAVE EN MATERIA DE TRANSPORTES Y DE SEGURIDAD VIAL	43
	9.2 SUPUESTOS APLICACIÓN ÁMBITO ADMINISTRATIVO COMO INFRACCIÓN NORMATIVA DE TRANSPORTES	45
CAPÍTULO 10- FALSEDAD IDEOLÓGICA COMETIDA POR PARTICULARES COMO HECHO ATÍPICO PENAL		46
CAPÍTULO 11.- FORMAS DE PARTICIPACIÓN		47
	11.1 AUTORIA Y COAUTORÍA	48
	11.2 INDUCCIÓN	49
	11.3 COOPERACIÓN NECESARIA	50
	11.4 COMPLICIDAD	50
CAPÍTULO 12.- FABRICACIÓN O TENENCIA DE ÚTILES PARA SU COMISIÓN		51
	12.1 INSTALACIÓN DE INSTRUMENTOS MANIPULADORES VEHÍCULO	51
	12.2 TENENCIA DE ÚTILES O INSTRUMENTOS PARA LA INSTALACIÓN ELEMENTOS MANIPULADORES	51
CAPÍTULO 13.- CONEXIÓN FALSEDAD DOCUMENTAL CON OTROS DELITOS		52

	13.1 DELITO POR IMPRUDENCIA GRAVE (ART. 142 Y ART. 152 CP)	52
	13.2 DELITO CONTRA LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES (ART. 311.1 CP)	53
	13.3 DELITO CONTINUADO (ART. 74 CP)	54
CONCLUSIONES		55
	1ª) STS 672/2019	55
	2ª) TACÓGRAFO Y LIMITADOR VELOCIDAD	55
	3ª) REGISTROS ESENCIALES	55
	4ª) DOCUMENTO SIMULADO	55
	5ª) INAUTENTICIDADES : OBJETIVA Y SUBJETIVA	55
	6ª) FALSEDAD IDEOLÓGICA	55
	7ª) CONCURSO REAL CON OTROS DELITOS	56
	8ª) AUTORÍA Y GRADO DE PARTICIPACIÓN	56
	9ª) POSESIÓN O INSTALACIÓN EFECTOS COMISIÓN	56
REFERENCIAS		56
	1.- BIBLIOGRAFIA	56
	2.- LEGISLACIÓN	57
	3.- JURISPRUDENCIA	58
	4.- DOCTRINA ADMINISTRATIVA	58
	5.- OTROS RECURSOS	58
ANEXOS : FOTOGRAFÍAS DESCRIPTIVAS Y MANIPULACIONES		59
	PARTE FRONTAL TACÓGRAFO DIGITAL Y FUNCIONES	59
	PARTE FRONTAL TACÓGRAFOS ANALÓGICOS	60
	MANIPULACIÓN TACÓGRAFO COLOCACIÓN IMÁN CAJA CAMBIOS	61
	MANIPULACIÓN TACÓGRAFO USO MANDO A DISTANCIA	62
	ANVERSO DISCO-DIAGRAMA	63
	REVERSO DISCO-DIAGRAMA	64
	PICTOGRAMAS Y SÍMBOLOS REGISTRO	65
	PLACA MONTAJE Y PLACA DESCRIPTIVA	66
	ANVERSO/REVERSO TARJETA CONDUCTOR	67
	TICKET IMPRESO TACÓGRAFO DIGITAL MARCA ACTIA	68
	MANIPULACION REGISTROS DISCO-DIAGRAMA CORTE CORRIENTE RELOJ	69
	MANIPULACION REGISTROS DISCO-DIAGRAMA CORTE CORRIENTE CONTACTO	70
	MANIPULACION REGISTROS DISCO-DIAGRAMA CORTE GENERADOR IMPULSOS	70
	MANIPULACION REGISTROS DISCO-DIAGRAMA INSTALACIÓN CAPTADOR DE IMPULSOS	71

ÍNDICE DE ABREVIATURAS

AP.- Audiencia Provincial

AAP.- Auto Audiencia Provincial

AGE.- Administración General del Estado

ABS.- Antilock Braking System (sistema antibloqueo de freno)

ASR.- Sistema de Control de Tracción

ATC.- Auto Tribunal Constitucional

CCAA.- Comunidad Autónoma

CE.- Constitución Española

CP.- Código Penal

EBS.- Electronic Braking System (sistema de control de frenado)

EDS.- Bloqueo Electrónico Diferencial

ESP.- Sistema Control Estabilidad

FGE.- Fiscalía General del Estado

IMFom.- Instrucción Ministerio Fomento

LEC.- Ley Enjuiciamiento Civil

LECRim.- Ley Enjuiciamiento Criminal

LOOT.- Ley Ordenación de Transportes Terrestres

LSV.- Ley de Seguridad Vial

MMA.- Masa Máxima Autorizada

PA.- Procedimiento Abreviado

RGCir.- Reglamento General de Circulación

RGCond.- Reglamento General Conductores

RCE.- Reglamento Comunidad Europea

ROOT.- Reglamento Ordenación Transportes Terrestres

RUE.- Reglamento Unión Europea

SAP.- Sentencia Audiencia Provincial

STC.- Sentencia Tribunal Constitucional

STS.- Sentencia Tribunal Supremo

TCS.- Traction Control System (Sistema Control Tracción)

TSJ.- Tribunal Superior Justicia

TSJUE.- Tribunal Superior de Justicia Unión Europea

VU.- Unidad Vehicular

PALABRAS CLAVE

DOCUMENTO *EX NOVO*, FALSEDAD IDEOLÓGICA, INAUTENTICIDAD OBJETIVA, INAUTENTICIDAD SUBJETIVA, MANIPULACIÓN, TACOGRAFO

INTRODUCCIÓN

El tema propuesto con el que pretendemos analizar este Trabajo de Fin de Máster resulta ante todo interesante, controvertido y muy reciente, ya que se va a realizar sobre la publicación de la Sentencia del Tribunal Supremo (STS) 672/2019 de 15 de enero¹, resolución que va a generar doctrina jurisprudencial en el ámbito penal, ya que en los supuestos casos en que se aprecien manipulaciones de tacógrafos tanto en supuestos de modalidad de inautenticidad objetiva como subjetiva, los hechos deberán dirimirse en el ámbito penal en lugar del administrativo como se venía realizando hasta esa fecha.

Consideramos que la pretensión de este estudio es analizar en profundidad las consecuencias penales que generarán los registros mendaces o falsarios de los aparatos tacógrafos, como hechos típicos de falsedad documental². Resulta muy amplia la casuística que pueda producirse y desgraciadamente no existe demasiado material didáctico accesible para acometer su desarrollo.

Entre todo el material consultado ha resultado fundamental la diversa doctrina jurisdiccional de distintas audiencias provinciales respecto de supuestos de falsedad documental, la propia del Tribunal Supremo, Memorias de la Fiscalía General del Estado – Unidad de Seguridad Vial-, Legislación de Tacógrafos del Departamento de Legislación de la Escuela de Tráfico de la Guardia Civil, diversa documentación de prensa, revistas especializadas y doctrina de numerosos expertos en derecho. El tema siempre ha generado mucha problemática incluso dentro del ámbito de la Unión Europea, de la que España forma parte como Estado miembro, nunca ha habido unificación de criterios en esta materia por parte de los estados adheridos.

Antes de abordar en profundidad el asunto, debemos de estudiar qué es un tacógrafo³ y para qué sirve, informamos que es un aparato destinado para ser instalado en vehículos de carretera para visualizar, registrar, imprimir, almacenar y enviar automática o semiautomáticamente datos acerca de la marcha de dichos vehículos, su velocidad, así como determinados períodos de actividad de los conductores. La obligatoriedad de la instalación de los tacógrafos en los vehículos tiene como finalidad esencial la mejora de la seguridad vial a través de un control administrativo y policial del transporte terrestre, respecto

¹ Sentencia STS 672/2019, de fecha 15 de enero 2020, de la Sala Segunda, de lo Penal, del Tribunal Supremo (Ponente EDUARDO DE PORRES ORTIZ DE URBINA)

² Delitos contemplados art. 392 en relación con el art. 390.1.2º del Código Penal

³ Reglamento (UE) Nº 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 04 de febrero relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera

de las actividades realizadas por los conductores. Asimismo, debemos definir el término manipular⁴, que entre sus acepciones considera tal conducta como operar con las manos o con cualquier instrumento, intervenir con medios hábiles y, a veces, arteros, en la política, en el mercado, en la información, etc., con distorsión de la verdad o la justicia y al servicio de intereses particulares. Y por último acometer el término falsedad, que consiste en una falta de verdad o autenticidad. Por tanto, el hecho típico consistiría en realización de una acción de alteración o manipulación, faltando a la verdad en los registros esenciales de un tacógrafo y generando un documento *ex novo* mendaz o falsario.

Estimamos que el legislador al aplicar el principio de intervención mínima del derecho penal, éste debe utilizarse como última ratio, esto es, lo mínimo indispensable para castigar sólo aquellas infracciones más graves respecto a bienes jurídicos más importantes dignos de mayor protección estatal y no al administrativo, como se estaba realizando hasta entonces por esos mismos hechos. De la lectura de los diversos estudios realizados por expertos⁵ parece existir una conexión directa entre la manipulación del tacógrafo y la afectación en los mecanismos de seguridad del vehículo en el que se encuentra instalado. En nuestra opinión el ámbito penal constituye fuero más favorable para el enjuiciamiento de estas conductas, ya que la seguridad vial como bien jurídico merece especial protección, máxime considerando que la finalidad fundamental de estos actos es eludir los controles policiales y administrativos, sin tener en consideración la afectación que este tipo de conductas tienen en la propia seguridad vial.

Las dos conductas típicas de falsedad documental en el ámbito penal, serían la inautenticidad objetiva y la inautenticidad subjetiva o genuinidad, en relación con la creación de un documento simulado, *ex novo*, procedente de un tacógrafo con actitud falsaria y con la única pretensión de eludir controles administrativos o policiales.

La inautenticidad objetiva afecta exclusivamente a los datos esenciales registrados por el tacógrafo. Los datos almacenados que incluyen el hecho típico en caso de ser simulados o alterados afectan esencialmente a la velocidad y a las actividades del conductor. Este supuesto supone la alteración de estos registros generando un documento simulado *ex novo*, que resulta ficticio a efectos de inspección porque ha sido alterado deliberadamente -dolo falsario- y por lo tanto es materialmente falso, puesto que los registros no son auténticos, aunque procedan de un soporte electrónico legal. Entre las manipulaciones fraudulentas más comunes en el ámbito de la inautenticidad objetiva, podemos citar: corte del generador del generador de impulsos (colocación de imán o instrumento magnético en la carcasa del generador de impulsos), corte de corriente del reloj, corte de corriente de contacto, corte del limitador de velocidad, modificación de los parámetros de calibración del tacógrafos, instalación o uso de captadores de impulsos, modificación del diámetro de las ruedas motrices, instalación de doble kits o duplicidad de sensores, manipulaciones relativas al software de la unidad vehicular actuando directamente en la placa base.

La inautenticidad subjetiva afecta directamente al creador del documento, esto es, el ámbito subjetivo de la genuinidad. Nos encontramos en aquellos supuestos en que el documento a pesar de ser verdadero es irreal porque no pertenece al creador material del mismo, se genera un documento de una persona distinta. En este caso no es la manipulación del tacógrafo la que merece reprobación penal, la conducta es reprochable

⁴ Definición RAE (Real Academia Española)

⁵ Memorias 2013 y 2019 de la Unidad Seguridad Vial de la Fiscalía General del Estado

porque los registros no corresponden a su legítimo autor. En este ámbito subjetivo se hallarían las conductas de circular con el disco a nombre de otra persona, circular con la tarjeta de otro conductor, utilizar tarjetas falsificadas.

La falsedad ideológica o faltar a la verdad en el contenido de los registros generados por el tacógrafo que afectase a datos no esenciales -cometida por los particulares-, no constituiría hecho típico penal y quedarían subsumidos los hechos como infracciones administrativas en todo caso.

La propia tenencia de útiles o efectos que permiten o contribuyen a la consumación del delito de falsedad documental, constituye por sí mismo un hecho típico propio, ya que a pesar de no haberse consumado el acto típico, la simple posesión de esos útiles facilita su perpetración.

Por último considerar la posibilidad de que pueda producirse un concurso real entre el delito de falsedad documental respecto del delito de imprudencia grave, delito contra los derechos de los trabajadores y/o la continuidad delictiva. Se estima que puede haber una conexión directa entre la propia manipulación del tacógrafo, su afectación a los mecanismos de seguridad del vehículo en que se encuentra instalado y la posible repercusión en la seguridad vial.

OBJETIVOS

La finalidad del presente trabajo es realizar un estudio en profundidad y pormenorizado de conductas fraudulentas que afectan directamente a los registros de los tacógrafos. Partimos de un presupuesto básico de la manipulación de tacógrafos como delito de falsedad documental, de un interés falsario o mendaz por parte del autor, que quiere alterar o simular los registros esenciales de un tacógrafo, con la única finalidad de eludir controles administrativos o policiales –supuesta inautenticidad objetiva- y la falsedad genuina -inautenticidad subjetiva- que afecta a la autoría del registro o grabación, que parte de un registro inicialmente verdadero, pero que acaba siendo falso porque se imputa a un autor ficticio.

Definiremos aquellas conductas falsarias que configuran el hecho típico y que afectan necesariamente a registros esenciales: actividades del conductor y velocidad del vehículo. Desarrollaremos aquellos casos en que los registros del tacógrafo a pesar de ser falsos, revisten la consideración de falsedad ideológica, falsedad que se encuentra despenalizada de ser cometida por los particulares y que afectan necesariamente a registros del tacógrafo no esenciales, que quedarían subsumidos como infracción administrativa de transportes.

METODOLOGÍA

Hemos afrontado este trabajo de un modo principalmente deductivo, realizando un estudio en profundidad de las diversas infracciones administrativas tipificadas en la LOOT⁶, ROOT⁷ y la conexión de estas infracciones con diversas conductas típicas del

⁶ Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de Transportes Terrestres

⁷ RD 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba Reglamento Ley de Ordenación de Transportes Terrestres

Código Penal⁸; una lectura pormenorizada del amplio elenco de normativa comunitaria que regula el uso e instalación del tacógrafo, de los tiempos de conducción y descanso de las tripulaciones, limitador de velocidad, etc.⁹; análisis de la conducta descrita como infracción en la LSV¹⁰; examen de distintas sentencias dictadas por AP¹¹, TC¹², TS¹³, Memorias de la Unidad Seguridad Vial de la FGE¹⁴, diversa información recopilada artículos de prensa y por último un estudio exhaustivo de la legislación técnica especializada¹⁵.

ESTRUCTURA

Para una mejor comprensión y estudio del tema propuesto, desarrollaremos varios capítulos y subsecciones en las que definiremos conductas revestidas de falsedad documental, acometeremos un análisis del problema de la manipulación del tacógrafo y limitador de velocidad, el principio de intervención mínima del derecho penal, criterios para la aplicación de la jurisdicción penal o administrativa tras la publicación de la Sentencia STS 672/2019, inautenticidad objetiva, inautenticidad subjetiva, falsedad ideológica, formas de participación, fabricación o tenencia útiles para su comisión, la conexión falsedad documental con otros delitos, conclusiones, referencias bibliográficas y anexos con fotografías y explicación técnica.

CAPÍTULO 1.- DELITO DE FALSIFICACIÓN DOCUMENTOS PÚBLICOS, OFICIALES Y MERCANTILES

1.1 SUPUESTO TÍPICO ART. 390 CP

Dentro del Título XVIII, Capítulo II De las falsedades documentales del Código Penal (CP)¹⁶ se regulan los supuestos típicos del delito de falsificación en documentos públicos, oficiales y mercantiles, cometidos por sujetos activos cualificados:

De acuerdo con el art. 390.1 se consideran reos de falsedad documental a la autoridad o funcionario público que en el ejercicio de funciones cometa falsedad:

1º) Alterando un documento en alguno de sus elementos o requisitos de carácter esencial.

2º) Simulando un documento en todo o en parte, de manera que induzca a error sobre su autenticidad

3º) Suponiendo en un acto la intervención de personas que no la han tenido, o atribuyendo a las que han intervenido en él declaraciones o manifestaciones diferentes de las que hubieran hecho

4º) Faltando a la verdad en la narración de los hechos

⁸ Arts. 390 y 392 del Código Penal aprobado por LO 10/1985, de 23 de noviembre

⁹RUE 799/2016 RCE 561/2006, Directiva 2006-22-CE, Directiva 2008-4-CE, RD 640/2007, Orden FOM/1990/2005, RCE 2135-1998, RD 2242-1996, RD 640/2007 etc.

¹⁰ Art. 77 m) del RDL 06/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

¹¹ SAP Tarragona 333/2012 de 14 de febrero, SAP Tarragona 636/2012 de 19 de marzo

¹² STC 118/2009 de 14 de octubre y STC 70/2012 de 16 de abril

¹³ STS 287/2015 de 19 de mayo, STS 797/2015 de 24 de noviembre, STS 126/2016 y STS 213/2019

¹⁴ Memorias 2013 y 2019 de la Unidad de Seguridad Vial de la Fiscalía General del Estado.

¹⁵ Departamento de Legislación de la Escuela de Tráfico de la Guardia Civil

¹⁶ Título XVIII, Capítulo II, de las falsedades documentales, Sección 1º de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 noviembre, del Código Penal

Este hecho típico requiere necesariamente la participación un sujeto activo cualificado, que deberá ser autoridad o funcionario público, que su calidad de garante debe impedir su producción.

1.2 SUPUESTO TÍPICO DEL ART. 392 CP

Referido precepto establece las bases sobre las que se sustenta el art. 392.1 CP, precepto que atribuye responsabilidad penal al particular que cometiere en documento público, oficial o mercantil, alguna de las falsedades descritas tres apartados del art. 390.1.1 del CP.

- 1. El particular que cometiere en documento público, oficial o mercantil, alguna de las falsedades descritas en los tres primeros números del apartado 1 del artículo 390, será castigado con las penas de prisión de seis meses a tres años y multa de seis a doce meses.*
- 2. Las mismas penas se impondrán al que, sin haber intervenido en la falsificación, traficare de cualquier modo con un documento de identidad falso. Se impondrá la pena de prisión de seis meses a un año y multa de tres a seis meses al que hiciere uso, a sabiendas, de un documento de identidad falso.*

Este precepto penal está ligado directamente al art. 390 del CP, aunque en este caso el sujeto activo que únicamente puede cometer el hecho típico es el particular, desaparece la figura de la Autoridad o funcionario público como figuras cualificadas del delito y además se sustrae al ilícito penal de la propia falsedad (aptdo 4 del art. 390.1.4º) faltar a la verdad en la narración de los hechos cometida por un particular, que quedaría fuera del ámbito penal.

1.3 BIEN JURÍDICO PROTEGIDO DELITO FALSEDAD DOCUMENTAL

Que, de acuerdo con el art. 26 del CP, “se considera documento todo soporte material que exprese o incorpore datos, hechos o narraciones con eficacia probatoria o cualquier otro tipo de relevancia jurídica”. Por tanto, antes de considerar que una conducta pudiera ser constitutiva de ilícito penal, debemos tener cuenta que ese soporte material incorpore datos o hechos tenga eficacia probatoria.

A tenor del *art. 1216 y ss del CC*¹⁷ “Son documentos públicos los autorizados por un notario o empleado público competente, con las solemnidades requeridas por la ley; documentos oficiales aquellos expedidos y firmados por funcionarios en el ejercicio de sus funciones; documentos mercantiles, aquellos que encierran acto o derecho de naturaleza mercantil y documentos privados aquellos que no constituyen un documento oficial, mercantil o público”.

El bien jurídico protegido de esta acción típica resulta muy amplia y las opiniones doctrinales han sido muy variadas e incluso contradictorias ¹⁸de una parte quienes consideran que lo tutelado es el derecho a la verdad, otros que el objeto protegido es el propio documento o alguna de las funciones que éste desempeña en el tráfico jurídico y aquellos que defienden que se trata de la fe pública, seguridad y fiabilidad en el tráfico jurídico o el ataque a la verdad de la prueba documental.

De otra parte otros autores consideran que lo que se pretende es dar protección a la confianza que en el tráfico jurídico deben gozar ciertos documentos como medios de prueba, así como la propia autenticidad del documento y la veracidad de su contenido probatorio.

¹⁷ Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil

¹⁸ VILLACAMPA ESTIARTE, Carolina : “La falsedad documental : análisis jurídico-penal” , pág.12

El comportamiento será típico de ser idóneo para inducir a error, haciendo pasar por legítimo o verdadero lo ilegítimo o falso en el supuesto de que ese documento debe formar parte del tráfico jurídico y además referida falsedad deberá incidir sobre aspectos esenciales del documento de que se trate.

Resulta conveniente considerar que en principio la manipulación de los registros de un tacógrafo, con la única finalidad de generar un documento simulado *ex novo*, que resulte mendaz, con la única pretensión de eludir los controles administrativos o policiales, pudiera constituir un hecho típico, ya que *la información almacenada en la memoria interna de un tacógrafo constituye un documento electrónico y los recibos o tickets que se expiden para obtener la información registrada son copias del citado documento (STS 672/2019)*. El documento de registro ya sea en forma de ticket o disco-diagrama, inicialmente es un documento privado, que pasar a ser documento oficial en el instante en que debe servir de soporte de información para un control policial o administrativo.

CAPÍTULO 2.- ANÁLISIS DEL PROBLEMA DE LAS MANIPULACIONES DE LOS TACOGRAFOS Y LIMITADORES DE VELOCIDAD

2.1 ESTUDIO DE LOS REGISTROS DEL TACÓGRAFO Y/O LIMITADOR DE VELOCIDAD

Con el propósito de abordar un estudio más pormenorizado de estos instrumentos de grabación de datos y almacenamiento de registros, es preciso afrontar un examen más técnico de algunas definiciones que se citan en el Reglamento (UE) 165/2014¹⁹ y Directiva 92/6/CEE²⁰ que servirán de gran utilidad al lector para una mejor comprensión del tema propuesto y que se desarrollarán más adelante.

En principio la génesis de la instalación de un tacógrafo es controlar las actividades realizadas por las tripulaciones²¹, garantizar la seguridad vial en el transporte y conseguir una concurrencia de operadores logísticos en el sector en idénticas condiciones de competencia.

De otra parte apuntar respecto del limitador de velocidad, que la única función que desempeña es impedir que aquellos vehículos que lo tengan instalado, sobrepasen aquella velocidad máxima que tengan fijada legalmente: límite de velocidad máximo en el transporte de mercancías 90 kms/hora y en el transporte de viajeros 100 kms/hora. El limitador de velocidad toma la señal directamente del tacógrafo -en la mayor parte de las ocasiones-, por lo que puede decirse que se encuentra intrínsecamente unido a éste.

¹⁹ Reglamento (UE) Nº 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 04 de febrero relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el R(CEE) nº 3821/1985 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y modifica el Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera

²⁰ Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos a motor en la Comunidad

²¹ A efectos de transportes se considera tripulación al conductor o conductores a bordo de un vehículo y que pueden realizar funciones de conducción, trabajo o disponibilidad

Primeramente indicar que el tacógrafo es un instrumento que registra datos y los almacena en una memoria interna (tacógrafo digital) o en un disco diagrama (tacógrafo analógico), gracias a estos registros se pueden contabilizar las horas de conducción o descanso que realizan o han realizado las tripulaciones, con el objetivo de no exceder o aminorar los tiempos de conducción o descanso establecidos legalmente. Asimismo gracias a este control específico se evitarán jornadas de conducción excesivamente largas, aminoraciones de los descansos diarios o semanales y sobre todo las posibles consecuencias que estas conductas tienen en la siniestralidad vial. Existe una relación directa entre la fatiga, falta de sueño y la distracción en la conducción, respecto de la producción de siniestros viales, muchos de estos son generados por conductores de vehículos dotados de tacógrafos por infracción a las normas de tiempos de conducción y descanso, constituyendo este hecho la causa principal o mediata del accidente.

A todo esto debemos añadir que su instalación es preceptiva en determinados vehículos en relación a su peso y número de plazas, vehículos que por sus dimensiones o por el tipo de transporte que realizan, en caso de estar implicados en la producción de algún siniestro vial las repercusiones serían muy graves debido a sus proporciones, volumen, número de víctimas, daños, pérdida de la carga, deterioros o menoscabos en la plataforma vial, cortes y desvíos de carretera, embotellamientos, etc. Gracias a este mecanismo el conductor no deberá realizar ni el empresario exigir más horas de conducción o aminorar los tiempos de descanso, por encima o por debajo de los límites fijados en la normativa vigente.

En caso de sobrepasar y/o aminorar esos límites fijados, la empresa transportista podría ser sancionada administrativamente, así como el conductor en determinados supuestos. A título de ejemplo, en caso de detectarse una conducción diaria superior 10:00 horas o una aminoración de descanso inferior a 9:00 horas consecutivas, supondrían infracciones administrativas- responsabilidad empresa transportista- ; de otra parte de detectarse una conducción diaria superior a 13:30 horas o una aminoración del descanso inferior a 04:30 horas, supondrían infracciones administrativas a la normativa de transportes a la empresa transportista y además infracciones normativa de seguridad vial – responsabilidad conductor- De esta manera al realizar un control integral sobre los registros del tacógrafo, tendremos información directa de las actividades de las tripulaciones y/o del vehículo y de esta forma evitar gran número de siniestros viarios en los que la relación causal: exceso conducción/aminoración descanso-distracción/fatiga/sueño/exceso velocidad, constituyen la causa principal del siniestro y en la que numerosos vehículos obligados a su instalación se encuentran implicados.

Asimismo consideramos que el tacógrafo tiene una utilidad empresarial de enorme importancia para su administración, puesto que los empresarios tienen un control efectivo sobre las actividades de sus empleados, las rutas empleadas para realizar los desplazamientos porteados o en vacío, el tiempo empleado en las cargas y descargas, las pausas o descansos que realizan los conductores, etc. De esta forma disponen de un medio muy eficaz para optimizar sus recursos al máximo y alcanzar los niveles de eficiencia, seguridad u optimización que fija la normativa europea. No debemos de olvidar que uno de los motivos principales de su instalación – seguridad vial aparte- es permitir que todos los empresarios que dispongan de este tipo de vehículos, operen en el sector del transporte en unas condiciones de concurrencia similares, evitando que aquellos que no cumplen con la norma puedan ofrecer unos precios más ventajosos o inferiores que la competencia,

basando su estrategia empresarial en incumplir sistemáticamente la normativa sobre esta materia.

2.2.- PROBLEMÁTICA DE LAS MANIPULACIONES TACÓGRAFOS Y LA POSIBLE REPERCUSIÓN EN LA SEGURIDAD VIAL

La Fiscalía General del Estado publica anualmente memorias, en las que establece las directrices y criterios de actuación de todos los órganos y departamentos que funcional o jerárquicamente dependen de ella. Dentro del departamento de Seguridad Vial, se impartieron varios estudios relativos a la manipulación de los tacógrafos, su influencia en los mecanismos de seguridad del propio vehículo y la posible repercusión en la seguridad vial que este tipo de conductas pudiera generar.

Las lecturas de estos documentos recopilatorios hacen que prestemos detenimiento en una ponencia que expuso el Fiscal Delegado de Seguridad Vial de Lérida²², en relación a un estudio de las manipulaciones de tacógrafos y sus elementos principales: unidad intravehicular (VU), cables, kitas (sensor de movimiento o generador de impulsos). En aquella exposición se explicaban e ilustraban las diversas manipulaciones de tacógrafos su conexión con el delito de falsedad documental, del principio de intervención mínima del derecho penal en atención de la mayor gravedad del injusto y los riesgos asumidos. Esta ponencia pretendía establecer una relación causa-efecto entre la manipulación de un tacógrafo y su posible repercusión en la propia seguridad vial del vehículo, al quedar inhabilitados ciertos mecanismos de seguridad propios de aquél con la activación de instrumentos que alteraban los propios registros del tacógrafo.

Además, con esta ponencia se pretendía adoptar una postura uniforme y diferenciar esta acción como delito de falsedad documental, de la infracción administrativa de transportes (LOOT) y/o seguridad vial (art. 65.5.h, art. 65.6 Ley 18/2009).

Entre los instrumentos de manipulación, se hizo mención a los precintos que deben llevar instalados los tacógrafos, la desconexión de la señal ocasionaría modificaciones o pérdidas de datos imposibles de descubrir. Asimismo, se aludió a los distintos tipos de tarjetas: de conductor, de centro de ensayo, de controlador y de empresa, así como los distintos registros de datos en tacógrafos analógicos o digitales.

Asimismo en la nota de prensa²³ y en el escrito de remisión a las policías de tráfico²⁴, ya se intuía la preocupación de este órgano por la certeza científica de que ciertos procedimientos de manipulación además de alterar los registros de las actividades del conductor, pudieran revestir cierta gravedad por influir en los mecanismos de seguridad del propio vehículo en el ABS, ESP, EDS, etc. ya que en la mayor parte de las ocasiones la información que recibe la centralita electrónica del propio sensor de movimientos al verse alterada, redundaba en un mal funcionamiento de estos mecanismos de seguridad²⁵.

²² Memoria FGE Unidad Seguridad Vial año 2013 (aptdo 5.3.6, pág.378)

²³ Nota de prensa FGE, Fiscal de Sala Coordinador Nacional de Seguridad Vial, fecha 02 de marzo de 2020

²⁴ Escrito FGE Unidad Seguridad Vial-Fiscal de Sala, fecha 02 de marzo de 2020

²⁵ Escrito FGE-USV a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, fecha 02 de marzo 2020 , (pag.4 y 5)

Referidos sistemas de seguridad evitan derrapes, bloqueos de ruedas, eliminan el efecto tijera²⁶, etc., su mal funcionamiento hace que generen una señal de alarma en la centralita de gestión y se active *ipso facto* un mecanismo de seguridad para paliarla.

De todo lo expuesto quedaba plenamente acreditado de los estudios de expertos, de las propias Memorias de años anteriores de FGE y de los escritos remitidos por este órgano a las fuerzas de vigilancia, que existe una relación directa entre la manipulación de tacógrafos y su posible repercusión en la seguridad vial, al afectar a sistemas de seguridad intrínsecos instalados en vehículos dotados de tacógrafo digital. Por todo ello, tras la publicación de la STS 672/2019²⁷ ya se fija una doctrina de actuación en casos de detectarse supuestos casos de manipulación de registros de tacógrafos en la modalidad de inautenticidad objetiva o subjetiva, que además pueden tener una relación directa o causa-efecto en el supuesto de que se produzca un siniestro viario que atenten contra la vida o integridad física de las personas.²⁸ Estas conductas por sus elevados riesgos infringen gravemente el deber de cuidado debido.

CAPÍTULO 3.- EL APARATO TACÓGRAFO Y SUS REGISTROS²⁹

3.1 DEFINICIÓN TACÓGRAFO (ART.2.2 DEL RUE 165/2014)

Aparato destinado a ser instalado en vehículos de carretera para visualizar, registrar, imprimir, almacenar y enviar automática o semiautomáticamente datos acerca de la marcha, incluida la velocidad, de dichos vehículos, de conformidad con el artículo 4, apartado 3, así como determinados períodos de actividad de sus conductores.

- **Unidad instalada en el vehículo:** el tacógrafo, con exclusión del sensor de movimiento y los cables que conectan este último. Puede tratarse de una sola unidad o de varias repartidas por el vehículo, a condición de que cumplan los requisitos de seguridad del presente Reglamento; la unidad instalada en el vehículo incluye, entre otras cosas, una unidad de proceso, una memoria de datos, una función de medición de la hora, dos dispositivos de interfaz para tarjeta inteligente para el conductor y segundo conductor, una impresora, una pantalla, conectores y accesorios para la introducción de datos por el usuario.
- **Tacógrafo analógico:** tacógrafo que emplea una hoja de registro de conformidad con el presente Reglamento.
- **Tacógrafo digital:** tacógrafo que emplea una tarjeta de conformidad con el presente Reglamento;

Por tanto, podemos resumir que el aparato tacógrafo ya sea analógico o digital, es un instrumento de obligada instalación y uso para determinados vehículos, que tiene como función principal la de almacenar datos y registros relativos a las actividades del conductor y del vehículo.

²⁶ Giro accidental de la cabina de un tracto-camión que arrastra un semirremolque, que se produce al bloquearse las ruedas de freno, una pérdida de tracción total y una consiguiente pérdida del control del vehículo por parte del conductor.

²⁷ STS 672/2019 de 15 de enero, de la Sala de Lo Penal. Se desarrollará ampliamente en otro capítulo

²⁸ Escrito FGE USV a FCSE, fecha 02 de marzo 2020 , (pag.6, párrafo 2)

²⁹ Anexos, pág. 59

3.2 VEHÍCULOS OBLIGADOS AL USO E INSTALACIÓN DEL TACÓGRAFO Y SUS EXCEPCIONES

La utilización del tacógrafo y sus excepciones se encuentra desarrollada en dos normativas de diferente rango y distinto ámbito que se complementan. De una parte el del **RCE 561/2006**³⁰ establece las normas sobre tiempos de conducción, pausas y periodos de descanso para los conductores dedicados al transporte de mercancías y viajeros por carretera y la mejora de las condiciones de trabajo y la seguridad vial, mejora de las prácticas de control en los Estados miembros³¹ y de otra **RD 640/2007**³² que establece excepciones obligatoriedad normas sobre tiempos de conducción, descanso y uso del tacógrafo.

El **Reglamento CE nº 561/2006** establece las normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso para los conductores dedicados al transporte por carretera de mercancías y viajeros, con el fin de armonizar las condiciones de competencia entre modos de transporte terrestre, especialmente en lo que se refiere al sector de la carretera, y de mejorar las condiciones de trabajo y la seguridad vial.

El presente Reglamento se aplicará al transporte por carretera como norma general:

- de mercancías, cuando la masa máxima autorizada de los vehículos, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 3,5 toneladas, o
- de viajeros en vehículos fabricados o adaptados de forma permanente para transportar a más de nueve personas, incluido el conductor, y destinados a tal fin.

De acuerdo con el art. 3 del *RCE 561/2006*, se establecen numerosas excepciones relativas al utilización e instalación del aparato tacógrafo.³³ A título de resumen

³⁰ Reglamento (CE) 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) nº 3821/85 y (CE) nº 2135/1998 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo

³¹ RCE 561/2006 disposición preliminar, art. 1

³² RD 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera

³³ RCE 561/2006, Disposición preliminar, art.3:

- a) vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuando el trayecto del servicio de que se trate no supere los 50 kilómetros;
- b) vehículos o conjuntos de vehículos de una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados para el transporte de materiales, equipos o maquinaria para uso del conductor en el ejercicio de su profesión, y que solo se utilicen dentro de un radio de hasta 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa, y a condición de que la conducción del vehículo no constituya la actividad principal del conductor;
- c) vehículos adquiridos o alquilados sin conductor por las fuerzas armadas, la defensa civil, los cuerpos de bomberos y las fuerzas responsables del mantenimiento del orden público, cuando el transporte se realice como consecuencia de la función propia encomendada a estos cuerpos y bajo su responsabilidad;
- d) vehículos, incluidos los vehículos utilizados para el transporte no comercial de ayuda humanitaria, utilizados en casos de urgencia o destinados a operaciones de salvamento;
- e) vehículos especiales utilizados con fines médicos;
- f) vehículos especializados en la reparación de averías cuyo radio de acción sea de 100 kilómetros alrededor de su centro de explotación
- g) vehículos que se sometan a pruebas en carretera con fines de mejora técnica, reparación o conservación y vehículos nuevos o transformados que aún no se hayan puesto en circulación;
- h) vehículos o conjuntos de vehículos de una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados para el transporte no comercial de mercancías;
- i) vehículos comerciales que se consideren históricos con arreglo a la legislación del Estado miembro en el que circulan y que se utilicen para el transporte no comercial de viajeros o mercancías.

indicamos que la mayor parte de los vehículos que se dedican al transporte de mercancías o de viajeros enumerados en este listado, quedan exonerados por su escasa incidencia en este sector. Primeramente una excepción general que contempla a aquellos vehículos que no superen los 3,5 Tn³⁴ de MMA³⁵ dedicados al transporte de mercancías y aquellos que no superen las 9 plazas destinados al transporte de viajeros. Por otra parte se encuentran las excepciones específicas que abarcan aquellos vehículos de transporte de viajeros o mercancías cuando el trayecto no sea superior a 50 kms (transportes públicos de viajeros en servicios regulares³⁶) o 100 kms (transportes mercancías de MMA no superior a 7,5Tn en el ejercicio profesión alrededor centro explotación empresa, vehículos de asistencia en carretera), vehículos de mercancías de 7,5 Tn de MMA (transporte no comercial), vehículos utilizados por FFAA, defensas civil, bomberos y servicios mantenimiento de orden público, vehículos de mejora técnica de vehículos nuevos, servicios médicos, de urgencia , históricos, etc. La lista de vehículos exentos tiene una relación directa con la exigua incidencia en este sector, al tomar como referencias una distancia que oscila entre 50 a 100 kms, un MMA igual o inferior a 7,5 Tn y/o la realización de un servicio de utilidad pública o la antigüedad.

Además resulta de aplicación en territorio nacional **RD 640/2007**³⁷ por el que se establecen las excepciones sobre el cumplimiento de las normas instalación y uso del tacógrafo, de los tiempos de conducción y descanso dentro de los transportes por carretera desarrollados dentro de territorio nacional³⁸. A modo recopilatorio indicar que las

³⁴ Tonelada

³⁵ Masa Máxima Autorizada

³⁶ Transportes sujetos a concesión administrativa y sujetos a itinerario, horario o calendarios fijados por la entidad otorgante

³⁷ Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera

³⁸ RD 640/2007, art.2, excepciones instalación, uso del tacógrafo y tiempos conducción y descanso, durante la realización del transporte:

- a) *Transportes oficiales, definidos en el artículo 105 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.*
- b) *Transportes que tengan por objeto la recogida y entrega de envíos postales en el marco del servicio postal universal por proveedores de dicho servicio, siempre que la masa máxima autorizada del vehículo utilizado, incluida en su caso la de los remolques y semirremolques, no sea superior a 7,5 toneladas, el transporte se desarrolle íntegramente dentro de un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo, y la conducción de vehículos no constituya la actividad principal del conductor, cuya categoría profesional habrá de ser la correspondiente a quienes se encargan de la recogida y reparto de la correspondencia postal*
- c) *Transportes realizados en vehículos exclusivamente dedicados a la prestación de los servicios de alcantarillado, protección contra las inundaciones, abastecimiento de agua, mantenimiento de las redes de gas y electricidad, mantenimiento y conservación de carreteras, recogida de basura a domicilio, telégrafos y teléfonos, teledifusión y radiodifusión y detección de receptores y transmisores de radio y televisión.*
- d) *Transportes realizados para la eliminación de residuos de carácter urbano íntegramente comprendidos en un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular*
- e) *Transportes de mercancías de carácter privado complementario realizados en el marco de su propia actividad empresarial por empresas agrícolas, hortícolas, forestales, ganaderas o pesqueras, que se desarrollen íntegramente en un radio de 50 kilómetro arrendataria del vehículo*
- f) *Transportes de carácter privado complementario realizados mediante la utilización de tractores agrícolas o forestales en el desarrollo de una actividad agrícola o forestal, siempre que se desarrollen íntegramente en un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo.*
- g) *Transportes de recogida de leche en las granjas o que tengan por objeto llevar a estos recipientes de leche o productos lácteos destinados a la alimentación del ganado, siempre que se desarrollen íntegramente en un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo.*

excepciones afectan principalmente a transportes oficiales, transporte servicio postal universal con limitaciones en distancia y MMA, transportes realizados con vehículos destinados al servicio de alcantarillado, telefonía, telégrafos, mantenimiento gas, electricidad, carreteras, recogida de basuras; actividades agrícolas, hortícolas, forestales, pesqueras o ganaderas, transporte de animales vivos entre granjas y mataderos (radio 50 kms), recogida leche en granjas, alimentación para el ganado (radio 100 kms) y por último transporte privado complementario material circo y ferias.

En conclusión, consideramos que la primera excepción genérica va relacionada con la MMA en el transporte de mercancías que se fija en 3,5 Tn y respecto al transporte de viajeros al número de plazas, que no será superior de 9 incluido al conductor. El resto de las excepciones de la utilización/uso del tacógrafo van referidas principalmente a los transportes particulares, privados complementarios (aquellos que sirven como complemento a la actividad principal del titular del vehículo, que no es el transporte), transportes realizados en determinados vehículos acondicionados para ciertos fines y sobre todo para aquellos que tienen poca incidencia en el mercado del transporte.

CAPÍTULO 4.- EL LIMITADOR DE VELOCIDAD Y SUS REGISTROS

4.1 DEFINICIÓN DEL LIMITADOR DE VELOCIDAD

El limitador de velocidad es un dispositivo instalado en determinados vehículos, que tiene como función impedir que el vehículo sobrepase determinada velocidad a la que se encuentra programado, incidiendo directamente en la bomba de combustible que le impide suministrar carburante, a pesar de que el pedal del acelerador se mantenga accionado a fondo. Los registros del limitador de velocidad se reflejan en las grabaciones del disco-diagrama del tacógrafo analógico, o bien ticket del tacógrafo digital, en la zona

-
- h) Transporte de animales vivos entre granjas y mercados locales, entre mercados y mataderos locales o entre granjas y matadero locales, siempre que la distancia en línea recta entre origen y destino del transporte no sea superior a 50 kilómetros.*
 - i) Transportes de carácter privado complementario de material de circo y atracciones de feria realizados en vehículos especialmente acondicionados para ello.*
 - j) Traslado de exposiciones móviles instaladas a bordo de vehículos especialmente acondicionados y equipados para ello y cuya finalidad principal sea su utilización con fines educativos cuando el vehículo se encuentre estacionado.*
 - k) Transportes de fondos u objetos de valor en vehículos especialmente acondicionados y equipados para ello.*
 - l) Transportes realizados en el desarrollo de cursos destinados al aprendizaje de la conducción o a la obtención del permiso de conducir o del certificado de aptitud profesional de los conductores mediante la utilización de vehículos especialmente equipados para ello.*
 - m) Vehículos propulsados por electricidad o gas natural o licuado, cuya masa máxima autorizada, incluida en su caso la de los remolques o semirremolques, no sea superior a 7,5 toneladas, siempre que se desarrollen íntegramente en un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo.*
 - n) Transportes de carácter privado complementario cuyo objeto sea el traslado del material, equipo o maquinaria utilizado por el conductor en el ejercicio de su profesión, siempre que la masa máxima autorizada del vehículo utilizado, incluida en su caso la de los remolques y semirremolques, no sea superior a 7,5 toneladas, el transporte se desarrolle íntegramente dentro de un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo y la conducción de vehículos no constituya la actividad principal del conductor.*
 - o) Transportes realizados por vehículos exclusivamente dedicados a la prestación de servicios que se desarrollen íntegramente en recintos cerrados dedicados a actividades distintas del transporte por carretera, tales como puertos, aeropuertos y estaciones ferroviarias.*

destinada a la grabación de la velocidad. A título aclaratorio informar que, en caso de actuar el limitador, la grabación de la velocidad permanece constante con un registro uniforme, rectilíneo con escasas oscilaciones, que no sobrepasa aquélla de corte fijada.

En caso de no funcionar, se observarían por norma general, registros superiores a la velocidad máxima permitida para el tipo de vehículos en que estuviera instalado, o bien grabaciones oscilantes indiciarias de un mal funcionamiento.

4.2 VEHÍCULOS OBLIGADOS AL USO E INSTALACIÓN DEL LIMITADOR DE VELOCIDAD

La instalación y uso de este instrumento está regulada en la Directiva del Consejo 92/6³⁹, de 10.02.92, modificada por la Directiva 2002/85⁴⁰CE y RD 1417/2005⁴¹. De acuerdo a lo establecido en **RD 1417/2005**⁴², de 25 de noviembre, se entiende por limitador de velocidad:

- **Dispositivo de limitación de velocidad:** un aparato de limitación de velocidad destinado a ser utilizado en un vehículo para el que pueda expedirse una homologación de unidad técnica independiente en el sentido de la Directiva 70/156/CEE. Los sistemas instalados de limitación de la velocidad máxima de los vehículos, incorporados de origen durante la fabricación de los vehículos, deberán cumplir los mismos requisitos que los dispositivos de limitación de velocidad.

Las obligaciones para el uso e instalación del limitador de velocidad, tiene relación directa respectivamente con la clasificación de categoría y tipo de vehículos que establece Directiva 70/156/CEE⁴³ y 92/61/CEE⁴⁴. Por norma general y salvo las excepciones que se contemplan más adelante, los vehículos dependiendo de su fecha de matriculación, su MMA (masa máxima autorizada) y el número de plazas, estarían obligados o no a la instalación y uso del limitador de velocidad.

Para el transporte de mercancías, se acuerda su obligatoriedad para vehículos de MMA superior a 3,5 Tn y por tanto afectaría a los vehículos categorías N2 y N3⁴⁵. En cambio en el transporte de viajeros, se acuerda su obligatoriedad para vehículos contruidos para

³⁹ Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos a motor en la Comunidad

⁴⁰ Directiva 2002/85/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 05 de noviembre de 2002, por la que se modifica la Directiva 92/6/CEE del Consejo relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad

⁴¹ Real Decreto 1417/2005, de 25 de noviembre, por el que se regula la utilización, instalación y comprobación del funcionamiento de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos

⁴² REAL DECRETO 1417/2005, de 25 de noviembre, por el que se regula la utilización, instalación y comprobación del funcionamiento de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos. Art.2.

⁴³ Directiva 70/156/CEE del Consejo, de 06 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre homologación de vehículos a motor y de sus remolques

⁴⁴ Directiva 92/61/CEE del Consejo, de 30 de junio de 1992, relativa a la recepción de los vehículos de motor de dos o tres ruedas

⁴⁵ Categoría N (Transporte de mercancías)

Vehículos de motor destinados al transporte de mercancías que tengan por lo menos cuatro ruedas.

- **Categoría N2:** Vehículos destinados al transporte de mercancías y con una masa máxima superior a 3,5 toneladas pero inferior o igual a 12 toneladas.
- **Categoría N3:** Vehículos destinados al transporte de mercancías y con una masa máxima superior a 12 toneladas.

el transporte de personas, que tengan más de 9 plazas (incluido el conductor) y por tanto afectaría a los vehículos categorías M2 y M3⁴⁶.

Por otra parte la Directiva 2002/85/CE⁴⁷ define la consideración de vehículo a motor a efectos del uso e instalación de limitador de velocidad, la clasificación de las distintas categorías de vehículos obligados a su uso e instalación y establece la obligatoriedad por parte de los Estados miembros de adoptar las medidas para su exigencia y obligación en los transportes por carretera⁴⁸. En resumen, partimos de la consideración de que se entiende un vehículo a motor a efectos de la instalación y uso del limitador de velocidad, como aquél construido para desarrollar una velocidad superior a 25 kms/hora.

De todo esto se deduce, por una parte, que de encontrarnos con un vehículo a motor destinado al transporte de mercancías de MMA superior a 3,5 Tn (categoría N2 o N3) tendrá instalado un limitador de velocidad en el cual su velocidad máxima fijada será de 90 kms/hora. De otra parte, de encontrarnos con un vehículo destinado al transporte de personas y ser superior a 9 plazas, incluido al conductor (categorías M2 o M3), llevará instalado un limitador de velocidad, en la cual su velocidad máxima fijada será de 100 kms/hora.

4.3 EXENCIONES DEL USO E INSTALACIÓN DEL LIMITADOR VELOCIDAD

De acuerdo al RD 1417/2005⁴⁹, la mayor parte de las excepciones van referidas generalmente a la utilización de vehículos por parte de FFAA, FCS, Protección Civil, Bomberos, aquellos que por su construcción no desarrollen esa velocidad máxima fijada

⁴⁶ Categoría M (Transporte de viajeros)

Vehículos de motor destinados al transporte de personas y que tengan por lo menos cuatro ruedas

- **Categoría M2:** Vehículos destinados al transporte de personas que tengan, además del asiento del conductor, más de ocho plazas y cuya masa máxima no supere las 5 toneladas.
- **Categoría M3:** Vehículos destinados al transporte de personas que tengan, además del asiento del conductor, más de ocho plazas y cuya masa máxima supere las 5 toneladas.

⁴⁷ Directiva 2002/85/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 05 de noviembre de 2002, por la que se modifica la Directiva 92/6/CEE del Consejo relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos a motor en la Comunidad

- ⁴⁸ **Art. 1** considera “vehículo de motor” cualquier vehículo de motor de las categorías M2, M3, N2 o N3, destinado a circular por carretera, que tenga al menos cuatro ruedas y que pueda alcanzar por construcción una velocidad máxima superior a 25 km/h.
- **Art. 2**, establece que los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que los vehículos de motor de las categorías M2 y M3 a que se refiere el artículo 1 sólo puedan circular por la vía pública si tienen instalado un dispositivo de limitación de velocidad regulado de tal manera que su velocidad no pueda superar los 100 kilómetros por hora. Los vehículos de la categoría M3 con un peso máximo que exceda de las 10 toneladas, matriculados antes del 1 de enero de 2005 podrán mantener instalados dispositivos en los que la velocidad máxima esté regulada en 100 kilómetros por hora.
- **Art. 3**, establece que Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que los vehículos de motor de las categorías N2 y N3 sólo puedan circular por la vía pública si tienen instalado un dispositivo de limitación de velocidad regulado de tal manera que su velocidad no pueda superar los 90 kilómetros por hora. Los Estados miembros estarán autorizados a exigir que el dispositivo de limitación de velocidad de los vehículos matriculados en su territorio y destinados exclusivamente al transporte de mercancías peligrosas esté regulado de tal manera que dichos vehículos no puedan superar una velocidad máxima inferior a 90 kilómetros por hora.

⁴⁹ RD 1417/2005, de 25 de noviembre, por el que se regula la utilización, instalación y comprobación de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos

legalmente y otros destinados al servicio público en áreas urbanas.⁵⁰

CAPÍTULO 5.- APLICACIÓN JURISDICCIÓN PENAL TRAS LA SENTENCIA STS 672/2019

5.1 STS 672/2019

Con fecha 21.02.2019 la *Sala de lo Penal del Tribunal Supremo*, dictó la *STS 672/2019* en la que fijaba la doctrina a seguir en supuestos casos de observar registros falsos esenciales dimanantes de los registros de aparatos tacógrafos, que configurarían un supuesto delito de falsedad documental cometido por particulares. El contenido de la *STS 672/2019 para considerar esta acción como un hecho típico subsumible en un delito de falsedad documental*, se basa en lo siguiente: parte de una conducta que en principio tiene cabida tanto en el ámbito penal como en la vía administrativa lo que ha generado mucha controversia, hace mención a diversa normativa interna o comunitaria que regula el uso del tacógrafo, define el principio *non bis in ídem* en caso litigio sobre la aplicación penal o administrativa para el caso objeto de debate, define la naturaleza de los registros de un tacógrafo digital como documento electrónico de carácter público, desarrolla la falsedad por simulación del documento cuando tiene por objeto producir o generar datos falsos que resultan esenciales.

La sentencia se resume en los siguientes fundamentos de derecho y que resultan imprescindibles para su comprensión:

El primer argumento jurídico⁵¹ que se expone en esta resolución tiene relación con la simulación de un documento procedente de un tacógrafo, aparato de instalación obligada en determinados vehículos, que tiene como función principal registrar las actividades del conductor, que el documento emitido tiene carácter oficial desde el momento que debe formar parte de un expediente administrativo y por último al manipularse referido aparato referido registro es simulado por afectar a las actividades principales del conductor : tiempo de conducción, disponibilidad, descanso o trabajo. Estos son registros esenciales y forman parte del elenco de conductas típicas de falsedad documental.

El segundo argumento ⁵²está basado en la sentencia SAP 267/2018⁵³, hace mención a la no consideración de simulación documental del ticket emitido por un tacógrafo, al no afectar a la totalidad del documento sino solo a una parte del mismo y por tanto debiera tratarse el hecho como un supuesto de falsedad ideológica, conducta despenalizada de

⁵⁰ No será obligatorio instalar limitador de velocidad a los vehículos a motor utilizados por:

- Fuerzas Armadas y Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, servicios de protección civil, contra incendios y otros servicios de urgencia.

Tampoco será aplicables a los vehículos a motor que:

- Servicios de Protección Civil, contra incendios y otros servicios de emergencia
- Aquellos que, por construcción, no puedan superar las velocidades fijadas
- Utilizados con la finalidad de ensayos científicos por carretera
- Utilizados sólo para servicio público en áreas urbanas

⁵¹ FD1.1STS 672/2019 Planteamiento de la controversia

⁵² FJ1.2 STS 672/2019 Planteamiento de la controversia

⁵³ SAP Girona (Sección 3ª) 267/2018, de 08 de mayo de 2018

haber sido cometida por particulares. Se parte del supuesto que es un documento privado en principio y cuya simulación afecta a una parte del documento y no a su totalidad.

El tercer argumento ⁵⁴ expresa los motivos del interés casacional de la sentencia, invocando numerosas sentencias discrepantes, entre aquellas que están a favor de considerar como conducta falsaria la manipulación de los registros del tacógrafo ⁵⁵ y las que están en contra de la tipicidad⁵⁶.

El cuarto argumento jurídico ⁵⁷ tiene relación con la entrada de España en la Unión Europea y las consecuencias que tuvo su ingreso, al tener aplicación directa varios Reglamentos Comunitarios⁵⁸ que permitían armonizar determinadas disposiciones en el sector del transporte dentro de la UE y la regulación del propio aparato tacógrafo. El paso del tiempo ha hecho posible la publicación de un numeroso acervo de normativa comunitaria que regulan este sector y actualizan medidas para prevenir y detectar la manipulación de los tacógrafos, etc. Asimismo en el propio derecho interno⁵⁹ se dispone legalmente la obligación de instalación y uso del tacógrafo, limitador de velocidad y aquellos otros que resulten obligatorios en virtud de convenios internacionales de los que España sea parte. Asimismo se expresan varias sanciones administrativas en esta materia, destacando ⁶⁰: a) uso indebido de hojas, tarjeta u otros elementos destinados a modificar la información del tacógrafo, b) la falsificación, destrucción, de los datos contenidos en el tacógrafo y c) la manipulación del tacógrafo, limitador de velocidad o alguno de sus elementos con objeto de alterar su funcionamiento o mediciones. Entendemos que este argumento resulta clave para profundizar en la materia, puesto que el ámbito administrativo ya contemplaba la manipulación del tacógrafo o limitador de velocidad con el objetivo de alterar el funcionamiento o los registros, como un supuesto de infracción muy grave en materia de transportes

El quinto argumento jurídico ⁶¹ está relacionado con el principio jurídico *non bis in ídem*. Se pretende determinar si una conducta típica puede estar contemplada simultáneamente en el ámbito administrativo y en el penal, sin contravenir el principio de subsidiariedad característico del ámbito penal. La respuesta a esta cuestión es afirmativa y una misma conducta puede estar tipificada como sanción administrativa y penal⁶², pero lo que está prohibido es la doble sanción. Una vez que queda claro que el legislador puede configurar una doble tipificación de la misma conducta en ambos ámbitos, se debe evitar incumplir el principio *non bis in ídem*⁶³ en caso de apreciarse triple identidad: sujeto-hecho-fundamento y de justificase el uso del *ius puniendi* estatal, conllevaría la preferencia de la jurisdicción penal respecto de la administrativa, como un mecanismo de garantía del ciudadano y que a su vez impediría ser sancionado dos veces por los mismos hechos.

⁵⁴ FJ1.4 STS 672/2019 Planteamiento de la controversia

⁵⁵ SAP Asturias (Sección 3ª) 546/2015, de 30 diciembre o SAP Barcelona (Sección 7ª) 283/2013 de 08 marzo

⁵⁶ SAP Tarragona (Sección 2ª) 87/2019, de 17 de mayo o SAP Barcelona (Sección 2ª) 251/2018 de 03 de abril

⁵⁷ FJ2.1 STS 672/2019 Normativa de la Unión Europea y del Derecho nacional

⁵⁸ RCEE 3820/85 Tiempos conducción y descanso, RCEE 3821/85 Uso e instalación del tacógrafo, RCE 561/2006, Directiva 2008/4/CE, Directiva 2066/22/CE, RCE 1071/2009 y Directiva 2006/22/CE

⁵⁹ Ley 16/1987, de 30 de junio, de Ordenación de Transportes Terrestres

⁶⁰ RD 70/2019, de 15 de febrero, que modifica ROOT

⁶¹ FJ3 STS 672/2019 Principio *non bis in ídem*

⁶² ATC 355/1991 de 25 de noviembre, con cita de la STC 2/1981)

⁶³ STC 177/1999 de 11 de octubre

El sexto argumento jurídico ⁶⁴ tiene relación con la naturaleza documental de los registros del tacógrafo. En este caso la mención se hace respecto del tacógrafo digital, considerando a este instrumento como un ordenador que almacena la totalidad de la actividad del vehículo, que dispone de una memoria interna (VU) que recibe la señal en forma de revoluciones dimanantes de la caja de cambios, que registra actividades referidas a datos de conducción, descanso, velocidad, incidentes, fallos, intentos de manipulación, excesos de velocidad, calibración y que puede almacenar los datos relativos a las actividades del conductor durante 365 días. Las FCSE⁶⁵ tendrán acceso a la información contenida en el tacógrafo, quedando identificado en la VU esa entrada inspectora. La consideración de documento electrónico a los datos obrantes en el ticket dimanante del tacógrafo, parece que no ofrece duda alguna, puesto que así se considera en el art. 26 del CP “todo soporte material admitido en el ámbito penal como un soporte que expresa o incorpora datos, hechos o narraciones con eficacia probatoria o transcendencia jurídica”. La naturaleza documental del documento electrónico está recogida en numerosas sentencias ⁶⁶ y en gran parte de las ocasiones la aportación del ticket de registro ha servido como prueba documental con eficacia probatoria, sobre todo en materia de seguridad vial.

El séptimo argumento jurídico ⁶⁷ el registro del tacógrafo como documento oficial. En esta ocasión lo que se pretende es concretar los supuestos en que un documento debe revestir la consideración de oficial. Este tipo de documento podrá revestir esa cualidad con arreglo a la persona que los crea y por el destino para el que se configura. De una parte, se consideran documentos oficiales a todos aquellos que por la persona que los crea proviene de una Administración Pública para satisfacer necesidades del servicio o función pública. De otra parte, por el destino para el que se crea, nos encontramos con los documentos privados que lo son mientras permanezcan en ese ámbito, pero que cuando deben formar parte de un expediente administrativo y una vez que se hallen incorporados a él pasan a ser considerados documentos oficiales. Por todo ello consideraremos un documento oficial cuando se confeccione o realice con el único y exclusivo fin de probar efectos en el orden oficial o administrativo. La diversa normativa de UE exige la instalación y uso del tacógrafo y limitador de velocidad a determinados vehículos, con la finalidad de favorecer la seguridad vial posibilitando el control administrativo sobre los vehículos ⁶⁸ especialmente sobre la velocidad y tiempos de conducción y descanso. La propia esencia de la instalación del tacógrafo es precisamente el control policial y administrativo sobre las actividades de los conductores, independientemente que el tacógrafo también pueda tener una utilidad de control empresarial, por lo tanto, la consideración de que el documento generado por este aparato reviste carácter de documento oficial a efectos jurídico-penales. Asimismo, la propia finalidad de la manipulación del tacógrafo, es registrar datos incorrectos para eludir controles administrativos.

El octavo argumento jurídico ⁶⁹ falsedad por simulación del documento, viene a debatir la diferencia entre la falsedad ideológica (art.390.1.4º) no punible –cometida por particulares- y la propia falsedad documental por simulación (art. 390.1.2º del CP), en relación a los registros procedentes de un aparato tacógrafo. El propio delito de falsedad

⁶⁴ FJ4 Naturaleza documental de los registros del tacógrafo

⁶⁵ Fuerzas Cuerpos de Seguridad del Estado

⁶⁶ STS 118/2009, de 14 de octubre

⁶⁷ FJ5 STS 672/2019 El Registro del tacógrafo como documento oficial

⁶⁸ STS-Contencioso (Sección 3ª) 61/2006

⁶⁹ FJ6 Falsedad por simulación

documental del art. 390.1.2º del CP, contempla la simulación de un “documento en todo o en parte de manera que induzca a error sobre su autenticidad”. El documento simulado tiene apariencia de veracidad e induce a error sobre su autenticidad, como aptitud de ser idóneo para el tráfico jurídico.

Una parte de la doctrina entiende que la autenticidad incluye todos los elementos que sirven para identificar un documento: fecha, lugar, hecho, etc. presuponiendo una concepción amplia de la autenticidad. De otra parte, la simulación de un documento y la falsa intervención de una persona o atribución a persona ajena al mismo, constituyen modalidades de falsedad ideológica (art. 390.1.4º) -despenalizada de ser cometida por particulares- ya que en el fondo es faltar a la verdad en el contenido del documento. La doctrina que ha mantenido TS sobre este particular⁷⁰, ha sido una concepción amplia de la inautenticidad que abarcaría tanto la modalidad objetiva como subjetiva. La inautenticidad objetiva afectaría a la creación de un documento simulado de apariencia veraz pero que resulta falso por estar manipulado y por otra parte la inautenticidad subjetiva o genuinidad, que afectaría directamente al creador del documento, esto es, el documento en principio es verdadero, pero se imputa a persona ficticia o irreal que no ha intervenido. Por tanto “la confección completa de un documento mendaz que induzca a error sobre su autenticidad e incorpore toda una secuencia simulada e inveraz de afirmaciones con trascendencia, a modo de simulación del documento, que no tiene ni puede tener sustrato de la realidad, elaborado con dolo falsario, debe ser considerado falsedad del art. 390.1.2º del CP “y la propia doctrina de la Sala considera que constituye falsedad por simulación “la completa creación de un documento *ex novo* de un documento con datos inveraces y relativos a un negocio o a una realidad cuya existencia se pretende simular”.

De otra parte, queda por delimitar la modalidad despenalizada de los particulares, faltar a la verdad en la narración de los hechos, que no afectaría a los casos de creación de un documento simulado con el único objetivo de eludir controles administrativos o policiales en el tráfico jurídico absolutamente inexistente⁷¹.

En todo caso existe simulación documental punible, la instalación de un instrumento magnético que anule los datos de registros fundamentales del tacógrafo en sus aspectos esenciales, ya que devienen necesariamente falsos. Por tanto, la creación de un documento simulado *ex novo*, que induce a error sobre su autenticidad objetiva, al reflejar unos datos de registro mendaces, que precisamente son los registros que justifican la propia génesis de la instalación del tacógrafo, configura un hecho típico de falsedad documental por simulación.

Y por último noveno argumento jurídico referido a las conclusiones⁷², entiende la Sala del TS que “los registros generados por un tacógrafo son documentos oficiales a los efectos jurídico-penales. Y la manipulación fraudulenta de un tacógrafos que dé como resultado la alteración de los registros del instrumento, realizada con la finalidad de sortear los controles policiales y administrativos, constituye un delito de falsedad documental, sancionable penalmente conforme al artículo 392 del Código Penal, en relación con el artículo 390.1.2º del mismo texto legal”.

⁷⁰ STS 817/1999 de 14 de diciembre

⁷¹ STS 784/2009 de 14 de julio, STS 678/2010, de 15 de marzo, etc.

⁷² FJ7 STS 672/2019

5.2 PRINCIPIO DE INTERVENCIÓN DEL DERECHO PENAL

A partir de la entrada en vigor de la STS 672/2019 va a quedar fijada de manera inequívoca la doctrina jurisprudencial por parte del TS y la aplicación preferente del derecho penal de apreciarse conductas típicas de falsedad documental, consistentes en la manipulación de los registros de un tacógrafo o su limitador de velocidad y la consiguiente alteración de los registros esenciales, con la creación de un documento simulado, *ex novo* y mendaz, ya sea en su modalidad de inautenticidad objetiva o subjetiva.

En aras de evitar la doble sanción, el legislador a la hora de definir una conducta ha tenido en cuenta no incumplir el principio jurídico *non bis in ídem*, evitando intentar sancionar dos veces la misma conducta, por lo que resulta necesario acotar el tratamiento de unos hechos para tomar una u otra vía de resolución de la controversia.

En este capítulo vamos a definir someramente ciertos principios que el legislador ha debido considerar para configurar una conducta típica dentro del ámbito penal. Cabe destacar que, en la mayor parte de las ocasiones, se configuran dentro del ámbito penal aquellos supuestos que merecen mayor reproche punitivo y una especial protección por parte del Estado.

5.2.1 PRINCIPIO NON BIS IDEM

Referido principio *non bis ídem* supone, en una de sus más conocidas manifestaciones, que no recaiga duplicidad de sanciones -administrativa y penal- en los casos en que se aprecie la identidad del sujeto, hecho y fundamento sin existencia de una relación de supremacía especial de la Administración -relación de funcionario, servicio público, concesionario, etc...- que justificase el ejercicio del ius puniendi por los Tribunales y a su vez de la potestad sancionadora de la Administración”. Citado principio conlleva que "la preferencia de la jurisdicción penal sobre la potestad administrativa sancionadora ha de ser entendida como una garantía del ciudadano, complementaria de su derecho a no ser sancionado dos veces por unos mismos hechos".⁷³ De todo esto deducimos que el legislador podrá subsumir unos hechos simultáneamente en ambos ámbitos –administrativo y penal-, pero lo que no podrá hacer será sancionar dos veces la misma acción punitiva.

De otra parte, en caso de coexistir sanciones administrativas⁷⁴ y penales sobre un mismo hecho y con idéntico fundamento se lesionaría el principio mencionado de no aplicarse la regla de la preferencia de la autoridad judicial penal sobre la administrativa respecto de una actuación sancionadora que pudiera ser constitutiva de infracción administrativa o delito o falta⁷⁵, caso de existencia de triple identidad : sujeto, hecho o fundamento, la norma administrativa dejaría de ser aplicable y sólo los órganos judiciales integrados en la jurisdicción penal serían los órganos constitucionalmente determinados para conocer de dicha infracción y ejercer la potestad punitiva estatal ⁷⁶.

Asimismo, cuando el hecho reúne los elementos para ser calificado de infracción penal, la Administración no puede conocer, a efectos de sanción, ni del hecho en su

⁷³ STC 177/1999, de 11 de octubre

⁷⁴ STC 86/2017, de 14 de julio

⁷⁵ STC 2/2003, FJ 3.c

⁷⁶ STC 2/2003, FJ 3.c

conjunto ni de fragmentos del mismo y por ello debe paralizar el procedimiento hasta que los órganos judiciales se pronuncien sobre la cuestión⁷⁷.

De todo esto entendemos que de existir triple identidad: sujeto-hecho-fundamento por la comisión de una misma infracción, que estuviera configurada simultáneamente en dos ámbitos diferentes: administrativo y penal, la autoridad administrativa deberá eludir su potestad sancionadora, hasta que el órgano judicial se pronuncie sobre los hechos controvertidos, en aras de no infringir el principio *non bis idem*. En el caso de la manipulación de los registros esenciales del tacógrafo, lleva aparejada el falseamiento o alteración de los datos de registros de este instrumento, ya sea en su acepción de inautenticidad objetiva o inautenticidad subjetiva, es por lo que debieran dirimirse los hechos en la jurisdicción penal como un mecanismo de preferencia y garantía para el ciudadano.

5.2.2 PRINCIPIO INTERVENCIÓN MÍNIMA⁷⁸

El principio de intervención mínima, afecta de forma directa al contenido de la extensión del *ius puniendi*, persigue mayor racionalidad y efectividad por parte del Estado. De acuerdo a este principio se tutelarían aquellos derechos, libertades y deberes imprescindibles para la conservación de la paz social, frente a las agresiones más intolerables que se realicen contra el mismo, por tanto, de haber otros métodos diferentes al Derecho penal en la defensa de los derechos individuales y/o colectivos serían preferibles, por ser menos lesivos con el menor coste.

5.2.2.1 EL CARÁCTER SUBSIDIARIO DERECHO PENAL⁷⁹

El carácter subsidiario significa que el Derecho Penal es la última ratio, es decir, que sólo intervendrá para proteger los bienes jurídicos cuando se manifiesten ineficaces los demás medios de tutela y sanción con los que cuenta un Estado de Derecho.

5.2.2.2 EL CARÁCTER FRAGMENTARIO DERECHO PENAL⁸⁰

El carácter fragmentario del Derecho penal supone que sólo se protegerán los bienes jurídicos más fundamentales para el individuo y la sociedad y que estos bienes jurídicos tendrán que ser protegidos frente a los ataques más intensos, aquellos que resulten ser intolerables.

5.2.3 PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD⁸¹

El principio de proporcionalidad sostiene que la gravedad de la pena ha de ser proporcional a la gravedad del hecho antijurídico, a la gravedad de lo injusto, debiendo tenerse en cuenta la gravedad intrínseca del hecho, grado desvalor del resultado y de la acción y desvalor de la intención, su gravedad extrínseca del hecho, esto es, el peligro de frecuencia de su comisión y consiguiente alarma social.

Este principio tiene un doble destinatario: el poder legislativo, obligado a establecer penas proporcionadas acordes a la gravedad del delito y el poder judicial, que se regirá por la proporcionalidad para imponer a cada conducta.

⁷⁷ STC 70/2012, de 16 de abril, FJ3

⁷⁸ CUADRADO RUIZ, M^a Ángeles: “Principios de Derecho Penal III. Tema 6. Intervención mínima y proporcionalidad, pag.1.

⁷⁹ MIR PUIG S. Derecho Penal. Parte General, editorial Reppertor, Barcelona 2011 (pág. 21, párrafo 4º)

⁸⁰ MIR PUIG S. Derecho Penal. Parte General, editorial Reppertor, Barcelona 2011 (pág. 22, párrafo 1º)

⁸¹ CUADRADO RUIZ, M^a Ángeles: “Principios de Derecho Penal III”. Tema 6.1 (Intervención mínima y proporcionalidad, pág.1.)

Por tanto, entendemos que la intervención del derecho penal lo sería como “ultima ratio”, esto es, como última opción, ya que, de poder dilucidarse el hecho debatido por otros métodos menos gravosos para el individuo, la aplicación del ámbito administrativo resultaría preferible.

En los supuestos de manipulación de tacógrafos, estas conductas estaban sancionadas como infracción muy grave. De una parte, se sancionaba a la empresa transportista, al instalador o al colaborador (infracción art.140.10 LOOT) con una multa de 4.001 euros, propuesta para la pérdida de honorabilidad y la inmovilización del vehículo. De otra parte, se sancionaba al conductor del vehículo, como autor material (infracción art. 77m LSV) con una multa de 500 euros y pérdida de 6 puntos en su permiso de conducir.

Por todo ello consideramos que hasta la publicación de STS 672/2019 que fija de manera uniforme la doctrina a aplicar y determina los casos de concurrencia de falsedad documental por manipulación de tacógrafos, ya se contemplaba en la vía administrativa la sanción de este tipo de conductas fraudulentas con sanciones económicas elevadas con arreglo a la peligrosidad de estos actos y además otras penas accesorias como la propuesta de pérdida de honorabilidad⁸² al empresario o colaborador y la pérdida de puntos en el carnet conducción al autor material. Estimamos que incorporar estos hechos típicos en el ámbito jurisdiccional penal, está plenamente justificado y consideramos acorde a los principios referidos.

CAPÍTULO 6.-

MANIPULACIONES DE TACÓGRAFOS COMO CONDUCTAS TÍPICAS EN EL ÁMBITO PENAL

6.1 ALTERACIÓN DE LOS REGISTROS

Consideramos alteración a una perturbación o al cambio de la esencia o forma de algo en concreto, esa transformación configura el fundamento básico sobre el que se sustenta la manipulación. Partimos de que el registro y almacenamiento de datos son funciones intrínsecas a la naturaleza y esencia del propio aparato tacógrafo, instrumento que almacena datos, a través de señales o impulsos que la caja de cambios del vehículo le transmite y que reconoce en forma de grabaciones en un disco⁸³ (tacógrafo analógico) o de pictogramas o símbolos en un ticket⁸⁴ (tacógrafo digital).

Los registros en principio son válidos, esto es, son generados por tacógrafo construido por un fabricante autorizado, instalado en un taller habilitado, dotado de placa descriptiva con sus datos técnicos de fabricación, homologación, etc. En aras de garantizar la no manipulación, el aparato dispone de precintos instalados a la salida de la caja de cambios y a la entrada del tacógrafo para garantizar que la señal que recibe es la real o verdadera. Por todo lo expuesto anteriormente, se parten de unos registros que en principio son válidos para registrar la velocidad y las actividades del conductor, pero que en su variante de inautenticidad objetiva, son manipulados o alterados por el conductor y/o empresa

⁸² Pérdida de habilitación para poder realizar la actividad laboral del transporte, requiere expediente administrativo en concreto

⁸³ Anexos, pág.63 y 64

⁸⁴ Anexos, pág.68

principalmente, generando un documento simulado *ex novo* en un soporte electrónico, que tiene la consideración de documento oficial y genera unos registros mendaces o falsarios.

En la otra variante de inautenticidad subjetiva, se parte de un disco-diagrama o una tarjeta de conductor que ha sido concedida por un organismo competente a persona que reúne las condiciones exigidas para su otorgamiento: conducción de vehículos dotados de tacógrafo digital y estar en posesión del permiso de conducción C1, C, C+E, D o D+E. Por tanto, esta tarjeta en principio registraría datos reales puesto que corresponden con las actividades auténticas de registro de las actividades del conductor, pero al utilizar la tarjeta de otra persona distinta a la que realiza las actividades o usar tarjeta falseada, lo que está generando con esa *mala praxis* es imputar registros reales a un conductor ficticio, afectaría al ámbito de la genuinidad o autoridad material del registro.

6.2 ACCIÓN FALSARIA COMO HECHO TÍPICO

Interpretar o definir claramente el término **esencial** va a resultar imprescindible, en relación al estudio de los registros procedentes de un tacógrafo, que constituye un soporte electrónico de carácter público, cuyos registros han sido manipulados, que resultan falsos por haber sido generados con intención o ánimo falsarios, con la producción de un documento *ex novo* a sabiendas de su falsedad y con finalidad de eludir controles policiales o administrativos; la concreción de la esta esencialidad, acotará el acto como un hecho típico del ámbito penal y no administrativo.

La esencialidad de los registros afecta especialmente a las actividades del conductor y/o limitador de velocidad –inautenticidad objetiva- y además a la autoría de su autor o genuinidad –inautenticidad subjetiva-, esto es, registros que en principio son válidos por no estar manipulados, pero que se imputan a un autor ficticio que es distinto al autor real.

6.3 MANIPULACIÓN TACÓGRAFOS COMO HECHO TÍPICO SUBSUMIBLE EN ART. 392.1 CP

Del estudio y resumen de la **STS 672/2019**, podemos considerar que la doctrina del TS fija unos criterios para determinar en esos casos la comisión de un delito de falsedad documental por simulación, ante supuestos de conducción de vehículos a motor obligados a utilizar aparato tacógrafos, cuando este instrumento se encontrase manipulado, los registros almacenados en el memoria de la VU o en el disco diagrama resultarían en todo caso falsos, ya que la única finalidad de esa manipulación sería la creación de un documento “*ex novo*” con el único objetivo de eludir controles administrativos o policiales (inautenticidad objetiva), no obstante requiere que los datos mendaces sean esenciales : velocidad o actividades del conductor.

El otro supuesto típico sería de inautenticidad subjetiva o genuinidad, afecta a la legitimidad de su autor, esto es cuando un conductor se encuentra circulando y utiliza la tarjeta o disco-diagrama relativos a otro conductor o una tarjeta falsificada, este registro generado en principio sería verdadero, pero está desprovisto de genuinidad, ya que el autor verdadero no es la persona que va conduciendo, por lo que el registro sería falsario puesto que no corresponde al autor real. Ambas inautenticidades quedan subsumidas en el art. 392 del CP en relación con el art. 390.1.2°.

La falsedad ideológica, esto es, faltar a la verdad en la narración de los hechos - cometida por un particular- en principio quedaría fuera de los casos de falsedad documental en aquellos supuestos en que haya falsedad de registros no esenciales, esto es, que no afecten a la velocidad ni a las actividades del conductor. Los registros esenciales o no, constituyen el fundamento principal para el uso e instalación del tacógrafo; los controles policiales y administrativos realizados sobre los conductores y los vehículos, se hacen principalmente sobre estos registros, en evitación que excedan y/o aminoren los tiempos de conducción y descanso preceptivos las tripulaciones. Por tanto, entendemos que, de encontrarnos ante un supuesto caso de falsedad ideológica, esto es, faltar a la verdad en la narración de los hechos en un documento y que afectase entre otros registros: kms iniciales, finales o recorridos, matrícula vehículo, fecha, etc. serían conductas que deberían dirimirse en el ámbito administrativo como infracción a LOOT y quedarían por tanto fuera del ámbito penal. Consideramos, no obstante, que referidos registros no esenciales afectarían sobremanera al tacógrafo analógico, ya que requieren una actuación directa por parte del conductor en el disco-diagrama, esto es, al hacerse cargo del vehículo debe anotar manualmente sus datos personales, lugar de origen/destino, fecha, matrícula-s del vehículo-s y kms iniciales/finales, kms recorridos.

Estimamos que difícilmente pudiera generarse esta falsedad ideológica en los tacógrafos digitales, ya que al insertar la tarjeta de conductor en la ranura correspondiente, los datos de referida tarjeta quedan almacenados automáticamente en la memoria de la VU (unidad intravehicular), así como los datos del vehículo que va a utilizarse.

De todo esto deducimos que los supuestos de inautenticidad objetiva⁸⁵ en registros esenciales: velocidad o tiempos conducción y descanso; inautenticidad subjetiva o falta de genuinidad, por utilización de la tarjeta o disco diagrama correspondiente a otro conductor con registros verdaderos, quedarían incluidos como supuesto típico de falsedad documental cometido por los particulares. En el extremo opuesto, esto es, falsedad ideológica⁸⁶ por faltar a la verdad en la narración de los hechos, configurando una falsedad de registros no esenciales: matrícula vehículo, fecha, kms, etc. nos encontraríamos ante una infracción administrativa a la normativa de transportes, ya que no concurren los requisitos necesarios del hecho típico.

CAPÍTULO 7.- INAUTENCIDAD OBJETIVA (ART.392 CP)

Con el propósito de poder determinar los casos en que se pudiera incurrir en supuestos de inautenticidad objetiva, es preciso definir ciertos términos relativos a las actividades del conductor, así como a los tiempos de conducción y descanso que afectan a las tripulaciones de vehículos, que están obligadas al uso e instalación del tacógrafo y que deben cumplir los conductores para no infringir en esta materia. Referidos términos vienen recogidos en RCE 561/2006⁸⁷ y se van a explicar a continuación:

⁸⁵ FJ6 STS 672/2019 Falsedad por simulación del documento (pág.6 y 7)

⁸⁶ FJ6 STS 672/2019 Falsedad por simulación del documento (pág. 7, párrafo 3)

⁸⁷ RCE 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y que modifica los Reglamentos CEE 3821/85 y deroga RCE 3820/85

7.1 ACTIVIDADES DEL CONDUCTOR

Nos referimos con el término de actividad, a todas aquellas labores o tareas que puede realizar o desempeñar el conductor de un vehículo dotado de tacógrafo y que podemos resumir específicamente así: conducción, otros trabajos, pausa o disponibilidad.

- **CONDUCTOR:** Toda persona que conduzca el vehículo incluso durante un corto período, o que esté a bordo de un vehículo como parte de sus obligaciones, para conducirlo en caso de necesidad
- **PAUSA:** Cualquier período durante el cual un conductor no puede llevar a cabo ninguna actividad de conducción u otro trabajo y que sirve exclusivamente para su reposo.
- **OTRO TRABAJO:** Todo período, distinto a la conducción, durante el cual el trabajador está ejerciendo otras actividades, en particular la carga y la descarga del vehículo, la asistencia a los pasajeros en la subida y bajada del vehículo, la limpieza y el mantenimiento técnico, tareas que tengan como objeto garantizar la seguridad del vehículo, de la carga o de los pasajeros, el tiempo dedicado a cumplir las obligaciones legales directamente vinculadas a una operación de transporte, así como el período de tiempo utilizado por un conductor, dentro de su jornada laboral, en conducir un vehículo no comprendido en el ámbito de aplicación de este Reglamento. Podrán, asimismo, tener la consideración de otro trabajo, los períodos de espera para carga y descarga en las condiciones establecidas en el artículo 3 de la Directiva 2002/15.
- **DISPONIBILIDAD:** Los períodos distintos de las pausas y los descansos, durante los que el trabajador móvil no lleva a cabo ninguna actividad de conducción u otros trabajos y no está obligado a permanecer en su lugar de trabajo, pero tiene que estar disponible para responder a posibles instrucciones que le ordenen emprender o reanudar la conducción o realizar otros trabajos.

7.2 TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

Son actividades que realiza el conductor y que configuran la propia génesis o naturaleza de la instalación y/o uso del tacógrafo y que por tanto constituyen el objeto principal de los controles policiales y administrativos:

- **DESCANSO:** Cualquier período ininterrumpido durante el cual un conductor pueda disponer libremente de su tiempo.
- **SEMANA:** El período de tiempo comprendido entre las 00.00 h. del lunes y las 24.00 h. del domingo.
- **PERÍODO DE CONDUCCIÓN:** El tiempo de conducción acumulado desde el momento en que un conductor empieza a conducir tras un período de descanso o una pausa hasta que toma un período de descanso o una pausa.
- **CONDUCCIÓN ININTERRUMPIDA:** El tiempo máximo de conducción ininterrumpida es de 4,30 horas. Después de conducir, de forma ininterrumpida durante 4,30 horas, hay que respetar una pausa de al menos 45 minutos también ininterrumpidos, a menos que se tome un período de descanso diario. Puede sustituirse la pausa de 45 minutos por una pausa de al menos 15 minutos seguida de una pausa de al menos 30 minutos, siempre en este orden.
- **CONDUCCIÓN DIARIA:** El tiempo máximo de conducción diario no puede ser superior a 9 horas, salvo dos veces a la semana que puede llegar a 10 horas.
- **CONDUCCIÓN SEMANAL:** El tiempo de conducción en una semana (el período de tiempo comprendido entre las 00:00 h. del lunes y las 24:00 h. del domingo) no puede ser superior a 56 horas.

- **CONDUCCIÓN BI-SEMANAL:** El tiempo de conducción en dos semanas (el período de tiempo comprendido entre las 00:00 horas del lunes y las 24:00 del 2º domingo) consecutivas no puede ser superior a 90 horas.
- **DESCANSO DIARIO ORDINARIO:** En cada período de 24 horas, el conductor debe tomar un período de descanso diario. El período de descanso diario ordinario, será de al menos 11 horas ininterrumpidas. El período de descanso diario ordinario puede sustituirse por un tiempo de descanso diario fraccionado. Es decir, el descanso de 11 horas puede dividirse en un primer descanso continuado de 3 horas como mínimo seguido de un descanso de al menos 9 horas ininterrumpidas.
- **DESCANSO DIARIO REDUCIDO:** El período de descanso de al menos 9 horas pero de menos de 11 horas se denomina tiempo de descanso reducido, este tiempo de descanso no puede tomarse más de tres veces entre dos períodos de descansos semanales.
- **DESCANSO SEMANAL:** Después de seis jornadas de 24 horas desde el inicio de la actividad, el conductor debe tomar un período de descanso semanal. El período de descanso semanal puede ser normal o reducido.

El período de descanso semanal normal, será de al menos 45 horas ininterrumpidas.

El período de descanso semanal reducido, será de al menos 24 horas ininterrumpidas.

En el transcurso de dos semanas consecutivas el conductor tendrá que tomar al menos: dos períodos de descanso semanal normal, o un período de descanso semanal normal y un período de descanso semanal reducido, no obstante, la reducción se compensará con otro descanso equivalente a la reducción efectuada tomado en una sola vez antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana de que se trate y deberá tomarse junto con otro período de descanso de al menos 9 horas.

En resumen, un tacógrafo registra las distintas actividades que puede realizar un conductor, esto es, conducción, pausa o descanso, disponibilidad u otros trabajos. La inautenticidad objetiva, deberá recaer necesariamente sobre estos registros esenciales que corresponderían con las actividades realizadas. Esta precisión resulta vital, puesto que no todo registro incorrecto supone manipulación por simulación y creación de un documento *ex novo*, debe recaer sobre las actividades del conductor y/o limitador de velocidad. El fundamento de la instalación del tacógrafo es el registro de las actividades de las tripulaciones, siendo aquéllas las que pretenden simularse para eludir el control policial o administrativo.

Estas cuatro actividades mencionadas: conducción, descanso o pausa, disponibilidad u otros trabajos; no afectan de la misma forma en la manipulación, ya que se parte de que la conducción necesariamente refleja velocidad y distancia recorrida, mientras que la disponibilidad, pausa u otros trabajos se realizan con el vehículo parado. A título aclaratorio informamos que, si el conductor decide accionar cualquiera de estas tres últimas actividades, debe seleccionarlas manualmente a través del selector de actividades manual del tacógrafo, mientras que la conducción resulta automática, esto es, si el vehículo circula independientemente de la actividad que esté seleccionada marcará siempre conducción.

Entendemos que la manipulación por simulación únicamente se generaría si el vehículo está circulando y el registro es de vehículo parado, registrando necesariamente una velocidad de 0 kms/hora y una distancia 0 kms, independientemente de si lo registra como pausa o descanso, disponibilidad u otros trabajos.

El supuesto típico afectaría a la simulación de los registros por manipulación, quedando dispensado del ilícito penal los supuestos caso de avería del tacógrafo. En ocasiones puede darse el caso de que una avería del tacógrafo afecte directamente a los registros de las actividades del conductor o la distancia recorrida, anomalía que generaría registros similares a una manipulación, pero que no supondrían hecho típico al adolecer la conducta del elemento volitivo o dolo, dilucidándose como infracción administrativa en ciertos casos.

7.3 MANIPULACIONES DEL TACÓGRAFO⁸⁸: CONDUCTAS TÍPICAS

Consideramos una manipulación de un tacógrafo, como una alteración de registros de las actividades del conductor o la velocidad, generando un documento simulado *ex novo*, con el ánimo falsario y la pretensión de eludir controles administrativos o policiales, constituye la acción típica y piedra angular sobre la que gira la inautenticidad objetiva por falsedad documental. Acto seguido vamos a enumerar a nuestro juicio, aquellas conductas que persiguen esta acción típica con dolo falsario y que se mencionaban en la propia STS 672/2019:

7.3.1 CORTE CORRIENTE RELOJ TACÓGRAFO ANALÓGICO⁸⁹

Esta manipulación pudiera observarse en vehículos dotados de tacógrafo analógico⁹⁰, consistiría en cortar la corriente eléctrica que mueve el mecanismo del reloj y que le permite que pueda girar. Al cortarse la corriente del reloj, se inmovilizaría el disco, éste no giraría produciéndose todas las grabaciones sobre una misma vertical. Partimos de la condición de que el tacógrafo analógico, lleva incorporados 3,4 ó 5 estiletes⁹¹, que grabarán: distancia recorrida, actividades del conductor o bloque de tiempos, velocidad y en algunos casos consumo de carburante y cuenta-revoluciones. Los estiletes están ubicados en el mismo eje vertical del tacógrafo, por tanto registrarán al mismo tiempo la distancia, actividades y velocidad, si cortamos la corriente del reloj, permanecen invariables los registros sobre una misma línea vertical.

La pretensión de esta acción fraudulenta, consiste en alterar las actividades del conductor, ya que al detenerse el reloj e impedir su giro, todos los registros se harían sobre una única vertical como se ha citado anteriormente. Al realizar los registros en una misma vertical y no haber desplazamiento del disco, anularíamos las actividades realizadas por el conductor, la velocidad del vehículo y la distancia recorrida.

Esta acción generaría necesariamente un desfase horario entre el horario oficial y la hora ficticia registrada en el disco diagrama, habría una discordancia entre ambos horarios. Además resultaría necesariamente un menor registro de horas de conducción, que es realmente lo que se pretende alterar, que el autor material esté con el vehículo circulando y no le registre esta actividad. Finalmente observaríamos que la diferencia entre los kms reales recorridos por el vehículo y registrados en el odómetro⁹² y los

⁸⁸ Capitán DIAZ SILVA, José Fermín y Guardia Civil RAMOS FERNÁNDEZ, Antonio; editado septiembre 2016, Departamento de Legislación, Escuela de Tráfico de la Dirección General de la Guardia Civil

⁸⁹ Departamento legislación, Escuela Tráfico de la Dirección General Guardia Civil, pag.231 y 232

⁹⁰ Anexos, pág.69

⁹¹ Instrumento metálico -similar a una aguja o alfiler- que incide en la capa de parafina del disco-diagrama y permite la grabación de los registros del tacógrafo.

⁹² cuentakilómetros

relativos al disco-diagrama serían distintos, habría menos kms en las grabaciones del disco que en las del odómetro.

Por tanto apreciaríamos inautenticidad objetiva, en caso de detectar una manipulación en el mecanismo del reloj, que le impidiera el giro y que necesariamente generaría un documento simulado *ex novo* con actitud falsaria. El conductor al realizar esta acción, lo que pretende hacer es anular una conducción al registrar las grabaciones sobre el mismo eje y no permitir desplazarse al disco-diagrama, modificando o alterando una grabación que debiera ser horizontal convirtiéndola en otra vertical simulada.

7.3.2 CORTE CORRIENTE CONTACTO⁹³

En este supuesto la manipulación consistirá en cortar la corriente⁹⁴ suministrada al tacógrafo, pero que no afecta al mecanismo de funcionamiento del reloj. En este supuesto los registros relativos al bloque de la velocidad van a permanecer constantes, rectilíneos, uniformes y coincidirán con la velocidad a la que circulase el vehículo en esos instantes -caso de haber hecho la desconexión con el vehículo en marcha- supuesto más extraño ya que es más fácil su detección. En caso de hacerse con el vehículo parado, los registros permanecerían inalterados en la línea base y tendría velocidad constante de 0 kms/hora y distancia de 0 kms/hora.

A nuestro entender tanto la manipulación del corte corriente de contacto con el vehículo en marcha o con el vehículo parado tienen la misma pretensión, esto es, anular las actividades del conductor. Consideramos que la actitud falsaria en ambos casos tiene idéntico propósito, esto es suprimir o eliminar esas actividades y de esta forma eludir el control policial o administrativo, al realizar mayor número de horas de conducción o aminorar los descansos en condiciones distintas a las fijadas preceptivamente. Esta manipulación sería fácilmente comprobable, ya que habría un desfase entre los kms registrados en el disco-diagrama y los registrados en el odómetro

Por tanto observaríamos inautenticidad objetiva, en caso de detectar una manipulación consistente en un corte de corriente de contacto, generando la alteración del registro y la creación de un documento *ex novo* con dolo falsario, con la pretensión de eludir actividades esenciales y por tanto los controles administrativos y policiales.

7.3.3 CORTE GENERADOR DE IMPULSOS⁹⁵

En este caso se practica un corte entre el cable que une el generador de impulsos⁹⁶ y el tacógrafo, se le coloca un interruptor y cada vez que se active o desactive el tacógrafo dejará de registrar velocidad, distancia y tiempos de conducción-descanso. Obtendríamos las mismas grabaciones que si el vehículo estuviera parado, esto es, si el vehículo circulara a 70 kms/hora, si activáramos el interruptor registraría 0 kms/hora y 0 kms distancia recorrida.

En ciertos tacógrafos analógicos se puede detectar esta manipulación, porque el estilete de la velocidad detecta esta anomalía realizando automáticamente grabaciones en el

⁹³ Departamento legislación, Escuela Tráfico de la Dirección General Guarida Civil, pág.234

⁹⁴ Anexos, pág. 70

⁹⁵ Departamento legislación, Escuela Tráfico de la Dirección General Guarida Civil, pág.235

⁹⁶ Anexos, pág. 70

tacógrafo cada 7 segundos, similar a un reseteo interno de seguridad en los registros del propio aparato. Esta grabación sería muy característica puesto que tendría un grosor muy ancho, próximo a la línea base⁹⁷ y fácilmente detectable, pero que solamente la generan algunos tacógrafos, en evitación de la realización de manipulaciones.

Por tanto observaríamos inautenticidad objetiva, en caso de comprobar que el vehículo está circulando y refleja vehículo parado, de comprobar esa grabación característica en el bloque de la velocidad y comprobar que no registra distancia alguna.

7.3.4 INSTALACIÓN CAPTADOR DE IMPULSOS⁹⁸

En este caso la manipulación consistiría en la instalación de un captador de impulsos⁹⁹ en la parte trasera del tacógrafo electrónico, con el único objetivo de captar o sustraer parte de los impulsos emanados de la caja de cambios y registrar por tanto menos impulsos de los reales.

Para entender esta alteración y a diferencia del corte corriente de contacto, en este caso no se corta toda la señal que recibe el tacógrafo en su totalidad, si no en una parte, esto es, si la señal que recibe un tacógrafo equivaliera a 7520 imp/kms según los datos obrantes en su placa de montaje, en caso de manipulación por esta causa los impulsos serían notoriamente inferiores y por tanto influirían sobre las actividades del conductor, velocidad y distancia recorrida.

Por tanto observaríamos inautenticidad objetiva, en caso de detectar velocidades constantes inferiores a la velocidad de activación o corte del limitador de velocidad, esto es, inferiores a 90 ó 100 kms/hora según su caso, en tramos viarios en que la condiciones de la plataforma viaria y la intensidad del tráfico permiten velocidades constantes superiores. De conocer la distancia real entre dos puntos, observaríamos que faltarían kms, esto es, al colocar un captador de impulsos reflejaría necesariamente menor velocidad y menor distancia recorrida.

El propósito de esta manipulación es reducir la señal de los impulsos auténticos y reflejar unos registros inferiores a los reales. A título aclaratorio un vehículo podría circular a 120 kms/hora, instalar un captador de impulsos y transformar esos 120 kms/hora en 100 kms/hora en el disco-diagrama.

7.3.5 CORTE DEL SENSOR DE MOVIMIENTOS TACÓGRAFO DIGITAL¹⁰⁰

- *Sensor de movimientos¹⁰¹ parte del tacógrafo que produce la señal representativa de la velocidad del vehículo y/o distancia recorrida.*

⁹⁷ Línea de referencia situada en parte inferior del bloque de la velocidad recorrida a la altura del km. 0

⁹⁸ Departamento legislación, Escuela Tráfico de la Dirección General Guarida Civil, pág.236

⁹⁹ Anexos, pág. 71

¹⁰⁰ Departamento legislación, Escuela Tráfico de la Dirección General Guarida Civil, pág.243

¹⁰¹ RUE 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos por carretera, por el que se deroga RCEE nº 3821/85 relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica del RCE nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera

Esta manipulación suele ser bastante compleja y viene camuflándose mediante teclas¹⁰², pulsadores, mecanismos de mando a distancia o similares, imanes¹⁰³, etc. con la finalidad de cortar completamente la señal del tacógrafo y generar registros de vehículo parado, a pesar de estar circulando.

Desgraciadamente esta manipulación ha sido la más comúnmente utilizada para evitar inspecciones y sanciones administrativas en vehículos dotados de tacógrafo digital. De hecho sobre esta manipulación versa principalmente la *STS 672/2019*, puesto que el supuesto caso de estimación en casación, la Sala de Lo Penal del TS consideró delito de falsedad documental, al hecho de circular con un vehículo que llevaba colocado un imán –vehículo dotado de tacógrafo digital- y registraba vehículo parado a pesar de estar circulando, considerándose por tanto una manipulación por alteración de los datos esenciales de registro de las actividades del conductor y la velocidad, la creación de un documento *ex novo* actuación con dolo falsario y el objetivo inequívoco de eludir controles administrativos o policiales.

La mecánica de la alteración suele ser similar, por una parte se coloca un “imán” a la salida de la caja de cambios, con una potencia magnética suficiente, que le permita anular la señal de la caja de cambios y por tanto registrar vehículo parado cuando realmente está circulando. El otro método sería poder cortar la señal del sensor de movimientos -previa colocación de una instalación con ánimo falsario y adecuada para este cometido, que permitiría anular la señal de la caja de cambios- y mediante un mando a distancia o un interruptor en el cuadro de mandos del vehículo, permitiera activarlo/desactivarlo a criterio del conductor. Este método ofrece mucha versatilidad al autor material, ya que de no estar activado resulta difícil su detección, pero sobre todo es la disponibilidad del artilugio –mando a distancia o interruptor-, lo que permite al conductor sin necesidad de bajarse del vehículo activarlo/desactivarlo cuando lo considere necesario, principalmente aprovechando los momentos de menor vigilancia, condiciones climatológicas adversas, embotellamientos, retenciones, etc.

Por tanto nos encontraríamos con un supuesto caso de inautenticidad objetiva, de observar registros con vehículo parado y vehículo en marcha, así como comprobar la instalación de mecanismos magnéticos próximos a la caja de cambios o que al accionar teclas o interruptores con el vehículo en marcha se anulase la señal del sensor de movimientos o unidad intravehicular (VU).

7.3.6 INSTALACIÓN DOBLE KITAS TACÓGRAFO DIGITAL¹⁰⁴

En esta manipulación se requiere la utilización de dos sensores de movimientos, ofreciendo básicamente dos alternativas; por una parte con el sensor de la caja de cambios conectado a la placa generadora del sensor de impulsos, o bien por otra, con el sensor ubicado en la caja de cambios sin conectar a la placa, con un cable visible con destino a ninguna parte en un sitio oculto para no levantar sospechas.

Los vestigios que inducen a sospechar de encontrarnos ante esta manipulación, son cortes de suministro eléctrico superiores a 20 minutos, acoplamiento sensores posteriores a la fecha de activación, cambio de tacógrafos, excesos significativos de

¹⁰² Anexos, pág. 62

¹⁰³ Anexos, pág. 61

¹⁰⁴ Departamento legislación, Escuela Tráfico de la Dirección General Guarnida Civil, pág.244

velocidad, precintos rotos o manipulados, localización de teclas o mandos inusuales en los vehículos.

Estaríamos ante un supuesto caso de inautenticidad objetiva, de observar registros con vehículo parado encontrándose el vehículo en marcha, así como de la impresión de registros de incidentes y fallos, observáramos incidentes por cortes de suministro eléctrico o acoplamiento posteriores a la fecha de activación del tacógrafo de sensores posteriores.

En este supuesto sería necesario el traslado al servicio técnico o taller autorizado para hacer un examen exhaustivo de la instalación del tacógrafo, así como sus conexiones y poder comprobar el lugar exacto donde se produce la manipulación. Se trata de una manipulación muy sofisticada que requiere conocimientos técnicos específicos.

7.3.7 MANIPULACIÓN DIRECTA EN EL SENSOR TACÓGRAFO DIGITAL¹⁰⁵

En este caso la manipulación se hace directamente en el interior del sensor de movimientos, que va alojado en la caja de cambios. Para llevar a cabo esta manipulación sería necesario extraer el sensor de su ubicación original, proceder a su apertura, introducir un elemento que produzca la alteración o anulación de los impulsos que la caja de cambios envía al tacógrafo.

Las pruebas o vestigios que inducen a sospechar de encontrarnos ante esta manipulación, son cortes de suministro eléctrico superiores a 20 minutos, acoplamiento sensores posteriores a la fecha de activación, cambio de tacógrafos, excesos significativos de velocidad, precintos rotos o manipulados, localización de teclas o mandos inusuales en los vehículos. Referido sensor manipulado tendría marcas o hendiduras producidas al proceder a su apertura y además no concordaría el amperaje del sensor que sería diferente, esto es, en condiciones normales de 8 voltios y de estar manipulados 12 ó 13 voltios, por lo tanto habría una sobreexcitación del circuito de alimentación.

Los casos de inautenticidad objetiva son similares a los referidos en la manipulación por doble kitas, aunque en este caso no hay doble kitas, sino que la manipulación se realiza en un sensor de movimientos en concreto. Esta manipulación requiere traslado al taller autorizado para hacer un examen exhaustivo de los instrumentos instalados, de las señales registradas y cotejar si son acordes a no a los parámetros establecidos.

7.3.8 MODIFICACIÓN CAMBIO DIMENSIONES DE LOS NEUMÁTICOS¹⁰⁶

- **Circunferencia efectiva de los neumáticos de las ruedas:** La media de las distancias recorridas por cada una de las ruedas que arrastran el vehículo (ruedas motrices) al realizar una rotación completa. La medida de dichas distancias deberá hacerse en condiciones normales de ensayo (capítulo VI.5) y se expresará en la forma $l = \text{mm}$. Los fabricantes de los vehículos podrán sustituir la medición de estas distancias por un cálculo teórico que tenga en cuenta el reparto del peso sobre los ejes, con el vehículo descargado y en condiciones normales de marcha (1). Los métodos de dicho cálculo teórico se someterán a la aprobación de una autoridad competente del Estado miembro que corresponda.

¹⁰⁵ Departamento legislación, Escuela Tráfico de la Dirección General Guarida Civil, pág.247

¹⁰⁶ Departamento legislación, Escuela Tráfico de la Dirección General Guarida Civil, pág.241

Esta manipulación puede realizarse tanto en tacógrafos analógicos como en tacógrafos digitales. A diferencia de las que se han citado hasta el momento, en este caso no se produce una manipulación en el tacógrafo propiamente dicho o de la señal que recibe este instrumento, más bien afecta al registro que genera que sería falso o mendaz.

A título aclaratorio comentamos que el registro del tacógrafo proviene de la señal que emite la caja de cambios del vehículo generada a través de impulsos por km. El registro de los kms del vehículo, procede directamente del desplazamiento que las ruedas motrices hacen al avanzar cuando el vehículo está en marcha, por tanto resulta crucial que el diámetro de la rueda motriz sea idéntico o se encuentre dentro de los márgenes de tolerancia admitidos en utilización $\pm 4\%$, que el diámetro de los neumáticos con los que se pasó la revisión bienal correspondiente o la activación del tacógrafo.

Resulta importante matizar esta explicación técnica, si pasamos la revisión bienal preceptiva con un neumático motriz de un diámetro concreto y una vez pasada esta inspección instalamos un neumático de diámetro superior, el vehículo tendría almacenados los parámetros del neumático inicial con el que se pasó la verificación, registraría de acuerdo a estos parámetros y sin embargo estaría realizando más kms realmente. Esta manipulación afecta a las ruedas motrices que permiten el desplazamiento del vehículo, en modo alguno afecta a las ruedas directrices encargada de producir el giro al accionar el volante; al colocar un neumático con un diámetro superior estaría girando menor número de veces que el neumático de origen y registrar menor distancia que la real, ya que los parámetros de calibración se realizaron con las dimensiones del neumático original. Contrastaríamos los datos que constan en la placa de montaje y el informe preceptivo de haber pasado esa verificación bienal. Requiere traslado al taller para comprobaciones pertinentes y demostrar que los registros obtenidos se encuentran fuera de los márgenes máximos de tolerancia admitidos.

Nos encontraríamos en un caso de inautenticidad objetiva, de observar que el diámetro de los neumáticos de la ruedas motrices que lleva instalados el vehículo, es diferente al diámetro de referidas ruedas cuando se realizó la activación del tacógrafo o la revisión periódica pertinente en el taller autorizado. En este caso constituiría hecho típico de falsedad documental no por afectar a las actividades del conductor, esto es, el vehículo no va a estar circulando y va a registrar vehículo parado; va a afectar directamente a los registros de la velocidad y de la distancia recorrida que van a ser necesariamente inferiores. Al afectar a la velocidad estaríamos ante una supuesta inautenticidad objetiva, puesto que estaría produciendo un registro irreal que procede de una señal mendaz o falsaria.

7.3.9 MODIFICACIÓN PARÁMETROS CALIBRACIÓN¹⁰⁷

Estos parámetros afectan sobre todo a la señal que reciben los tacógrafos, debemos previamente identificar esas señales a través de dos definiciones que a continuación se expresan y que vienen recogidas en RCE 1360/2002:

- **Coefficiente característico del vehículo.**- *La característica numérica que da el valor de la señal de salida emitida por la pieza prevista en el vehículo para su conexión con el aparato de control (toma de salida de la caja de cambio en algunos casos, rueda del*

¹⁰⁷ Departamento legislación, Escuela Tráfico de la Dirección General Guarida Civil, pág.237

vehículo en otros casos), cuando el vehículo recorre la distancia de 1 km, medida en condiciones normales de ensayo (véase el capítulo VI.5). El coeficiente característico se expresa en impulsos por kilómetro ($w = \text{imp/km}$).

- **Constante del aparato de control.** - La característica numérica que da el valor de la señal de entrada necesaria para obtener la indicación y el registro de una distancia recorrida en 1 km; dicha constante deberá expresarse en impulsos por kilómetro ($k = \text{imp/km}$).

Esta manipulación va referida a la alteración que sufre la señal recibida por el tacógrafo, al encontrarse alterados los parámetros de calibración del instrumento de registro. Se ha explicado en apartados anteriores que el tacógrafo recibe una señal de la caja de cambios, esta señal se denomina W y se registrara en forma de impulsos por km. En caso de haberse modificado los parámetros de calibración, esto es, las bases que sirven para cuantificar la medida de la señal en el tacógrafo y que estuvieran por encima del margen de tolerancia máximo admitido del 4 %, nos encontraríamos ante una posible manipulación como hecho típico. Esta alteración afectaría necesariamente a los registros de velocidad, no habría afectación en principio en las actividades del conductor, aunque resulta obvio que al haberse modificado los parámetros de calibración de referencia y sobrepasar ese margen de tolerancia máximo admitido, los registros del tacógrafo necesariamente estarían alterados y los hechos subsumibles en este hecho típico.

Nos encontraríamos en un supuesto caso de inautenticidad objetiva, de comprobar una variación entre los parámetros de calibración correspondientes a la activación y/o calibración del tacógrafo y los parámetros de calibración reales del momento de la inspección.

7.3.10 MANIPULACIÓN LIMITADOR DE VELOCIDAD

Estimamos que estaríamos ante un supuesto caso de inautenticidad objetiva, en el caso de encontrarnos con un vehículo a motor construido para alcanzar una velocidad superior a 25 kms/hora, que no estuviera incluido dentro de las exenciones contempladas en la norma para el uso e instalación del limitador, de cuyos registros tuviésemos indicios suficientes de encontrarse manipulados. La manipulación constituiría el hecho típico, esto es, la alteración de los registros de este instrumento que quedasen fuera de los márgenes de tolerancia máximos admitidos en utilización del +- 6 %, a sabiendas de que está generando un documento *ex novo*, simulado, en un soporte electrónico y con la única intención de eludir controles administrativos y policiales. Esta alteración necesariamente va a afectar al registro de la velocidad, es decir, llevar un limitador instalado y que éste cortase a una velocidad superior a la preceptiva para el vehículo en el que estuviese instalado. Los supuestos casos de avería del limitador de velocidad no estarían subsumidos en el hecho típico, ya que la acción adolece de dolo, tampoco habría ánimo de engaño, conductas que resultan esenciales en el tipo penal de la falsedad documental.

Asimismo, consideramos que pudiera darse un hecho que resulta controvertido, esto es, la avería de un limitador de velocidad por un periodo de temporal determinado y que el titular renuncia a su reparación, a sabiendas de que este instrumento no funciona correctamente porque no actúa como exige la norma. En principio no existiría acción dolosa por tratarse de una avería, pero de no repararse en el periodo temporal preceptivo, pudiéramos considerar en todo caso esta conducta subsumible como infracción de

transportes muy grave a la LOOT¹⁰⁸, al circular con un vehículo con el limitador de velocidad averiado.

El conductor y/o titular del vehículo, son sujetos profesionales y cualificados –son conoedores en todo momento de que el limitador no actúa, ya que la bomba de combustible a partir de la velocidad de corte sigue enviando carburante y no corta- y por lo tanto asumen las consecuencias de no subsanar esta deficiencia o anomalía.

7.4 REPERCUSIONES MANIPULACIÓN EN LOS MECANISMOS SEGURIDAD DEL VEHÍCULO: ABS, ESP, TCS, ASR, EDS O EBS.

- **Incidente.**¹⁰⁹- *Operación anormal detectada por el aparato de control y que puede deberse a un intento de fraude.*
- **Fallo.**- *Operación anormal detectada por el aparato de control y que puede deberse a un fallo de funcionamiento.*
- **Sensor de movimiento.**- *Parte del aparato de control que ofrece una señal representativa de la velocidad del vehículo o la distancia recorrida.*

Del oficio emitido por el Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial¹¹⁰ a las policías de tráfico fruto de la publicación de la STS 672/2019, se impulsaba la persecución penal como delito de falsedad documental, en los supuestos casos de manipulación de tacógrafos digitales y su afectación a la seguridad vial, por incidir en los mecanismos de seguridad del propio vehículo. En referido escrito se razonaba que además de la alteración de los registros de las actividades realizadas por el conductor, existía certeza científica¹¹¹ entre los procedimientos de manipulación en estos aparatos y la afectación en los mecanismos de seguridad del vehículo: sistema antibloqueo (ABS), tracción (TCS, ASR, EDS o EBS), transmisión y sincronizado de marchas.

De la lectura del *oficio que la Fiscalía General del Estado (Unidad de Seguridad Vial-Fiscal de Sala)* remite a las policías de tráfico, extraemos el siguiente párrafo por resultar de interés, relativo a la incidencia que las manipulaciones de los tacógrafos pueden tener en los mecanismos de seguridad de los vehículos:

“Tales sistemas evitan el bloqueo de ruedas y derrapes, eliminan el efecto tijera, reducen el riesgo de vuelco y mitigan el balanceo de los remolques y semirremolques. En estos casos, la centralita de gestión electrónica del vehículo puede generar avisos de error mostrados en el cuadro de mandos del camión o autobús, que el conductor necesariamente ha de percibir, y pone en marcha automáticamente en algunos casos, según la marca y modelo del vehículo, una medida de seguridad, limitando la velocidad o revoluciones. La eficacia de la manipulación puede exigir una acción complementaria del conductor consistente en extraer el fusible del sistema ABS-EBS. Consecutivamente queda desactivado este sistema de frenado –y en ocasiones las luces de frenado-, pasando el vehículo a sistema de frenada redundante o neumático. En ocasiones, también dependiendo de la marca y modelo del vehículo, se ve afectado a la vez el cambio de marchas (que deja de funcionar de forma automática pasando a ser manual), la marcha atrás (que asimismo deja de funcionar) y la anticipación de freno (se desactiva la ayuda eléctrica y electrónica del pedal de freno). A consecuencia de todo lo que se viene exponiendo se produce

¹⁰⁸ LOOT art. 140.33, por inadecuado funcionamiento limitador velocidad imputable al transportista

¹⁰⁹ RUE 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014.- art.2 definiciones.

¹¹⁰ Escrito FGE-USV a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, fecha 02 de marzo 2020 , (pag.4 y 5)

¹¹¹ Memoria FGE-USV 2013 (aptdo 5.3.6, pág. 378)

un incremento muy elevado de los riesgos para la seguridad vial ya originados por los presumibles excesos de velocidad y merma de los tiempos de descanso del conductor”.

Por tanto no sólo estamos hablando de un posible delito de falsedad documental por la propia alteración de los registros relativos a las actividades del conductor y/o del limitador de velocidad (inautenticidad objetiva,) si no que en el hipotético caso de producirse un siniestro viario que afectase a la vida e integridad física de las personas y poder determinarse la relación de causalidad entre la manipulación y la producción de un resultado típico, pudiéramos encontrarnos ante un concurso real de delitos: falsedad documental e imprudencia grave (subsumible art. 142.1 y 152 del CP) en función de la gravedad de las lesiones, ya que son conductas que infringen gravemente del deber objetivo de cuidado debido¹¹².

Asimismo entendemos que si el propio autor material, fuera conocedor de que la propia manipulación afectara directamente a los mecanismos de seguridad del vehículo, su conducta dejaría de ser imprudente y resultaría en todo caso dolosa – según el propio estudio de los expertos, pueden activarse en la centralita de mandos del vehículo una señal de alarma luminosa del incidente o fallo dimanante de la propia manipulación, incidencia que sería apreciable a simple vista por el autor material- , por lo tanto es consciente de lo que hace y a pesar de ello quiere hacerlo, a sabiendas de que puede producirse un resultado lesivo, que si bien el propio autor material no busca esa finalidad, este fin resulta altamente probable de producirse.

CAPÍTULO 8.- INAUTENCIDAD SUBJETIVA (ART.392 CP)¹¹³

En este capítulo vamos a desarrollar dos epígrafes que configuran la inautenticidad subjetiva, esto es, la falta de genuinidad en la autoría del registro de un documento, registro que es verdadero pero se imputa a un conductor ficticio¹¹⁴. Esta conducta típica puede generarse con el uso del disco-diagrama de llevar instalado tacógrafo analógico o bien con el uso de la tarjeta de conductor de llevar instalado tacógrafo digital.

8.1 FALSIFICACIÓN DISCO-DIAGRAMA¹¹⁵

Los conductores de vehículos dotados de tacógrafo analógico, utilizan un disco-diagrama en el cual se registran las actividades del conductor, distancia recorrida y velocidad del vehículo principalmente. A diferencia del tacógrafo digital que utiliza una tarjeta de conductor, la colocación de un disco-diagrama que está completamente en blanco y debe cumplimentarse a mano por el propio conductor, facilita sobremanera que el conductor pueda alterar, adulterar, manipular o faltar a la verdad en algún dato que sea obligatorio cumplimentar y que intencionada o negligentemente se rellena mal a sabiendas o desconociendo sus consecuencias.

La inautenticidad subjetiva típica con un disco-diagrama, sería circular haciéndolo con el disco-diagrama a nombre de otra persona generando un registro que es veraz, pero

¹¹² Escrito FGE-USV a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, fecha 02 de marzo 2020 , (pág.6, párrafo 2)

¹¹³ Escrito FGE-USV a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, fecha 02 de marzo 2020, (pág.3, párrafo 5))

¹¹⁴ FJ6 STS 672/2019 Falsedad por simulación del documento (págs.6 y 7)

¹¹⁵ Anexo, pág. 63

que se está imputando a un autor ficticio, por lo tanto adolece su autoría de genuinidad y subsumible en falsedad documental por simulación. Partimos de una obligación administrativa de que el disco-diagrama debe cumplimentarse a mano necesariamente: nombre y apellidos del conductor, lugar-es de origen y finalización, fecha, matrícula del vehículo, kms iniciales, kms finales y kms recorridos. De todos los registros preceptivos únicamente resultan esenciales a efectos penales: nombre y apellidos del conductor, ya que este es el núcleo de la inautenticidad subjetiva, falsear a sabiendas los datos de un conductor real e imputarle los registros a un conductor ficticio y así eludir las inspecciones policiales y administrativas. Por tanto de circular con el disco llevando en blanco o no rellenados los datos relativos al conductor, sería en todo caso una infracción administrativa muy grave, ya que en principio no ha habido una imputación de registros a un conductor determinado, sí que se cometería el hecho típico de cumplimentar *a posteriori* el disco-diagrama a nombre de un conductor irreal. El resto de datos preceptivos a efectos administrativos: lugares, fecha, kms, matrícula, etc. adolecen de esa esencialidad subjetiva, entraría a forma parte de la falsedad ideológica despenalizada para los particulares y formarían parte del elenco variado de infracciones administrativas a LOOT o ROOT.

La duda que pudiera surgir en el hipotético caso de un conductor –padre o hijo- con nombre y primer apellido comunes, en cuyo disco-diagrama inicialmente figuraran sus iniciales y *a posteriori* cumplimentase el resto de datos identificativos. En este caso circular y haber rellenado el disco-diagrama únicamente con sus iniciales constituiría infracción administrativa, puesto que la imputación subjetiva a otro conductor de los registros no se habría producido; sí que podríamos considerar falsedad documental por simulación si el conductor real anota en el disco-diagrama con posterioridad, el nombre y apellidos de un conductor ficticio o altera sus datos personales para imputar sus actividades a otro conductor distinto al que ha generado las actividades.

8.2 FALSIFICACIÓN TARJETA CONDUCTOR¹¹⁶

De acuerdo con el Reglamento (CE) n° 1360/2002¹¹⁷, se va a proceder a definir varios conceptos relacionados con el uso de tarjeta en un tacógrafo digital y la posible responsabilidad penal en conductas típicas de inautenticidad subjetiva punible:

- **Tarjeta de tacógrafos.**- tarjeta inteligente que se utiliza con el aparato de control. Las tarjetas de tacógrafos comunican al aparato de control la identidad (o el grupo de identidad) del titular y además permiten la transferencia y el almacenamiento de datos. Las tarjetas de tacógrafos pueden ser de varios tipos: tarjeta de conductor, tarjeta de control, tarjeta del centro de ensayo y tarjeta de la empresa.
- **Tarjeta de conductor¹¹⁸.**- Una tarjeta de tacógrafos asignada por las autoridades de los Estados miembros a conductores individuales. Esta tarjeta identifica al conductor y permite almacenar datos sobre su actividad.
- **Tarjeta de control:** Una tarjeta de tacógrafos asignada por las autoridades de los Estados miembros a las autoridades de control competentes en cada país. La tarjeta de control identifica al organismo de control y posiblemente al agente encargado del control y permite acceder a la información almacenada en la memoria o en las tarjetas de conductor a efectos de su lectura, impresión o transferencia.

¹¹⁶ Escrito FGE-USV a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, fecha 02 de marzo 2020, (pág.3, párrafo 5)

¹¹⁷ RCE n° 1360/2002 de la Comisión, de 13 de junio de 2002, por el que se adapta por séptima vez al progreso técnico el RCEE n° 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera

¹¹⁸ Anexos, pág. 67

- **Tarjeta del centro de ensayo.**- Una tarjeta de tacógrafos asignada por las autoridades de un Estado miembro a un fabricante de aparatos de control, a un instalador, a un fabricante de vehículos o a un centro de ensayo, y aprobada por ese Estado Miembro. La tarjeta del centro de ensayo identifica al titular y permite probar, calibrar o transferir el aparato de control.
- **Tarjeta de la empresa.**- Una tarjeta de tacógrafos asignada por las autoridades de los Estados miembros al propietario de vehículos provistos del aparato de control. Esta tarjeta identifica a la empresa y permite visualizar, transferir e imprimir la información que se encuentre almacenada en el aparato o aparatos de control instalado(s) por esa empresa.
- **Índice consecutivo de la tarjeta**¹¹⁹.- El 14º carácter alfanumérico del número de la tarjeta. Este carácter sirve para diferenciar las distintas tarjetas asignadas a una empresa o a un organismo con derecho a utilizar varias tarjetas de tacógrafos. La empresa o el organismo se identifica con los 13 primeros caracteres del número de la tarjeta.
- **Memoria de datos.**- Un dispositivo de almacenamiento electrónico incorporado en el aparato de control.
- **Unidad intravehicular (VU).**- El aparato de control, excepto el sensor de movimiento y los cables que conectan dicho sensor. Puede tratarse de una sola unidad o de varias unidades repartidas por el vehículo, siempre que cumplan los requisitos de seguridad del presente Reglamento.

8.2.1 TIPOS TARJETAS TACÓGRAFOS

El titular de una tarjeta de tacógrafo digital podría ser: un conductor (modo operativo), un agente policial (modo control), un empresario (modo de empresa) o titular taller autorizado (modo calibrado). Cada tarjeta de tacógrafo está configurada para una finalidad determinada y al mismo tiempo son excluyentes entre sí, como se explicará más adelante; la de conductor tiene como función almacenar las actividades diarias realizadas por el titular de esa tarjeta; la de controlador sirve para acceder a la inspección de las actividades que ha realizado el conductor del vehículo y comprobar si son acordes o no a la norma; la de empresario para controlar las actividades de la tripulaciones que conducen sus vehículos y la de taller de ensayo, sirve para acceder a los datos técnicos del vehículo, activaciones, calibraciones, averías y fallos, etc. En reiteración a lo comentado anteriormente las tarjetas no se complementan, sino que son excluyentes entre sí; por tanto con una tarjeta de controlador no podré conducir, con una de conductor no podré inspeccionar, con una de ensayo no tendré acceso a los registros de las actividades de las tripulaciones, con una de empresa no podré almacenar datos técnicos de taller, etc., ya que cada tarjeta está configurada para unos parámetros determinados y no podrá acceder a aquellos datos para los que no está programada o autorizada.

Considerar la posible comisión de una inautenticidad subjetiva por el uso de una tarjeta configurada para un fin distinto al autorizado, resulta bastante complicado. El caso más común que pudiera producirse, lo constituye el supuesto de una persona que puede ser titular de dos tarjetas de tacógrafo: tarjeta conductor y tarjeta de empresa; típica figura del titular de un vehículo que al mismo tiempo es propietario y conductor del mismo. La propia configuración de las tarjetas y el propio sistema de reconocimiento de la VU, detecta automáticamente esa *tarjeta intrusa* que se ha insertado en la ranura correspondiente y en el momento que el vehículo detecta movimiento genera una señal de aviso o alarma al conductor “tarjeta no válida”. Por tanto a nuestro juicio, es bastante

¹¹⁹ Anexos, pág. 67

improbable que pudiera darse este supuesto, ya que este incidente queda almacenado en la memoria de la VU y deja un rastro o vestigio en caso de que sea sometido a una inspección policial inminente o posterior.

8.2.2 TÍPICA INAUTENTICIDAD SUBJETIVA

El caso más común de inautenticidad subjetiva es sin lugar a dudas, el típico conductor que se hace cargo de un vehículo, inserta la tarjeta de conductor de otra persona y comienza a realizar actividades que se imputan a un conductor ficticio. El supuesto más habitual que puede generarse, la del conductor que para eludir ser sancionado en materia de tiempos de conducción-descanso y con la complicidad expresa de su empresario/contratante (titular de dos tarjetas: conductor y empresa) toma la tarjeta de conductor de éste y realiza actividades que se imputan al titular – que no está realizando actividad alguna en ese momento- porque no está presente.

8.2.3 RENOVACIÓN TARJETA CONDUCTOR¹²⁰

Asignación de una nueva tarjeta de tacógrafos cuando la tarjeta existente alcanza su fecha de caducidad o se ha devuelto a la autoridad emisora por un fallo de funcionamiento. La renovación implica siempre la certeza de que no coexistirán dos tarjetas válidas.

- **Índice de renovación de la tarjeta.**- El 16º carácter alfanumérico del número de la tarjeta. Este carácter se incrementa en una unidad cada vez que se renueva la tarjeta de tacógrafos.

La renovación de una tarjeta de conductor difícilmente puede generar supuestos de inautenticidad subjetiva, puesto que una tarjeta caducada al sobrepasar el tiempo de validez para el que fue expedida deja de funcionar automáticamente, por tanto no puede almacenar registros. A modo de ejemplo, indicamos que una vez introducida en el tacógrafo digital una tarjeta de conductor cuya vigencia haya expirado, la memoria de la VU reconoce la caducidad de la tarjeta automáticamente, pero directamente la expulsa y no le permite almacenar dato alguno.

8.2.4 SUSTITUCIÓN Y DUPLICIDAD TARJETAS CONDUCTOR

Emisión de una tarjeta de tacógrafo en sustitución de una tarjeta existente que se haya declarado perdida, robada o defectuosa y que no se haya devuelto a la autoridad emisora. La sustitución implica siempre el riesgo de que coexistan dos tarjetas válidas.

- **Índice de sustitución de la tarjeta.**-El 15º carácter alfanumérico del número de la tarjeta. Este carácter se incrementa en una unidad cada vez que se sustituye la tarjeta de tacógrafos
- **Sustitución de tarjetas de conductor¹²¹.** En caso de pérdida, robo, deterioro, mal funcionamiento o retirada de la tarjeta de conductor, éste deberá solicitar, en el plazo máximo de siete días naturales a partir del momento en que se haya producido el hecho, su sustitución ante el órgano competente en materia de transporte por carretera que corresponda al lugar en que aquél tenga su residencia normal.

¹²⁰ Anexos, pág. 67

¹²¹ Orden FOM/1190/2005, de 25 de abril, por el que se regula la implantación del tacógrafo digital.

Junto con la solicitud, se aportará, además de la documentación señalada en el artículo 4, los documentos que acrediten el robo o la retirada, o una declaración de la pérdida, deterioro o mal funcionamiento

En cualquier caso, cuando se trate de supuestos de deterioro o mal funcionamiento, se deberá devolver el original de la tarjeta antigua antes de la entrega de la nueva.

Los casos más controvertidos o problemáticos de la posible comisión de inautenticidad subjetiva por falta de genuinidad en la autoría del documento, se producen en aquellos supuestos de duplicidad de tarjetas, esto es, una persona que solicita la expedición de una nueva tarjeta de conductor, invocando a la administración competente de su concesión haberla perdido o que se la han sustraído. Es muy probable que se diera el caso de que el mismo conductor hiciera uso alternativamente de dos tarjetas de conductor que son nominativas pero cuya numeración difiere en algún dígito, le permitiría hacer un uso discrecional de ambas tarjetas con el único objetivo de eludir controles administrativos o policiales. Por tanto sería una inautenticidad subjetiva en toda regla, porque a pesar de que pertenezcan los registros al mismo autor material o sujeto activo del hecho y no adolezca falta de genuinidad –los registros son reales, válidos, imputables al mismo conductor- pero están almacenados en dos soporte distintos, esto es, al tener dos tarjetas le constan actividades en ambas fraccionadamente, con el único objetivo de eludir los controles administrativos en materia de tiempos de conducción y descanso, en que incurriría de sumar los registros totales de ambas tarjetas. También pudiera darse el caso, de que a pesar de haber solicitado la expedición de una nueva tarjeta por robo o sustracción, ésta apareciera, no la entregara al organismo competente como resulta preceptivo y por tanto habría duplicidad de tarjetas, que en caso de utilizarse alternativa o consecutivamente para almacenar registros configurarían un hecho típico.

De funcionar incorrectamente la tarjeta antigua de un conductor, la administración competente dispone de un mecanismo de control suficiente para evitar la duplicidad de tarjetas en el interesado, ya que insta a la entrega de la tarjeta defectuosa para su destrucción y le expide una nueva. Por otra parte en el caso de pérdida o sustracción, es preceptiva copia de la denuncia del robo/sustracción para proceder a la expedición de una nueva.

Resulta fundamental corroborar el índice de sustitución de una tarjeta (*15º carácter numérico de la tarjeta*), para determinar una posible conducta punible por duplicidad de tarjetas, esto es, si observamos en un periodo determinado registros con dos tarjetas de conductor del mismo titular y numeración diferente, estaremos ante un supuesto de inautenticidad subjetiva por duplicidad de tarjetas. Asimismo pudiera incurrir en un concurso real de delitos, subsumible en *el art. 457 del CP* como *autor de una denuncia falsa, por simular ser víctima o denunciar una infracción penal inexistente, provocando actuaciones procesales*; resulta evidente que solicita una nueva tarjeta basándose en declaraciones falsas.

CAPÍTULO 9.- MANIPULACIÓN DE TACÓGRAFOS EN EL ÁMBITO ADMINISTRATIVO Y LA PUBLICACIÓN STS 672/2019

9.1 INFRACCIÓN MUY GRAVE EN MATERIA DE TRANSPORTES Y DE SEGURIDAD VIAL

Que de acuerdo con lo prescrito en el art. 140.10 de la LOOT¹²², constituye infracción muy grave en materia de transportes la manipulación de tacógrafos o limitadores de velocidad, como se cita literalmente a continuación.

“Art. 140.10. La manipulación del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como la de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, con objeto de alterar su funcionamiento o modificar sus mediciones. En esta misma infracción incurrirán quienes instalen cualquier clase de elementos mecánicos, electrónicos o de otra naturaleza con la misma finalidad, aunque no se encuentren en funcionamiento en el momento de realizarse la inspección. La responsabilidad por esta infracción corresponderá, en todo caso, al transportista que tenga instalado en su vehículo el aparato o instrumento manipulado y, asimismo, a aquellas personas que lo hubiesen manipulado o colaborado en su instalación o comercialización.”

Asimismo, el Reglamento de Transportes (ROOT),¹²³ que desarrolla la ley en materia de transportes, considera infracción muy grave las manipulaciones de los tacógrafos o limitadores de velocidad:

“Art. 197.11 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.10 de la LOTT y en los apartados 9 del grupo 2 y 4 del grupo 6 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la manipulación del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como la de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, con objeto de alterar su funcionamiento o modificar sus mediciones.

En esta misma infracción incurrirán quienes instalen cualquier clase de elementos mecánicos, electrónicos o de otra naturaleza con la misma finalidad, aunque no se encuentren en funcionamiento en el momento de realizarse la inspección.

La responsabilidad por esta infracción corresponderá, en todo caso, al transportista que tenga instalado en su vehículo el aparato o instrumento manipulado y, asimismo, a aquellas personas que lo hubiesen manipulado o colaborado en su instalación o comercialización.”

Y además la propia Ley de Seguridad Vial¹²⁴, considera infracción muy grave en materia de seguridad vial:

Artículo 77 m) Participar o colaborar en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que alteren el normal funcionamiento del uso del tacógrafo o del limitador de velocidad. Asimismo lleva aparejada la pérdida de 6 puntos de su permiso de conducción.

La normativa administrativa de transportes impone sanciones – al titular/propietario del vehículo-, por la comisión de estas infracciones que además de la posible afectación a la propia seguridad vial, generan una competencia desleal en el sector de transportes, puesto que si una empresa utiliza vehículos con esos elementos manipulados necesariamente va a ofertar sus servicios a un precio notoriamente inferior a la competencia y por lo tanto no habrá una concurrencia de los operadores en unas mismas condiciones de igualdad.

La normativa administrativa de seguridad vial impone una sanción muy grave – al conductor- por participar o colaborar en la puesta en funcionamiento de la manipulación,

¹²² Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres

¹²³ Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres

¹²⁴ Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial

esto es, necesariamente requiere una autoría material en la consumación de la infracción, ya que es conocedor y actúa voluntariamente en su activación o puesta en funcionamiento.

9.2 SUPUESTOS APLICACIÓN DEL ÁMBITO ADMINISTRATIVO COMO INFRACCIÓN NORMATIVA DE TRANSPORTES

De todo lo visto en este capítulo estimamos que constituye hecho típico de falsedad documental, tanto la manipulación de tacógrafos que tengan por finalidad alterar los datos de registros esenciales de ese instrumento o del limitador de velocidad –inautenticidad objetiva-, como el falseamiento de datos que afecten a la genuinidad del autor –inautenticidad subjetiva-. La línea de delimitación de aplicación del ámbito administrativo o penal es muy estrecha y va a afectar sobremanera al concepto de esencialidad del registro del tacógrafo.

Por tanto, partimos de la premisa de que no toda manipulación es merecedora de reproche penal, debe repercutir necesariamente en un registro esencial, formarían parte del elenco de esta esencialidad: registros relativos a las actividades del conductor y/o registros de la velocidad (inautenticidad objetiva) y registros relativos a la genuinidad de la autoría del registro (inautenticidad subjetiva); estas conductas serían subsumibles en el art. 392 del CP.

Por un lado, de encontrarnos con registros falsos o falsificados que afectasen a datos no esenciales en discos-diagrama de un tacógrafo analógico: falta de anotación nombre y apellidos del conductor, falta anotación o falsear anotación matrícula vehículo, fecha, kms iniciales, kms finales o kms recorridos; estaríamos ante infracciones administrativas a la LOOT (arts. 140.22, 141.12 o 142.4) o ROOT (197.22) y no ante una inautenticidad objetiva penalmente punible como falsedad documental, pese a que el dato registrado fuera mendaz.

De otra parte, de encontrarnos con registros en un ticket de un tacógrafo digital que afectasen a datos no esenciales: no llevar insertada la tarjeta de conductor, no realizar determinadas entradas manuales el conductor, no activar adecuadamente la actividad realizada en el tacógrafo con el selector de actividades (disponibilidad, otros trabajos o pausa); estaríamos ante infracciones administrativas a LOOT (arts.140.22, 141.8) o ROOT y no ante una inautenticidad objetiva penal por falsedad documental, a pesar de que el dato registrado fuera falso.

El caso más paradigmático que pudiéramos encontrarnos afectaría sobre todo a la inautenticidad subjetiva, esto es a la genuinidad de la autoría, caso de que se interceptase a un conductor que no llevase colocado el disco-diagrama en un tacógrafo analógico. En este caso no habría una imputación objetiva de unos registros a una persona determinada, ya que el disco adolece de la falta de los datos personales del conductor. Partimos por lo tanto de registros verdaderos o válidos, no imputables a nadie en concreto, porque el autor material de esta acción omite a sabiendas o deliberadamente una obligación administrativa, es decir, no cumplimenta sus datos personales preceptivos: nombre y apellidos. Queda claro que el único interés del autor con esta acción es eludir controles administrativos o policiales, pero que inicialmente al encontrarse los datos personales en blanco no cometería falsedad documental; sí que incurriría de ir circulando con el disco-diagrama insertado a nombre de otra persona; también en el caso de rellenar los datos

personales correspondientes a otro conductor *a posteriori*, atribuyéndole una conducción o actividad que no ha realizado a un autor ficticio, actividad imputable necesariamente al autor real o genuino de la acción.

Este mismo caso en el ámbito del tacógrafo digital produciría un resultado completamente diferente, ya que de no encontrarse insertada la tarjeta de conductor, el propio tacógrafo generaría un registro con esta incidencia (conducción sin llevar insertada tarjeta conductor) y por tanto la memoria de la VU almacenaría un registro de conducción al vehículo, pero no al conductor. En resumen, podría circular y generar actividades al vehículo, a pesar de no llevar insertada tarjeta de conductor alguna, pero no podría imputar *a posteriori* esas actividades a cualquier otra tarjeta de conductor.

CAPÍTULO 10.- FALSEDAD IDEOLÓGICA COMETIDA POR PARTICULARES COMO HECHO ATÍPICO PENAL ¹²⁵

En la lectura de la STS 672/2019¹²⁶, ya se exponían las controversias que habían surgido entre distintas audiencias provinciales ante supuestos casos de falsedad ideológica no punible, por faltar a la verdad en la narración de los hechos ¹²⁷—hecho atípico de ser cometido por un particular— y el supuesto caso de falsedad documental por simulación, cuyo extracto cito literalmente a continuación:

En artículo 390.1.2º del Código Penal se describe como una de las modalidades del delito de falsedad documental "simular un documento en todo o en parte de manera que induzca a error sobre su autenticidad". Simular equivale a crear un documento que, en su estructura y forma, tenga una apariencia de veracidad. Para que la simulación sea punible se requiere la existencia del documento simulado y que éste induzca a error sobre su autenticidad. La autenticidad supone la aptitud para ser considerado auténtico en el tráfico jurídico, pero el sentido de lo auténtico puede referirse a que el contenido responda a la realidad o que haya sido suscrito por quienes se dice que han intervenido, por más que el contenido de sus manifestaciones no sea cierto.”

Para una parte de la doctrina la autenticidad incluye todos los elementos que sirven para identificar el documento (lugar, fecha, hecho o negocio que documenta y conformidad de ese negocio con la verdad). Se trata de una concepción amplia de autenticidad en el que la autoría es sólo uno de los elementos que contribuyen a la individualización del documento, pudiendo llegar a incluir también su contenido. Para otros autores la autenticidad se limita a la veracidad en el emisor del documento.

La instalación de un mecanismo (imán) en un tacógrafo tiene como efecto el que los datos de registro fundamentales del aparato sean necesariamente falsos en sus aspectos esenciales. Se produce la creación *ex novo* de un documento que induce a error sobre su autenticidad objetiva al reflejar unos datos de registro, precisamente aquellos que justifican la propia existencia del tacógrafo, absolutamente falsos y distintos de los reales. La previa manipulación del tacógrafo determina que todo el documento generado sea falso, porque expresa una realidad inexistente, con afectación directa de la función probatoria del documento en cuestión.

¹²⁵ FJ1.2, FJ1.3 STS 672/2019, Planteamiento de la controversia

¹²⁶ FJ6 STS 672/2019, Falsedad por simulación del documento

¹²⁷ CALLE RODRÍGUEZ, M^a Victoria: Falsedad documental inocua en la Jurisprudencia española. Parte Segunda II, aptdo 4º (pag.473 y ss)

La propia simulación de un documento y la suposición falsa de la intervención de una persona, son conductas subsumibles en principio como falsedad ideológica, porque la finalidad en ambos casos es la creación de un documento mendaz “ex novo” objetiva o subjetivamente, documento que tiene finalidad probatoria, a sabiendas de su falsedad. Por tanto de asumir una autenticidad amplia, cualquier alteración mendaz del registro del tacógrafo ya fuera un registro esencial o no, configurarían un tipo penal de falsedad documental, pero no es así ya que se requiere que afecte a un registro esencial: actividades del conductor y/o limitador de velocidad –inautenticidad objetiva- o que afecte a la genuinidad de su autor –inautenticidad subjetiva-.

Por tanto la falsedad ideológica –faltar a la verdad en el propio documento-, en este caso cometida por un sujeto activo no cualificado –un particular como autor material, sobre un registro no esencial¹²⁸, quedaría fuera del hecho típico de la falsedad documental del art. 392 del CP y sería subsumible como infracción administrativa a la normativa de transportes LOOT. La propia doctrina fija estricto contenido de la esencialidad, ya que la mera inexactitud no es suficiente para integrar esta modalidad, debe recaer la conducta típica sobre hechos importantes o trascendentes en cualquier documento que deba de producir determinados efectos en el tráfico jurídico.

Se parte del hecho de que la finalidad de la instalación y/o uso del tacógrafo, es el almacenamiento de datos de registro tanto del vehículo como del conductor. El supuesto típico de la falsedad documental afectaría a aquellos registros propios de las actividades del conductor y en modo alguno a las actividades referidas al propio vehículo.

A título aclaratorio, informamos que al insertarse en el tacógrafo digital la tarjeta de conductor, ésta queda reconocida automáticamente en la memoria VU del tacógrafo y acto seguido por estricto orden de ocurrencia, el tacógrafo va registrando todas las actividades que el conductor va realizando: conducción, pausa o descanso, disponibilidad u otros trabajos. Este aparato almacena los datos doblemente, por una parte en la propia VU del vehículo y por otra en la tarjeta del conductor. Por tanto de estar insertada la tarjeta de conductor, sería al titular de esta tarjeta al que se le imputarían los registros, a pesar de que no tendría por qué coincidir con el autor material que estuviera realizando las actividades del tacógrafos –supuesto caso de inautenticidad subjetiva punible-.

CAPÍTULO 11.- FORMAS DE PARTICIPACIÓN

De la nota de prensa que el Fiscal de Sala Coordinador de la Unidad de Seguridad Vial de la Fiscalía General del Estado, publicada con fecha 02 de marzo de 2020, en relación con los diferentes grados de participación, ya se indicaba que en este delito eran posible todas las formas de coautoría, inducción, cooperación necesaria y complicidad.¹²⁹

En materia de autoría, el delito lo comete el conductor, titular, encargado o empleado de la empresa propietaria del vehículo o del taller o cualquier otra persona que lleve a cabo el comportamiento manipulador, pues el tipo del art. 392 CP no requiere sujeto activo cualificado, pudiendo tratarse de un tercero ajeno a la conducción, a la empresa titular o a los talleres. En

¹²⁸ CALLE RODRÍGUEZ, M^a Victoria: Falsedad documental inocua en la Jurisprudencia española. Parte Segunda II, aptdo 4^ºB (pag.476)

¹²⁹ Escrito FGE-USV a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, fecha 02 de marzo 2020, (pag.4) párrafo 3^º

cuanto a la participación en el delito examinado son posibles todas las formas de participación, coautoría, inducción, cooperación necesaria y complicidad. En particular pueden ser inductores los titulares de la empresa de transportes, de la empresa o empresas que contratan el viaje o porte de mercancías, del taller, así como sus dirigentes o encargados que, prevaleciendo de las circunstancias laborales o de otra índole del conductor o empleado (también la empresa contratante o cargadora sobre la empresa de transporte contratada), ejerzan la influencia síquica suficiente, conforme a las exigencias jurisprudenciales, para determinarles a la comisión de la infracción penal.

En principio vamos a definir las posibles formas de participación en el hecho típico de falsedad documental por simulación de los registros de un tacógrafo y a continuación enumeraremos los sujetos activos que ejecutan directamente o participan en el hecho típico y que por tanto asumen responsabilidad penal por esos actos.

11.1 AUTORIA Y COAUTORÍA¹³⁰

- **Autor.**- es quien tiene el dominio del hecho, quien estructura y controla el proceso que se dirige a la producción del delito, aunque no participe materialmente en su ejecución
- **Autor directo individual.**- quien realiza el hecho por sí solo», esto es, quien personal e individualmente realiza el hecho típico sin la intervención de ninguna persona más. Comete el delito mediante la ejecución de los actos típicos, por lo que tiene el dominio del hecho y dirige la conducta típica hacia la realización del delito
- **Autor inmediato.**- quien realiza el hecho por sí mismo, pudiendo ser provocado o inducido en la acción por un autor mediato.
- **Autor mediato.**-quien realiza el hecho por medio de otro del que se sirve como instrumento. Ejecuta el delito utilizando a otra persona (el denominado autor inmediato) que sin conocer su intervención en los hechos, realiza algunos o todos los que constituyen la conducta típica.
- **Coautoría.**- quien realiza el hecho conjuntamente con otro u otros. Se requiere la intervención de al menos dos personas que se concierten para cometer el delito conjuntamente y que realicen aportaciones que causal y objetivamente se dirijan a la consecución del delito.

En el caso de la inautenticidad objetiva sería autor material -el conductor- porque ejecuta el acto típico por sí mismo, activando el instrumento manipulador o colocando el artilugio magnético, con el objetivo de que sus actividades diarias de conducción se registren como pausa o descanso. Entendemos que el empresario en este caso si no es conductor no sería autor, formaría parte de otra u otras figuras delictivas que desarrollaremos más adelante.

Podría considerarse autor mediato al responsable del taller instalador o particular instalador –en supuestos de colocación sistema manipulación: doble kitas, alteración parámetros calibración, sensor de movimientos, etc.- que instala el instrumento que permite que la manipulación pueda llevarse a efecto; creemos que se sirve de otra persona –el conductor- que es el autor inmediato, aunque éste necesita obligatoriamente una persona cualificada que emplace el instrumento manipulador, ya que el medio empleado es muy sofisticado en este tipo de fraudes y el personal participante en la colocación debe tener conocimientos específicos en la materia.

¹³⁰ DIAZ PITA M^a Paula (Directora-Coordinadora), GONZÁLEZ MONJE Alicia, HERNÁNDEZ LÓPEZ Maravillas, MARTÍNEZ PÉREZ Fernando, MÉNDEZ RODRÍGUEZ Cristina y POLAINO-ORTS Miguel: Acceso a la Abogacía, Tomo III, Materia Penal, Editorial TECNOS, año 2018

Por último el titular o empresario, pudiera ser asimismo un autor mediato ya que se sirve del conductor o empleado para conseguir sus fines, esto es, el conductor al activar el mecanismo de fraude anula sus actividades diarias y por tanto elude controles administrativos o policiales; el empresario mientras tanto compite en el mercado de una manera desleal y evita ser sancionado en materia de tiempos de conducción y descanso. Existe una relación causal entre la manipulación y sustraerse a los controles preceptivos, ya que sortea este tipo de inspecciones al estarse generando datos falsarios.

En el caso de la inautenticidad subjetiva sería autor material, la persona que está haciendo uso fraudulento de una tarjeta correspondiente a otro conductor, también el que está utilizando una tarjeta duplicada expedida por el organismo competente por sustracción o pérdida de la suya original y utiliza ambas tarjetas para fines fraudulentos, ya que tienen registros independientes. El titular poseedor legítimo de la tarjeta es un coautor material, la tarjeta que es personal e intransferible, se entrega a otro conductor con una finalidad fraudulenta, entendemos que realiza el hecho típico no con la entrega de la tarjeta, si no con el uso que el conductor hace de ella, momento en que se consuma el hecho típico. Resulta evidente que si no entrega esa tarjeta al poseedor o tenedor ilegítimo, no puede consumarse la falsificación documental, en todo caso acepta el resultado causal y sin su participación no pudiera ultimarse.

Resulta controvertido el supuesto de la entrega de una tarjeta de conductor, tarjeta que no es utilizada en aquellos instantes, pero que se lleva a bordo junto con los documentos del vehículo o entre los documentos personales por si fuera necesaria su utilización, entendemos que pudiera haber tentativa en el supuesto típico, puesto que la única finalidad que tendría esa entrega es hacer un uso ilícito de la misma, cuando dispusiera el conductor.

11.2 INDUCCIÓN¹³¹

- **Inductor.**- *aquel que induce a otro u otros a ejecutar el hecho. La inducción es determinar a otra persona a que cometa un hecho delictivo que no había pensado realizar antes de la intervención del inductor, esto es, hacer nacer en otra persona la decisión de delinquir sin participar materialmente en su comisión.*

Estimamos que en el supuesto de inautenticidad objetiva, puede ser inductor principalmente el empresario/encargado del taller, que no participan directamente en la perpetración del hecho típico pero que incitan, influyen o instigan al autor material a su comisión, se requiere influencia psíquica suficiente que induzca al conductor a realizar esta conducta. Resulta evidente que el inductor, obtiene una ventaja del comportamiento fraudulento del autor material, esto es, elude la finalidad de los controles administrativos, las hipotéticas sanciones económicas por infracción a la norma, etc., además en la mayor parte de las ocasiones conoce de la instalación, colocación o uso de los instrumentos manipuladores, incluso del propio “imán”. Acto seguido aclaramos este último inciso, el titular o encargado de la empresa y/o taller, es consciente de la comisión del hecho típico porque hace una supervisión empresarial sobre sus propios vehículos y respecto a las actividades de las tripulaciones, esto es tiene un control directo sobre los registros y si por ejemplo “ *un desplazamiento que tiene una distancia estimada de 500 kms a una*

¹³¹ Escrito FGE-USV a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, fecha 02 de marzo 2020, (pág.4, párrafo 3º)

media de 90 kms/hora, debería reflejar necesariamente 5h30 conducción y 500 kms en el cuentakilómetros del vehículo”, al ir manipulados ni habría conducción ni distancia, por tanto la actuación del inductor en la gestión empresarial es en todo caso desleal, porque admite tácitamente comportamientos ilícitos por parte de sus empleados con un consentimiento implícito a referido hecho típico.

Opinamos que habría inducción por inautenticidad subjetiva, en el supuesto de que el empresario/encargado empresa o taller, impelieren, promovieran o alentarán al conductor al uso de la tarjeta de conductor del empresario o del propio encargado de la empresa o taller. En la mayor parte de las ocasiones tanto el empresario como el encargado, están en posesión de permiso de conducción habilitante, son poseedores de tarjeta de conductor que entregan al empleado para obtener estas ventajas ilícitas, sortear los controles administrativos y las sanciones pecuniarias principalmente.

11.3 COOPERACIÓN NECESARIA¹³²

- **Cooperador necesario.**- *la cooperación a la ejecución de un hecho con un acto sin el cual no se habría ejecutado. Recibe la misma pena que la autoría*

En ambos casos tanto de inautenticidad objetiva como subjetiva, es cooperador necesario el propio empresario o encargado taller o empresa, contribuyen en la ejecución del hecho ya sea con el consentimiento o aprobación de la instalación del mecanismo o elemento manipulador, con la entrega de su tarjeta personal de conductor y porque con su actitud condescendiente están permitiendo la comisión de un hecho típico, a pesar de que el autor material o inmediato es el conductor, sobre quien recae definitivamente la decisión de acometer o no la acción típica.

Entendemos que también incurriría en cooperación necesaria respecto de la inautenticidad objetiva, aquella persona cualificada que instalara en el vehículo el instrumento manipulador de modo estable o permanente, ya que sin su actuación la acción falsaria no podría ejecutarse.

11.4 COMPLICIDAD¹³³

- **Complicidad.**- *la cooperación en la ejecución del hecho con actos anteriores o simultáneos.*
- **Partícipe.**- *es la persona que sin reunir los requisitos del autor, interviene en la ejecución del hecho delictivo con actos anteriores o simultáneos al mismo. Son responsables de los delitos y de las faltas los autores y los cómplices.*

En los supuestos de complicidad por inautenticidad objetiva, entendemos que son cómplices el empresario, encargado taller o empresa o persona cualificada, ya que permiten o proceden a la instalación/colocación del instrumento de manipulación que constituye una acción esencial para la producción del hecho típico, acto realizado antes de la comisión y que permiten o facilitan sobremanera la ejecución de la acción antijurídica. Existe complicidad en esas figuras porque a pesar de no llevar el dominio causal de la acción, que recae necesariamente en el conductor que sería en todo caso quien

¹³² Escrito FGE-USV a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, fecha 02 de marzo 2020, (pág.4, párrafo 3º)

¹³³ Escrito FGE-USV a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, fecha 02 de marzo 2020, (pág.4, párrafo 3º)

activaría o no la manipulación, sin la participación de aquellos no se produciría la acción típica.

Asimismo respecto a la complicidad y la inautenticidad subjetiva, el empresario, encargado de taller u otra persona, que hacen entrega de su propia tarjeta que es personal e intransferible a otro conductor, ejecutan una acción que es necesariamente anterior a la comisión de la falsedad documental y facilitan su perpetración.

CAPÍTULO 12.- FABRICACIÓN O TENENCIA ÚTILES PARA SU COMISIÓN

12.1 INSTALACIÓN DE INSTRUMENTOS MANIPULADORES EN EL VEHÍCULO

De acuerdo a lo acordado en el **art. 400 del CP**, son conductas subsumibles en un delito de falsedad documental:

La fabricación, recepción, obtención o tenencia de útiles, materiales, instrumentos, sustancias, datos y programas informáticos, aparatos, elementos de seguridad, u otros medios específicamente destinados a la comisión de los delitos descritos en los Capítulos anteriores, se castigarán con la pena señalada en cada caso para los autores.

A tenor de la lectura del oficio que la Fiscalía Seguridad Vial imparte a las policías de tráfico:

“En el caso de no poderse acreditar registros falsos, los hechos constituirían delito del art. 400 CP sancionado con idéntica penalidad que la del art. 392. Al margen de lo dicho, al tratarse de infracción penal perseguible de oficio sin necesidad de procedimiento administrativo previo, conforme a los arts. 282 y ss. y 299 y ss. LECrim, las diligencias policiales se podrán iniciar con cualquier información documental, testifical u otra clase de datos de los que resulten indicios de su comisión.”

Entendemos por tanto que con arreglo a este precepto, no se requiere la consumación del hecho típico, esto es, que se produzca una simulación de un registro, la producción de un documento *ex novo* con finalidad falsaria, si no que resulta suficiente con sorprenderle con los útiles o instrumentos con los que puede consumarse. Esta conducta por sí misma constituye una acción antijurídica, a pesar de que el registro falsario no se llevase a efecto.

12.2 TENENCIA ÚTILES O INSTRUMENTOS PARA LA INSTALACIÓN ELEMENTOS MANIPULADORES ¹³⁴

La simple posesión de los útiles o instrumentos con fines manipuladores, configurarían el hecho típico del art. 400 del CP, entendemos que en este caso cabrían los supuestos de que en una inspección policial se observaran útiles, mecanismos o artilugios que permitan que la manipulación resulte fructífera. Este precepto abarcaría desde la instalación de interruptores simulados en el salpicadero para fines manipulativos, la posesión de mandos a distancia que permitan cortar la señal del tacógrafo, la instalación de mecanismos fraudulentos (doble kitas, mecanismos alteración sensores de movimientos, alteración

¹³⁴ Escrito FGE-USV a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, fecha 02 de marzo 2020, (pag.3, párrafo 6º)

software placa base¹³⁵) así como la posesión de instrumentos magnéticos de utilización manual.

De la lectura del escrito de la Fiscalía de Seguridad Vial, queda constatado que se puede iniciar el procedimiento penal con cualquier tipo de informaciones documentales, testificales, etc. que arrojen indicios suficientes de su instalación o utilización. Este precepto salvaguarda el interés general de castigar punitivamente no solamente las falsificaciones documentales consumadas, si no la propia tenencia de útiles o instrumentos que contribuyan a su comisión, ya que de no ser así quedarían impunes conductas dolosas que contribuirían a su perpetración.

Respecto a las formas de participación en este supuesto hecho típico, autor material sería la persona que lleva a cabo la instalación fraudulenta -sujeto cualificado- ya que en todo caso se requieren conocimientos técnicos específicos en electrónica, informática y/o electricidad para acometer ese cometido. El conductor sería en todo caso, el autor material respecto del uso o posesión de artilugios con fines fraudulentos, ya que conoce sobradamente la finalidad de los mismos. El empresario o encargado del taller, entendemos que son cooperadores necesarios ya que con su conducta omisiva, permiten o facilitan la producción del hecho típico. Difícilmente puede instalarse un mecanismo de manipulación sin la connivencia del empresario o titular del vehículo, puesto que tiene un coste muy elevado que su empleado no va a sufragar.

En investigaciones recientes se ha tenido conocimiento que el conductor o empresario contactan telefónicamente con un particular o tercero –sujeto cualificado- y le hacen entrega de las llaves del vehículo; el técnico acomete la instalación fraudulenta y entrega el vehículo con el sistema de manipulación instalado -desconociendo tanto el conductor como el empresario- de la identidad o acreditación profesional de este técnico, que resulta ser el autor material de la colocación del instrumento fraudulento.

CAPÍTULO 13.- CONEXIÓN FALSEDAD DOCUMENTAL CON OTROS DELITOS

13.1 DELITO POR IMPRUDENCIA GRAVE (ART. 142 Y ART. 152 CP)

En caso de producción de siniestros viales que atentaren contra la vida o integridad física de las personas y en los cuales exista una relación causal entre la manipulación del tacógrafo practicada y la producción del resultado lesivo, podríamos entender encontrarnos ante un posible delito de imprudencia grave incurso en art. 142 o 152 del CP¹³⁶. Entendemos que solamente sería aplicable en el caso de manipulaciones en la modalidad de inautenticidad objetiva, ya que la inautenticidad subjetiva no afecta a los mecanismos de seguridad del vehículo.

Debemos considerar que acorde a los criterios de imputación objetiva hacia el responsable directo o autor inmediato –conductor del vehículo- éste activa los medios necesarios para efectuar la manipulación, a sabiendas de que esa acción pudiera afectar a

¹³⁵ Manipulación del software del tacógrafo digital, novedosa y difícil de detectar que afecta a la placa base del aparato y permite eliminar los datos almacenados de las actividades del conductor, con un simple giro de la llave de contacto del vehículo

¹³⁶ Escrito FGE-USV a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, fecha 02 de marzo 2020, (pag.6) párrafo 2º

los mecanismos de seguridad ¹³⁷ ABS, EBS, ESP, TCS, etc. Es de suponer que en estos supuestos no asume el deber de cuidado objetivamente debido que la norma le exige, al asumir las posibles consecuencias de su actitud imprudente o de falta de diligencia debida.

A nuestro entender el conductor en este caso es sujeto cualificado, ya que tiene conocimientos más que suficientes sobre las repercusiones de sus actos, máxime si consideramos que a tenor de los estudios de expertos, la activación de la manipulación genera una señal de incidente o fallo sobre esa anomalía, por lo tanto el conductor es conocedor de las consecuencias de sus propios actos. En conclusión si se puede realizar una conexión directa manipulación-producción del siniestro-resultado lesivo, podríamos entender que habría un concurso real entre el delito de falsedad documental y el delito de imprudencia grave.

13.2 DELITO CONTRA LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES (ART. 311.1 CP)¹³⁸

En caso de observarse una manipulación en los registros de aparato tacógrafo, ya sea en una verificación de transportes o accidente y se corrobore la comisión de un delito de falsedad documental tanto en la modalidad inautenticidad objetiva como subjetiva, si de las investigaciones realizadas se constatará que pudiera haber situaciones de abuso laboral pudiéramos entender que habría un concurso real: delito de falsedad documental y delito contra los derechos de los trabajadores (art. 311.1 CP:

A quienes utilizando engaño o abuso de situación de necesidad impongan a los trabajadores a su servicio condiciones laborales o de Seguridad Social que perjudiquen, supriman o restrinjan los derechos que tengan reconocidos por disposiciones legales, convenios colectivos o contrato colectivo.

Son múltiples las formas en las que el trabajador pudiera estar sometido a órdenes o instrucciones del administrador, encargado o titular de la empresa, obligándole a utilizar medios fraudulentos o prácticas ilícitas con el único objetivo de eludir controles administrativos o policiales. Estos métodos desgraciadamente son bastante frecuentes en el sector del transporte, debido a la situación de precariedad y vulnerabilidad laboral en que se encuentran los conductores, sobre todo en el transporte internacional. Existe un compendio muy amplio de prácticas que perjudican a los derechos del propio trabajador y que resultan muy comunes : percibir incrementos salariales por kilómetros recorridos, utilizar instrumentos de manipulación para aumentar la jornadas de conducción, aminorar los descansos o imputar registros a otra persona, activar el selector de actividades como pausa o descanso en las cargas y descargas, etc. Estas prácticas van a ser difícilmente contrastables, salvo que el conductor testifique al respecto, ya que en la mayor parte de las ocasiones las instrucciones u órdenes son verbales, existe consentimiento tácito por parte del empresario, pero difícilmente habrá pruebas documentales reflejando dichos métodos, ya que suponen una vulneración de la normativa laboral o contractual evidente.

Debemos interpretar *a grosso modo* que un conductor puede realizar como máximo: 56 horas semanales de conducción, 90 horas de conducción bisemanal, para no infringir en materia de tiempos de conducción y descanso; periodos temporales que de alcanzarlos superan la media de un trabajador común de 37,5 horas/semana. A todo ello hay que

¹³⁷ Memoria año 2013, aptdo 5.3.6 de FGE (Unidad de Seguridad Vial)

¹³⁸ Escrito FGE-USV a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, fecha 02 de marzo 2020, (pag.1) párrafo 2º

añadir que las horas de carga y descarga de mercancías que realiza el propio conductor, a pesar de hacerlas por sí mismo, no le supondrán un incremento salarial puesto que el abono del salario se suele hacer en función de las horas de conducción por norma general.

13.3 DELITO CONTINUADO (ART. 74.1 CP)¹³⁹

En el supuesto de realizarse un examen de los registros del tacógrafo y se contrastasen indicios o vestigios de la consumación de una manipulación de los registros esenciales, sería necesario profundizar y realizar un análisis más exhaustivo de registros anteriores, para contrastar si nos encontramos o no con la figura de la continuidad delictiva del art. 73 CP:

Al responsable de dos o más delitos o faltas se le impondrán todas las penas correspondientes a las diversas infracciones para su cumplimiento simultáneo, si fuera posible, por la naturaleza y efectos de las mismas.

Consideramos que puede ajustarse al 74.1 del CP, de ejecutar los hechos como un plan preconcebido, realizase pluralidad de acciones que infrinjan el mismo precepto penal o preceptos de igual o semejante naturaleza. Estimamos que cada vez que ha hecho una manipulación de los registros esenciales –modalidad objetiva o subjetiva- estaría conformando un hecho típico, de reiterar esta acción falsaría varias veces en un periodo de tiempo, entendemos que cabría una continuidad delictiva y un mayor desvalor de la acción y podría considerarse autor de un hecho típico: delito continuado de falsedad documental.

Esta pluralidad de acciones típicas reiteradas en el tiempo influye en una mayor reprochabilidad de la conducta, afecta a una mayor gravedad de lo injusto y por tanto en caso de ser condenado se le impondrá una pena mayor.

¹³⁹ Escrito FGE-USV a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, fecha 02 de marzo 2020, (pag.5, párrafo 3º)

CONCLUSIONES

1ª) Que de acuerdo a todo lo examinado hasta aquí, consideramos que tras la publicación de la STS 672/2019 de 15 de enero, la doctrina jurisprudencial del TS ha fijado definitivamente unos criterios uniformes para definir una conducta típica de un delito de falsedad documental en relación con el art. 392.1 del CP, respecto de la realización de acciones falsarias en los registros de las actividades de los conductores en vehículos dotados de tacógrafo.

2ª) El aparato tacógrafo y el limitador de velocidad, constituyen dispositivos instalados en determinados vehículos para registrar las actividades de las tripulaciones. La génesis de la instalación de estos instrumentos es poder controlar las actividades de los conductores, la velocidad, incidentes y fallos del vehículo, etc. De modificar, alterar, manipular o simular los registros esenciales en estos dispositivos, nos encontraríamos en una conducta típica penal de falsedad documental por simulación.

3ª) El núcleo básico de la figura típica gira en torno al término esencial en los registros del tacógrafo. No toda manipulación o alteración de registros configura este hecho típico, deberá de repercutir necesariamente en las actividades del conductor, por tanto habrá aplicación del ámbito penal únicamente en estos casos. El resto de alteraciones que no afectasen a esos registros esenciales constituirían infracciones administrativas a la normativa de transportes o seguridad vial en determinados casos.

4ª) La creación de un documento simulado *ex novo*, induciendo a error sobre la autenticidad objetiva o subjetiva, al reflejar unos datos de registro mendaces, -registros que constituyen la esencia de la instalación de este aparato-, con la única finalidad de eludir controles administrativos o policiales configura el hecho típico. La inautenticidad objetiva afecta a la producción de un registro que es falso por haber sido alterado deliberadamente por el autor, mediante uso o instalación de un instrumento manipulador en el tacógrafo del vehículo. La inautenticidad subjetiva afecta a la genuinidad de la autoría, la creación de un registro que es real pero que se imputa a conductor ficticio.

5ª) Las conductas típicas falsarias en la modalidad de inautenticidad objetiva abarcarían las manipulaciones de tacógrafos en sus distintas variantes : cortes de corriente contacto, generador de impulsos, doble kitas, corte sensor de movimientos, etc. De otra parte la modalidad de inautenticidad subjetiva englobaría los usos fraudulentos o ilegítimos de tarjetas de conductor o la utilización de un disco diagrama a nombre de otra persona.

6ª) La falsedad ideológica o faltar a la verdad en la narración de los hechos -cometida por los particulares- quedan fuera de la figura típica del art.390 del CP. En caso de que el documento contenga datos falsos que no afecten a la autoría del creador o a los registros de las actividades esenciales, serían conductas subsumibles como infracciones administrativas y excluidas de la aplicación penal.

7ª) Los estudios de expertos han determinado una posible relación de causalidad entre la utilización de ciertos mecanismos manipuladores en los tacógrafos, su afectación a los sistemas de seguridad instalados en los vehículos y su probable incidencia en caso de producirse un siniestro viario. De poder demostrarse esa relación causal nos podríamos encontrar con un concurso real con otros delitos : imprudencia grave, derechos de los trabajadores o continuidad delictiva.

8ª) En materia de autoría del hecho típico¹⁴⁰, puede cometerlo el propio conductor, empresario o encargado del taller, no se requiere cualificación necesaria pero sí que resulta necesario un comportamiento manipulador. Asimismo permite todas las formas de participación, coautoría, inducción, cooperación necesaria y complicidad.¹⁴¹

9ª) La figura típica no se configura únicamente con la realización de una acción consumada falsaria que afecte a registros esenciales, ya que la propia fabricación o tenencia de útiles o instrumentos manipuladores, así como su propia instalación configuran hecho típico propio del art. 400 CP. Por tanto de estar instalados estos efectos y a pesar de no estar siendo utilizados en ese momento, conformarían una acción típica punible.

REFERENCIAS

Bibliografía

- CALLE RODRÍGUEZ, M^a Victoria: *La falsedad documental inocua en la jurisprudencia española (Tesis Doctoral-Universidad Complutense de Madrid-Facultad de Derecho-Departamento Derecho Penal), Parte Segunda : Inocuidades y modalidades falsarias del art. 302 del Código Penal, apartado II Examen de las distintas modalidades falsarias, subapartado 4º, página 473. Madrid, año 1995, última modificación 14.12.18 11:48 horas.*
- VILLACAMPA ESTIARTE, Carolina: *La falsedad documental: análisis jurídico-penal* (Doctora en Derecho-Profesora de Derecho Penal-Universidad de Lleida), Cap. II: *El concepto jurídico-penal de falsedad: estudio del tipo objetivo de la falsedad en documento público, oficial y mercantil*, aptdo 2.1.3 B) pág. 406-417, Lleida año 1998,
- DIAZ PITA M^a Paula (Directora-Coordinadora), GONZÁLEZ MONJE Alicia, HERNÁNDEZ LÓPEZ Maravillas, MARTÍNEZ PÉREZ Fernando, MÉNDEZ RODRÍGUEZ Cristina y POLAINO-ORTS Miguel: *Acceso a la Abogacía, Tomo III, Materia Penal*, Editorial TECNOS, año 2018

¹⁴⁰ Escrito FGE-USV a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, fecha 02 de marzo 2020, (pag.4) párrafo 2º

¹⁴¹ Escrito FGE-USV a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, fecha 02 de marzo 2020, (pag.4) párrafo 3º

Legislación

- Código Penal aprobado por LO 10/1995, de 23 de noviembre
- Constitución Española
- Directiva 2006-22-CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo, sobre condiciones mínimas para la aplicación RCEE 3820/85 y 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga Directiva 88/599/CEE
- Directiva 2008-4-CE de la Comisión, de 23 de enero 2009, relativa a las medias para prevenir y detectar la manipulación de los datos de los tacógrafos, por la que se modifica la Directiva 2006/22/CE, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos CEE 3820/85 y 3821/85 del Consejo en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE
- Instrucción Circular 1-2019, de 19 de diciembre, sobre tacógrafos y tiempos de conducción y descanso
- Ley de Enjuiciamiento Criminal, aprobada por RD de 14 de septiembre de 1882
- Ley 16/1987 (LOOT), de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres
- Orden FOM/1990/2005, de 25 de abril por la que se regula la implantación tacógrafos digital
- Orden TMA/324/2020, de 6 de abril, por la que se dictan instrucciones sobre la utilización de las tarjetas de conductor y empresa
- RCE 2135-1998 del Consejo, de 24 de septiembre de 1998 que modifica Reglamento CEE nº 3821/85 sobre aparatos de control en el transporte por carretera y la Directiva 88/599/CEE relativa a la aplicación de los Reglamentos CEE nº 3820/85 y 3821/85
- RCE 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos CEE nº 3820/85 y 3821/85 del Consejo
- RCE 1360/2002 de la Comisión, de 13 de junio de 2002, por el que se adapta por séptima vez al progreso técnico el RCEE 3820/85 y 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera
- RD 1211/1990 (ROOT), de 28 de septiembre, por el que se aprueba del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres
- RD 2242-1996, de 18 de octubre, por el que se establecen normas sobre tiempos de conducción y descanso y sobre el uso del tacógrafo en el sector de los transportes por carretera, en aplicación de los Reglamentos CEE nº 3820/85 y 3821/85
- RD 2822/1998 (RGV), de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General Vehículos
- RD 1428/2003 (RGC), de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por RDL 339/1990, de 2 de marzo
- REAL DECRETO 1417/2005, de 25 de noviembre, por el que se regula la utilización, instalación y comprobación del funcionamiento de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos.
- RD 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera.
- RDL 06/2015 (LSV) de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial
- RD 818/2009 (RGCond), de 08-mayo, por el que se aprueba Reglamento General Conductores
- RD 70/2019, de 15 de febrero, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y otras normas reglamentarias en materia de formación de los conductores de los vehículos de transportes por carretera, de documentos de control en relación con los transportes por carretera, de transporte sanitario por carretera, de transporte de mercancías peligrosas y del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

“MANIPULACIONES DE TACÓGRAFOS EN EL TRANSPORTE, COMO DELITO DE FALSEDAD DOCUMENTAL”

- RUE 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el RCEE nº 3821/1985 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento CE nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.
- RUE 799/2016 de la Comisión, de 18 de marzo de 2016, por el que se ejecuta el Reglamento UE nº 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, que establece los requisitos para la construcción, ensayo, instalación, funcionamiento y reparación de los tacógrafos y de sus componentes.

Jurisprudencia

- STS 1295/2003 de 07 de octubre
- STS 1395/2005 de 23 de noviembre
- STC 118/2009 de 14 de octubre
- STS 279/2010 de 22 marzo
- STC 70/2012 de 16 de abril
- SAP Tarragona 333/2012 de 14 de febrero
- SAP Tarragona 636/2012 de 19 de marzo
- STS 287/2015 de 19 de mayo
- STS 797/2015 de 24 de noviembre
- STS 126/2016 de 23 de febrero
- STS 213/2019 de 23 de abril

Doctrina administrativa

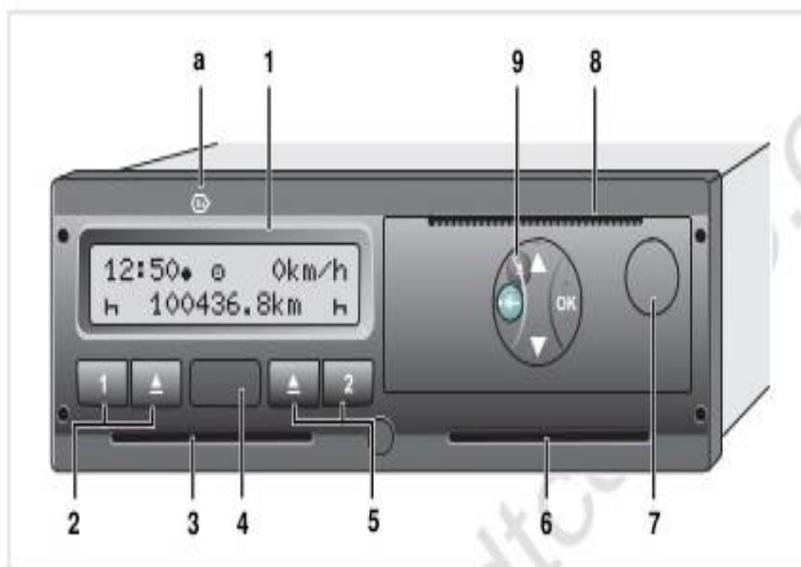
- Instrucción M. Fomento 01/2019
- Memoria Fiscalía 2010
- Memoria Fiscalía 2013
- Memoria Fiscalía 2019

Otros recursos

- Legislación Departamento Escuela de Tráfico de la Guardia Civil
- Revista DGT.

ANEXOS

PARTE FRONTAL DE UN TACÓGRAFO DIGITAL Y DESCRIPCIÓN DE LOS DIVERSOS ELEMENTOS QUE LO FORMAN: DISPLAY O PANTALLA, SELECTOR ACTIVIDADES 1 Y 2 CONDUCTOR, BOTON EXTRACCIÓN TARJETAS, PUERTO DESCARGA DATOS TARJETA, RANURAS INSERCCIÓN TARJETA, SELECTOR MENÚ DEL DISPLAY ALOJAMIENTO UBICACIÓN ROLLO PAPEL IMPRESIÓN



- (1) Pantalla
- (2) Teclado conductor-1
- (3) Lector de tarjetas-1
- (4) Interface de descarga
- (5) Teclado conductor-2
- (6) Lector de tarjetas-2
- (7) Tecla de desbloqueo bandeja de impresora
- (8) Arista cortante
- (9) Teclas de menú

(a) Marcado "Ⓜ" para la variante ADR *
(ADR = Acuerdo europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera)

► Descripción resumida

Pantalla (1)

Las pantallas que aparecen o bien los datos que se pueden visualizar dependen del estado del vehículo.

➔ Véase "Las distintas visualizaciones" en la página 17.

Teclado conductor-1 (2)

- Tecla de actividades para el conductor-1
➔ Detalles, ver "Ajustar actividades" en la página 35.
- ▲ Tecla de expulsión lector de tarjetas-1

Lector de tarjetas-1 (3)

El conductor-1 que estará efectivamente al volante introduce su tarjeta de conductor en el lector de tarjetas-1.

➔ Detalles, ver "Insertar tarjeta(s) de conductor" desde la página 28.

“MANIPULACIONES DE TACÓGRAFOS EN EL TRANSPORTE, COMO DELITO DE FALSEADAD DOCUMENTAL”



FOTOGRAFÍAS TACÓGRAFOS ANALÓGICOS UTILIZAN DISCO-DIAGRAMA PARA LA GRABACIÓN DE LAS ACTIVIDADES DEL CONDUCTOR. ESTOS TACÓGRAFOS SUELEN LLEVAR INSTALADOS GENERALMENTE TRES ESTILETES PARA REGISTRAR: VELOCIDAD, ACTIVIDADES DEL CONDUCTOR Y LA DISTANCIA RECORRIDA. EL DISCO ESTÁ FORMADO POR UNA CAPA EXTERIOR DE PARAFINA, CAPA EN LA CUAL INCIDEN LOS ESTILETES Y GENERAN EL REGISTRO. LAS GRABACIONES DE LAS ACTIVIDADES DEL CONDUCTOR EN LOS TACÓGRAFOS AUTOMÁTICOS SE HARÁ POR GROSORES Y EN LOS TACÓGRAFOS STANDARD POR PISTAS.



“MANIPULACIONES DE TACÓGRAFOS EN EL TRANSPORTE, COMO DELITO DE FALSEDAD DOCUMENTAL”

MANIPULACIÓN TACÓGRAFO, CONSISTENTE EN LA COLOCACIÓN DE UN ELEMENTO MAGNÉTICO O IMÁN A LA SALIDA CAJA CAMBIOS, CON ESTO SE CONSIGUE CORTAR LA SEÑAL QUE EMITE LA CAJA DE CAMBIOS EN FORMA DE IMPULSOS POR MINUTO AL TACÓGRAFO. SE PRODUCE UNA ANULACIÓN DE LA SEÑAL IMPIDIENDO REGISTROS, REFLEJARÍA VEHÍCULO PARADO.



MANIPULACIÓN DE UN TACÓGRAFO.- CONSISTENTE UTILIZACIÓN DE UN INTERRUPTOR DE ANULACIÓN DE LA SEÑAL DE LA CAJA DE CAMBIOS MEDIANTE LA UTILIZACIÓN DE UN MANDO A DISTANCIA, EN UN TACÓGRAFO PREVIAMENTE MANIPULADO. ESTE INSTRUMENTO CORTARÍA LA SEÑAL DEL TACÓGRAFO EN UN MOMENTO DADO Y PERMITIRÍA LA ACTIVACIÓN INMEDIATA EN CASO DE ESTAR PRÓXIMO A UN PUNTO DE CONTROL POLICIAL PARA NO LEVANTAR SOSPECHAS. RESULTA DÍFICIL SU DETECCIÓN, YA QUE EL CONDUCTOR PUEDE ACTIVAR/CORTAR LA SEÑAL CON EL MANDO A DISTANCIA EN CUALQUIER MOMENTO, A DIFERENCIA DEL IMÁN EN QUE UNA VEZ COLOCADO DEBERÍA DETENER NECESARIAMENTE DEL VEHÍCULO PARA RETIRARLO, YA QUE IRÍA ADHERIDO POR SUS CONDICIONES MAGNÉTICAS A LA CAJA CAMBIOS Y VISIBLE POR LO TANTO DESDE EL EXTERIOR.

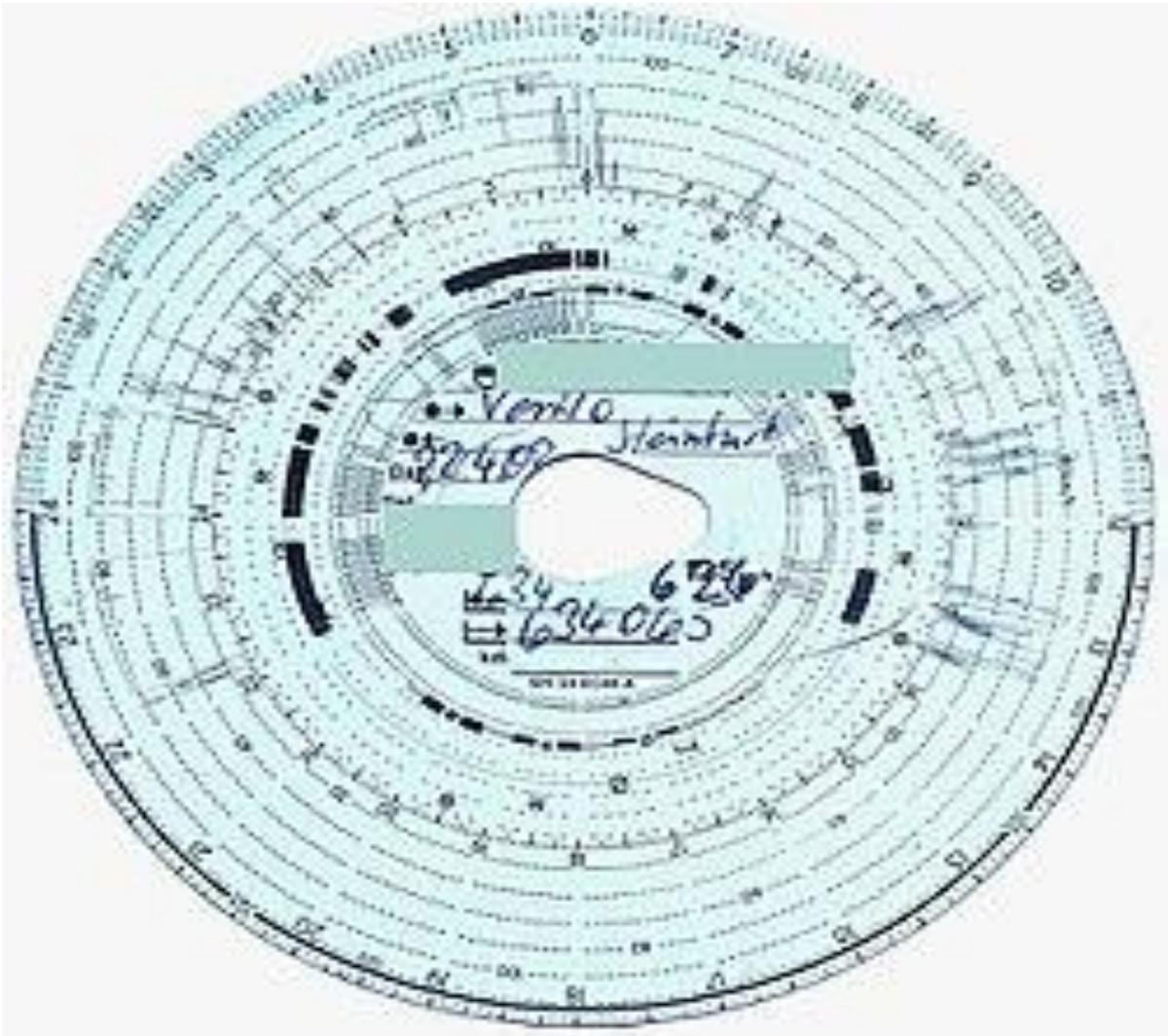


“MANIPULACIONES DE TACÓGRAFOS EN EL TRANSPORTE, COMO DELITO DE FALSEDAD DOCUMENTAL”

ANVERSO DE UN DISCO-DIAGRAMA, EN EL SE ANOTARÁN MANUALMENTE LOS DATOS DEL CONDUCTOR: NOMBRE Y APELLIDOS, LUGARES SALIDA/LLEGADA, FECHA, FECHA INICIO/FIN, MATRÍCULA VEHÍCULO, KMS INICIO/FIN, KMS RECORRIDOS. LAS ACTIVIDADES DEL CONDUCTOR SE REGISTRAN POR DISTINTOS GROSORES EN EL BLOQUE CENTRAL DEL DISCO-DIAGRAMA LA SEÑAL DE LA CAJA DE CAMBIOS PERMITIRÁ REGISTRAR EN EL DISCO GRABACIONES DE VELOCIDAD, DISTANCIA RECORRIDA Y BLOQUE DE LAS ACTIVIDADES DEL CONDUCTOR: CONDUCCIÓN, TRABAJO, PAUSA O DISPONIBILIDAD.

INAUTENTICIDAD OBJETIVA SE COMETERÍA DE ESTAR CIRCULANDO VEHÍCULO Y REGISTRASE VEHÍCULO PARADO, ESTO ES, HABRÍA ILÍCITO PENAL SI LA GRABACIÓN CORRESPONDIERA CON PAUSA (BLOQUE VELOCIDAD 0 KMS/HORA, BLOQUE TIEMPOS LÍNEA DE GROSOR MÍNIMO Y SIN DISTANCIA RECORRIDA), EN CASO DE APRECIARSE EXISTENCIA DE UNA MANIPULACIÓN DEL TACÓGRAFO Y NO UN INADECUADO FUNCIONAMIENTO O AVERÍA

INAUTENTICIDAD SUBJETIVA SE COMETERÍA DE ANOTAR EL NOMBRE Y APELLIDOS DE OTRO CONDUCTOR, SUPLANTANDO LA IDENTIDAD DEL CONDUCTOR REAL



“MANIPULACIONES DE TACÓGRAFOS EN EL TRANSPORTE, COMO DELITO DE FALSEDAD DOCUMENTAL”

REVERSO DISCO-DIAGRAMA, EN SU PARTE SUPERIOR HAY UN CUADRANTE HORARIO DE ACTIVIDADES MANUALES DEL CONDUCTOR, QUE DEBE CUMPLIMENTAR A MANO EL CONDUCTOR, EN EL CASO DE QUE SE SUFRIESE UNA AVERÍA EN EL TACÓGRAFO Y NO PUDIERA REGRESAR A BASE ANTES DE TRANSCURRIR 7 DÍAS PARA SU REPARACIÓN.

NÚMERO DE HOMOLOGACIÓN DEL DISCO (e-1 127), VELOCIDAD MÁXIMA PARA LA QUE ESTÁ CONFIGURADO EL TACÓGRAFO 125 KMS/HORA, NÚMEROS HOMOLOGACIÓN TACÓGRAFOS (DOS CIFRAS), PARA LOS QUE SE PERMITE UTILIZAR ESTE TIPO DE DISCO-DIAGRAMA.

PARTE CENTRAL, CONSTA DE ANCLAJE SOBRE EL QUE SE COLOCACIÓN DISCO DIAGRAMA, FECHA Y HORA EN QUE SE HACE CARGO DEL SEGUNDO VEHÍCULO, MATRÍCULA, KMS INICIALES/FINALES DE ESTE ULTIMO VEHÍCULO.



“MANIPULACIONES DE TACÓGRAFOS EN EL TRANSPORTE, COMO DELITO DE FALSEDAD DOCUMENTAL”

-  • CONDUCCIÓN*
-  • DISPONIBILIDAD
-  • OTROS TRABAJOS
-  • DESCANSO*

SIMBÓLOS O PICTOGRAMAS DE REGISTRO EN EL TACÓGRAFO. ESTOS PICTOGRAMAS SON IDENTICOS TANTO EN LAS GRABACIONES DE LAS ACTIVIDADES DEL TACÓGRAFO ANALÓGICO COMO EN EL DIGITAL.

INAUTENTICIDAD OBJETIVA, DE ENCONTRARSE EL VEHÍCULO CIRCULANDO QUE DEBIERA MARCAR CONDUCCIÓN (SIMBOLO VOLANTE) Y REGISTRASE VEHÍCULO PARADO (SÍMBOLO CAMA)

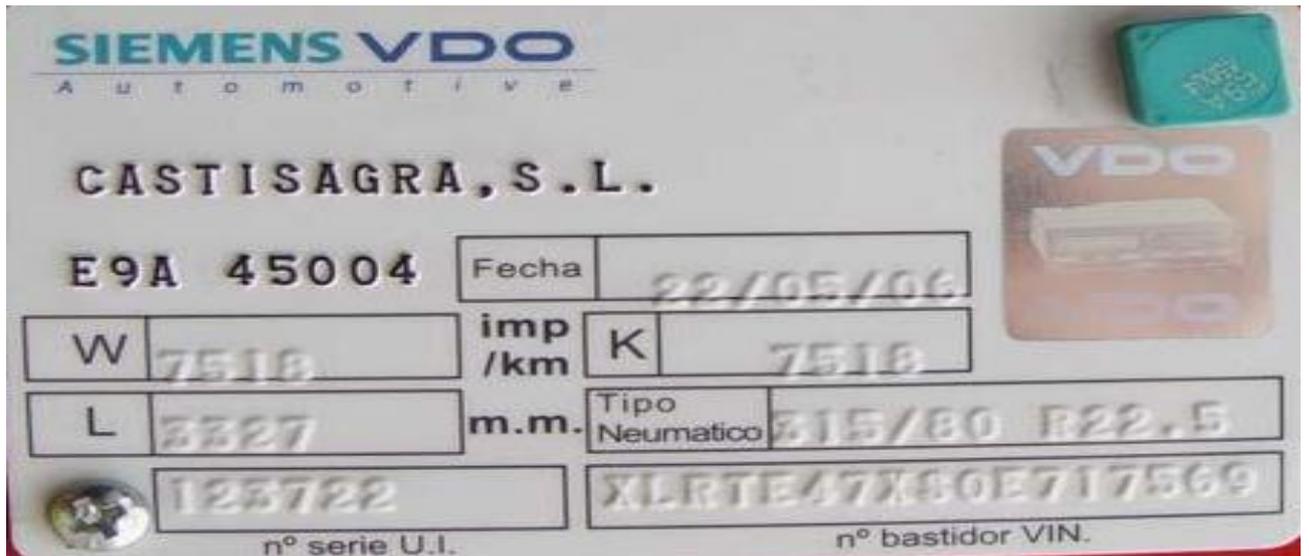


GENERADORES DE IMPULSOS O SENSORES DE MOVIMIENTO, ENCARGADOS DE RECIBIR LA SEÑAL DE LA CAJA DE CAMBIOS, TRANSFERIRLA AL TACÓGRAFO Y ÉSTE TRANSFORMARLA EN FORMA DE REGISTROS O GRABACIONES



“MANIPULACIONES DE TACÓGRAFOS EN EL TRANSPORTE, COMO DELITO DE FALSEDAD DOCUMENTAL”

PLACA DE MONTAJE DE UN TACÓGRAFO, EN ESTA PLACA CONSTARÁN LOS DATOS RELATIVOS AL TALLER QUE HA PASADO LA REVISIÓN PERIÓDICA AL TACÓGRAFO, FECHA DE LA INSPECCIÓN, W SEÑAL CAJA DE CAMBIOS EN IMP/MIN, L DIÁMETRO NEUMÁTICOS, TIPO DE NEUMÁTICO DIMENSIONES, NUM. SERIE UNIDAD INTRAVEHICULAR Y NÚM BASTIDOR DEL VEHÍCULO. EL PRECINTO ES GARANTÍA DE HABERSE REALIZADO EN UN TALLER AUTORIZADO Y EN LA QUE CONSTARÁ LA NUMERACIÓN DE ESTE TALLER



PLACA DESCRIPTIVA DE UN TACÓGRAFO, EN ESTA PLACA CONSTARÁN LOS DATOS RELATIVOS AL FABRICANTE, MARCA Y MODELO DEL TACÓGRAFO, NUMERO DE SERIE, NÚMERO DE HOMOLOGACIÓN. ES LA PLACA ACREDITATIVA DEL TACÓGRAFO INSTALADO EN EL CAMIÓN, SIMILAR AL DOCUMENTO NACIONAL DE IDENTIDAD DE LAS PERSONAS FÍSICAS



“MANIPULACIONES DE TACÓGRAFOS EN EL TRANSPORTE, COMO DELITO DE FALSEDAD DOCUMENTAL”

ANVERSO / REVERSO TARJETA CONDUCTOR.- NOMBRE Y APELLIDOS DEL CONDUCTOR, FECHA NACIMIENTO, PERIODO DE VALIDEZ, PAÍS EMISOR, NÚM DNI o NIE, NÚMERO DE TARJETA, ORGANISMO EXPEDIDOR Y FIRMA TITULAR TARJETA

NÚMERO DE TARJETA.- CONSTA DE 16 CARACTERES ALFANUMÉRICOS, PAIS DE EXPEDICIÓN, DNI-NIE, ÍNDICE CONSECUTIVO, ÍNDICE SUSTITUCIÓN E INDICE RENOVACIÓN



INAUTENTICIDAD SUBJETIVA. SE PRODUCIRÍA EN CASO DE QUE EL CONDUCTOR REAL DEL VEHÍCULO, LLEVASE INSERTADA EN EL TACÓGRAFO LA TARJETA CORRESPONDIENTE DE OTRA PERSONA, QUE SERÍA EN TODO CASO UN CONDUCTOR FICTICIO, AL QUE SE LE IMPUTARÍAN LOS REGISTROS DE LA CONDUCCIÓN EFECTIVA Y ACTIVIDADES QUE NO HABRÍA REALIZADO. EN CASO DE SUSTITUCIÓN DE LA TARJETA DE CONDUCTOR POR PÉRDIDA, SUSTRACCIÓN O MAL FUNCIONAMIENTO Y HACER USO A SABIENDAS DE LA TARJETA FRAUDULENTO, SERÍA UN HECHO TÍPICO PUESTO QUE HABRÍA DUPLICIDAD DE TARJETAS CON UN ÁNIMO FALSARIO O MENDAZ



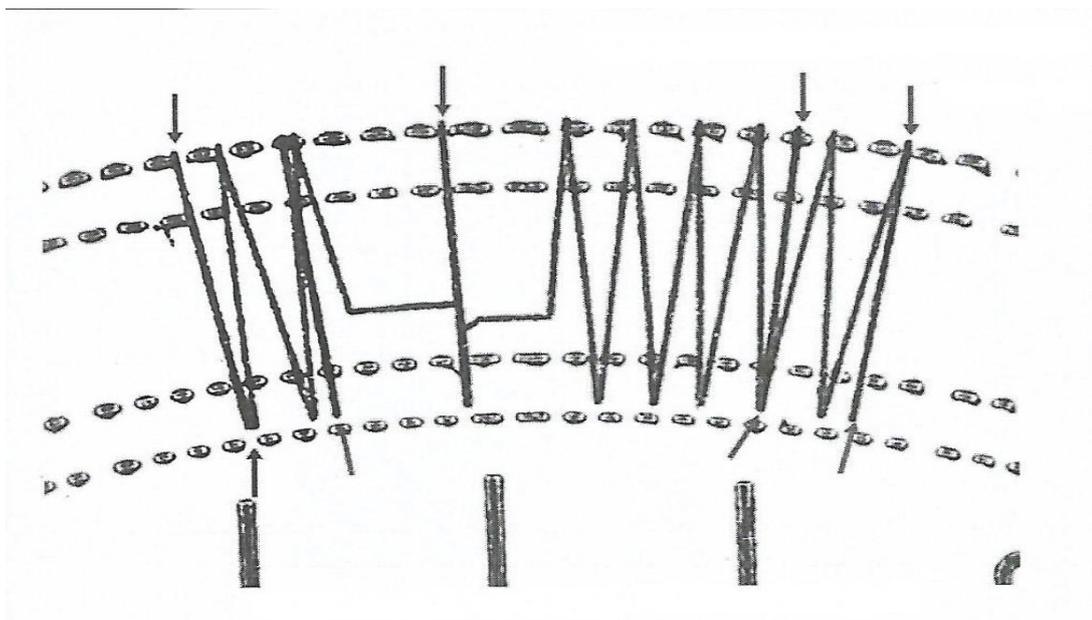
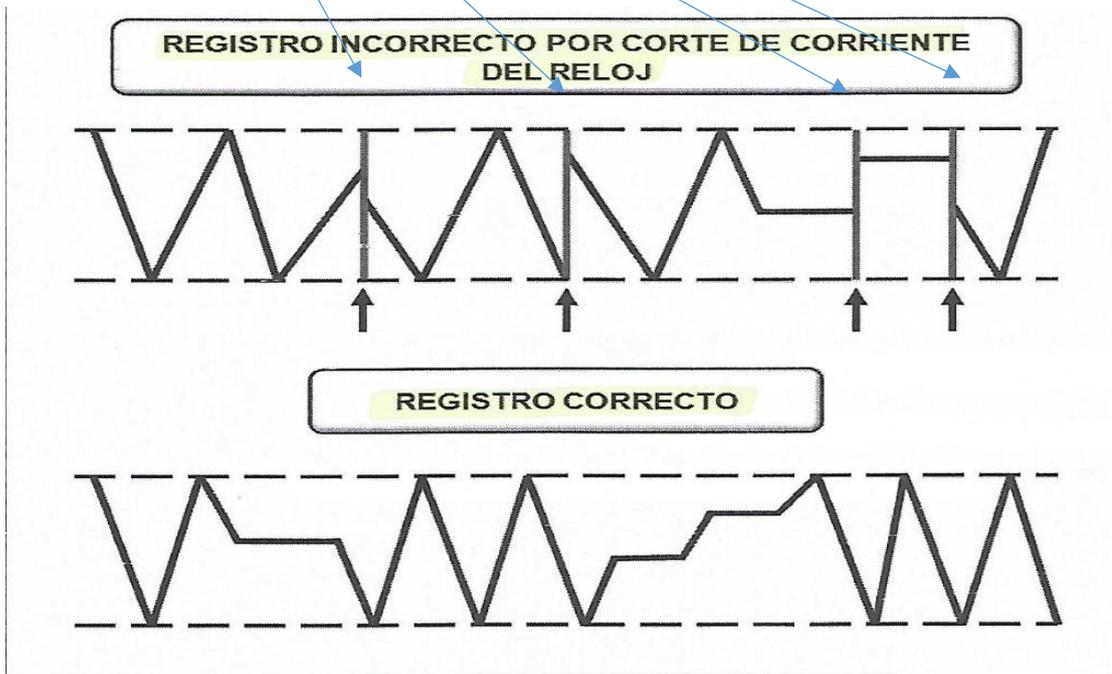
INAUTENCIDAD SUBJETIVA. SE COMETERÍA DE CIRCULAR CON LA TARJETA INSERTADA CORRESPONDIENTE A OTRO CONDUCTOR

INAUTENCIDAD OBJETIVA. SE PRODUCIRÍA DE REGISTRAR EL TACÓGRAFO VEHÍCULO EN PAUSA O DESCANSO DE ESTAR CIRCULANDO EN ESOS MOMENTOS.

TICKET DE IMPRESIÓN REGISTROS TACÓGRAFO DIGITAL

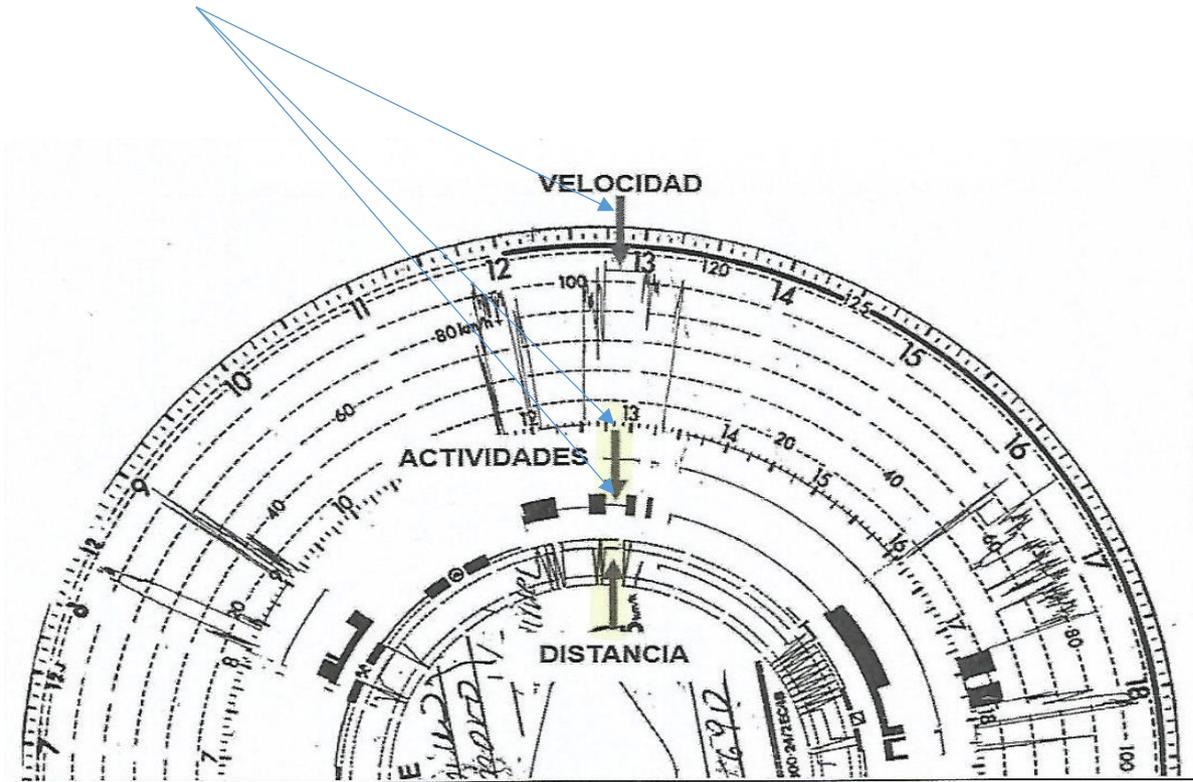
- 1.- FABRICANTE DEL TACÓGRAFO
- 2.- FECHA Y HORARIO (UTC) DE LA IMPRESIÓN
- 3.- IMPRESIÓN 24 H REGISTROS DE LA TARJETA
- 4.- DATOS DEL CONDUCTOR (nombre y apellidos, número de tarjeta y fecha caducidad tarjeta conductor)
- 5.- DATOS DEL VEHÍCULO (número de bastidor, matrícula y país de fabricación)
- 6.- DATOS DEL TACÓGRAFO INSTALADO (marca y modelo y número de serie)
- 7.- DATOS DEL TALLER REVISIÓN (número de tarjeta taller autorizado y fecha caducidad tarjeta)
- 8.- DATOS CONTROLADOR (número tarjeta controlador/inspector y país de expedición)
- 9.- FECHA QUE SE QUIERE IMPRIMIR
- 10.- ACTIVIDADES ORDEN OCURRENCIA POR DÍA NATURAL RELATIVAS AL PRIMER CONDUCTOR (generadas desde las 00:00 horas a las 23:59 de ese día)
- 11.- ACTIVIDADES ORDEN DE OCURRENCIA
- 12.- MATRÍCULA VEHÍCULO Y KMS DE INICIO
- 13.- ACTIVIDADES GENERADAS CON DOBLE TRIPULACIÓN (2 CONDUCTORES/RANURA 1)
- 14.- PERIODO INDETERMINADO
- 15.- ACTIVIDADES ORDEN DE OCURRENCIA POR DÍA NATURAL RELATIVAS AL 2º CONDUCTOR (generadas desde las 00:00 horas a las 23:59 de ese día)
- 16.- ACTIVIDADES GENERADAS DOBLE TRIPULACIÓN (2 CONDUCTORES/RANURA 2)
- 17.- SUMATORIO
- 18.- INCIDENTES Y FALLOS TARJETA CONDUCTOR
- 19.- INCIDENTES Y FALLOS VEHÍCULO

MANIPULACIÓN REGISTROS DISCO-DIAGRAMA POR UN CORTE CORRIENTE RELOJ

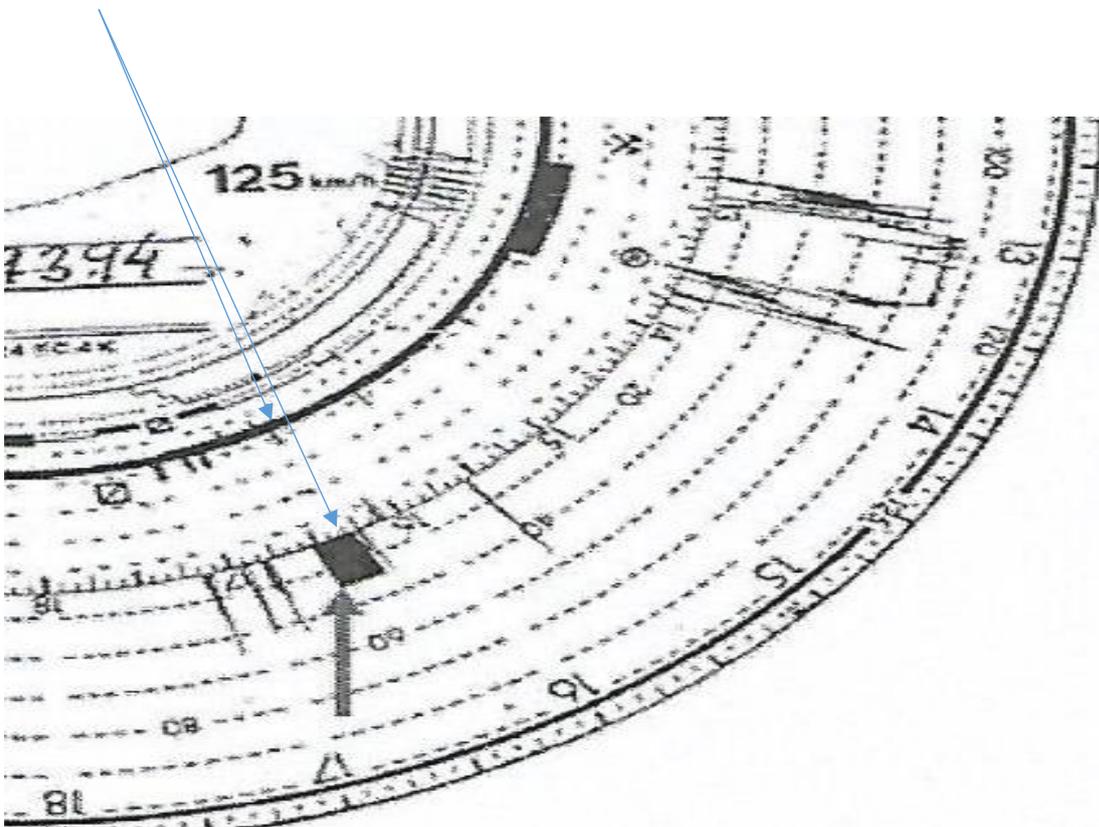


“MANIPULACIONES DE TACÓGRAFOS EN EL TRANSPORTE, COMO DELITO DE FALSEAD DOCUMENTAL”

MANIPULACIÓN REGISTROS DISCO-DIAGRAMA POR CORTE CORRIENTE CONTACTO

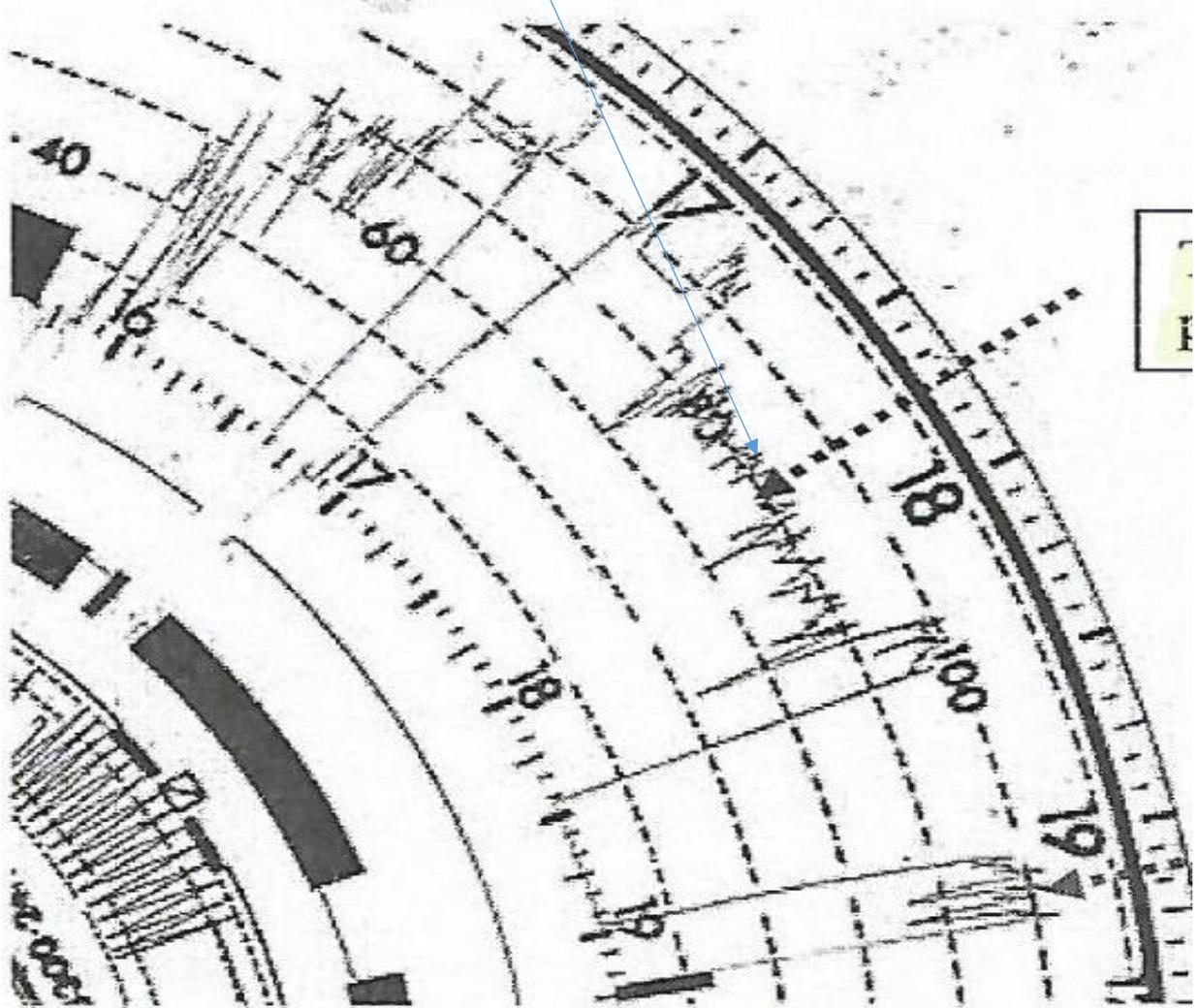


MANIPULACIÓN REGISTROS POR CORTE DEL GENERADOR IMPULSOS



“MANIPULACIONES DE TACÓGRAFOS EN EL TRANSPORTE, COMO DELITO DE FALSEDAD DOCUMENTAL”

MANIPULACIÓN REGISTROS DISCO-DIAGRAMA POR INSTALACIÓN DE UN CAPTADOR DE IMPULSOS

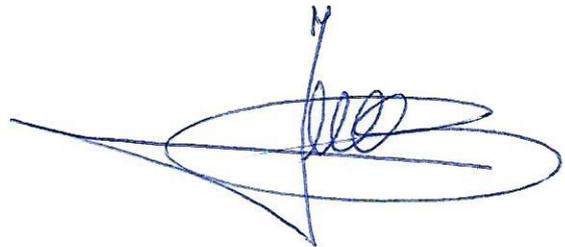


COMPROMISO ÉTICO DE AUTORÍA

El abajo firmante, JESÚS MARÍA IGLESIAS CLEMENTE, con DNI-NIF/Pasaporte 76011219, alumno del Máster Universitario en Acceso a la Abogacía de la Universidad Nacional de Educación a Distancia, con respecto a la realización del Trabajo de Fin de Máster (TFM) declaro que:

1. Reconozco la ilegitimidad e ilegalidad del plagio, consintiendo éste en usar el trabajo de otra persona con la pretensión de considerarlo como propio.
2. Cada contribución y obra de este Trabajo de Fin de Máster ha sido convenientemente citada y referenciada.
3. Este Trabajo de Fin de Máster es fruto de mi propio trabajo.
4. No he permitido a nadie, ni permitiré, copiar este Trabajo de Fin de Máster con la intención de hacerlo pasar como suyo propio.

Y para que así conste, firmo la presente declaración, en Plazencia, a 10 de junio (táchese lo que no proceda) de 2021



Fdo.: JESÚS M^º IGLESIAS CLEMENTE