

Convocatoria: 8/2019.

Categoría: AGENTE DE LA POLICÍA LOCAL. Concurso oposición en ejecución de los procesos de consolidación y estabilización del empleo temporal.

Subgrupo: C1.

Sistema selectivo: Concurso-oposición.

B.O.P.: número 68, de 7 de junio de 2018.

ANUNCIO

RESOLUCIÓN RECLAMACIONES AL CUESTIONARIO Y
PLANTILLA DE RESPUESTAS PRUEBA TEÓRICA TEST

Habiéndose realizado la prueba teórica test del proceso, el pasado 13 de julio de 2021, en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Económicas de Castelló de la Plana, y otorgado plazo para que las personas aspirantes presentaran las alegaciones y reclamaciones a las preguntas del cuestionario que considerasen oportunas, reunido el tribunal calificador, a la vista de las consideraciones y motivos expuestos, resuelve lo siguiente:

Registro Entrada	Fecha	Pregunta
2021-E-RE-41706	20/07/2021	35
2021-E-RE-41707	20/07/2021	25 35 67 83 86
2021-E-RE-40549 Solicitud remisión copia del cuestionario.en pdf virgen. El tribunal estima que no procede amparado en la base 6.4 de las Bases reguladoras del proceso.	13/07/21	
2021-E-RE-41775	20/07/2021	82
2021-E-RE-41920	20/07/2021	35 82
2021-E-RE-41958	20/07/2021	24 86
2021-E-RC-24118 2021-E-RC-24525	20/07/2021 22/07/2021	24 35 36 62
2021-E-RE-42209	21/07/2021	35
2021-E-RE-42212	21/07/2021	36 37
2021-E-RE-42220	21/07/2021	82 90
2021-E-RE-42027	21/07/2021	35 36 82 83 87



2021-E-RE-42119	21/07/2021	35
2021-E-RE-42278	21/07/2021	35 36
2021-E-RE-42319	21/07/2021	35 49 72 82 83
2021-E-RE-42328	21/07/2021	24 35 36 72
2021-E-RE-42622	22/07/2021	24 35 36 73
2021-E-RE-42720	22/07/2021	35 49 53 82

En relación a la pregunta **número 24**, el tribunal estima los motivos alegados por las personas aspirantes en cuanto a la derogación de la Ley 10/1998, de 21 de abril, indicada, y se resuelve la anulación de la pregunta pasando, por tanto, a corregirse la pregunta de reserva número 2.

En relación a la pregunta **número 25**, en la que se alega que “la ordenación del tráfico también puede ser gestionada/delegada por personal ajeno a quienes tienen la potestad y competencia de realizarla, así como las gestiones urbanísticas por delegación a empresas privadas”, considerando como respuesta correcta la D), indicar que el tribunal, a la vista de la literalidad de la pregunta efectuada y del artículo 43 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales, estima mantener como respuesta correcta la C).

En relación a la pregunta **número 35**, el tribunal estima las alegaciones presentadas, y de conformidad con lo dispuesto en los artículos 31 bis) en concordancia con los artículos 419 y siguientes del Código Penal, resuelve que la respuesta correcta es la D).

En relación a la pregunta **número 36**, el tribunal estima las alegaciones, y en virtud de lo dispuesto en el artículo 8 de Ley Orgánica 4/2010, de 20 de mayo, del Régimen disciplinario del Cuerpo Nacional de Policía, en concordancia con el artículo 99 de la Ley 17/2017, de 13 de diciembre, de Coordinación de Policías Locales de la Comunitat Valenciana, resuelve anular la pregunta pasando, por tanto, a corregirse la pregunta de reserva número 3.

En relación a la pregunta **número 49**, en la que se alega que la respuesta correcta es la B) citando el artículo 28 del Código Penal, el tribunal estima mantener como respuesta correcta la D), en base al propio artículo y a la vista de la literalidad de la pregunta. Considerando, que una vez imputada la conducta y constatado que ésta es típicamente antijurídica y su agente culpable, es preciso decidir si todos los intervinientes responden por igual o hay diferencias entre ellos, se trata, por tanto, de determinar cómo responde cada agente ya que no todos los que toman parte son autores.

En relación a la pregunta **número 53**, en la que se alega que la respuesta correcta podría ser también la C) citando el artículo 144 del código penal, el tribunal estima mantener como respuesta correcta la B) en base al tenor del propio artículo citado.

En relación a la pregunta **número 62**, el tribunal acuerda mantener como correcta la respuesta C).



Con la modificación del Reglamento General de Vehículos, (aprobado por Real Decreto 2828/1998, de 23 de diciembre) introducida por el RD 970/2020, y que entró en vigor el 2 de enero del año en curso, el vehículo de movilidad personal se define como: "Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h., en su anexo II, apartado A.6. En este mismo anexo II se definen:

Ciclo: Vehículo de dos ruedas por lo menos, accionado por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas.

Bicicleta: Ciclo de dos ruedas.

Y en el anexo I del 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: El apartado 74 define la vía ciclista como: la vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, y el apartado 75 define el carril bici como: vía ciclista, definición que excluye, con carácter general, su posible uso por vmp.

En relación a la **pregunta 67**, a la vista de las alegaciones presentadas y de lo dispuesto en el Real Decreto 159/2021, disposición final 1.5, y del propio artículo 9 del Reglamento General de Vehículos vigente, el tribunal resuelve anular la pregunta pasando, por tanto, a corregirse la pregunta de reserva número 4.

En relación a la **pregunta 72**, el tribunal, a la vista de la alegación efectuada que solicita que se tenga por correcta la respuesta B), citando el art. 86.1 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, y dado el contenido literal de las restantes respuestas, resuelve la anulación de la pregunta pasando, por tanto, a corregirse la pregunta de reserva número 4.

En relación a la **pregunta 73**, el tribunal estima mantener como respuesta correcta la C) en base a lo dispuesto en el 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. La vigente regulación contenida en los artículos 83 a 96 TRLSTV se corresponde con la redacción efectuada por medio de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, de modificación de la LTSV. Hasta ese momento, el contenido de la LTSV en materia de procedimiento sancionador se regulaba por medio de los arts. 73 a 79 LTSV (además del art. 80 LTSV sobre recursos), preceptos que no siendo tan detallados habían sido objeto de desarrollo por medio del Real decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Aunque la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, de modificación de la LTSV, no contenía, en su Disposición derogatoria Única referencia alguna (expresa) al Real decreto 320/1994, debe tenerse en cuenta que, conforme señala el inciso final de esa propia disposición derogatoria: Han de entenderse derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en esta Ley.

En relación a la **pregunta 82**, el tribunal, a la vista de las alegaciones presentadas, indicando que la respuesta correcta es la C) y no la A) en base al artículo 22 Real Decreto 1428/2003, 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 el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, resuelve proceder a rectificar la respuesta siendo la correcta la C).

En relación a la **pregunta 83**, el tribunal, a la vista de las alegaciones presentadas, indicando que la respuesta correcta es la A) y no la B) en base al artículo 24 Real Decreto 1428/2003, 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 el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, resuelve proceder a rectificar la respuesta siendo la correcta la A).

En relación a la **pregunta 86**, el tribunal, teniendo en cuenta lo dispuesto en la Orden



INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico, acuerda mantener como correcta la respuesta D).

En relación a la **pregunta 87**, el tribunal acuerda mantener como correcta la respuesta A).

El artículo 7 de la LSV se refiere en todas las competencias atribuidas a los municipios a que éstas se ejercen en vías urbanas, salvo en el caso de las pruebas deportivas, cuya autorización también corresponde a los Municipios, cuando discurran por casco urbano, excepto travesías.

Del mismo modo, el artículo 25.2 de la LRBRL también concreta el ámbito físico de ejercicio de la competencia de ordenación del tráfico de vehículos y personas es las vías urbanas.

La LSV, hasta fechas recientes, en su anexo de definiciones, no contemplaba el concepto de vía urbana. Sin embargo, tras la modificación operada por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de diciembre por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, si se incluye y define vía urbana como *"toda vía pública situada dentro de poblado, excepto travesías"*. Mientras que vía interurbana sería *"toda vía pública situada fuera de poblado"*. Por su parte, el Reglamento General de Carreteras define vía urbana es *"cualquiera de las que componen la red interior de comunicaciones de una población, siempre que no se traten de travesías ni formen parte de una red arterial"*.

La LSV define el poblado como el *"espacio que comprende edificios y en cuyas vías de entrada que de salida está colocadas, respectivamente, las señales de entrada a poblado y de salida de poblado"*. Por tanto, las vías urbanas estarían incluidas dentro de este "espacio que comprende edificios".

La señal de entrada a poblado se define como "el lugar a partir del cual rigen las normas de comportamiento en la circulación relativas a poblado", mientras que la señal de fin de poblado indica "el lugar desde donde dejan de ser aplicables las normas de comportamiento en la circulación relativas a poblado".

El profesor T. CANO CAMPOS apunta otro criterio para definir el concepto de vía urbana, que sería el de *"aquellas vías que discurran por suelo calificado de urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico, siempre que no constituya travesía"*.

En cuanto al concepto de casco urbano, si bien se emplea para determinar competencias de autorización de pruebas deportivas tanto en la LSV como en el Reglamento General de Circulación, sería coincidente con el de vía urbana, puesto que son las vías urbanas las que integran el casco urbano.

En cuanto a las travesías, la LSV las definía como *"tramo de vía interurbana que discurre por suelo urbano"*, si bien tras la nueva redacción dada por el Real Decreto 1428/2003, define este concepto como *"tramo de carretera que discurre por poblado. No tendrán la consideración travesías aquellos tramos que dispongan de una alternativa viaria o variante a la cual tiene acceso"*. Por su parte, la Ley de Carreteras define travesía como *"las partes de tramos urbanos en las que existen edificaciones consolidadas al menos en las dos terceras partes de su longitud y un entramado de calles al menos en uno de sus márgenes"*. Precisamente por discurrir por suelo urbano, el tráfico no es exclusivamente interurbano sino también urbano, por lo que existe un interés municipal en cuanto a dichas vías.

El Reglamento General de Carreteras en su artículo 127 establece que se considera que una carretera estatal o tramo determinada de ella, adquiere la condición de vía urbana si se cumplen las siguientes condiciones: a) que el tráfico de la carretera sea mayoritariamente urbano y b) que existe alternativa viaria que mantenga la continuidad de la Red de Carreteras del Estado, proporcionando un mayor nivel de servicio.

En relación a la **pregunta 90**, el tribunal acuerda mantener como correcta la respuesta B), en base a lo dispuesto en el artículo 5,ñ), en relación con lo dispuesto en el artículo 6, del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por RD Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, atribuye a Ministerio del Interior la competencia



para la coordinación de la estadística y la investigación de accidentes de tráfico, competencia que será ejercida a través del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico. La DGT, a través de la que el ministerio ejerce sus competencias sobre el citado organismo autónomo, tiene atribuidas las funciones de impulsar la investigación en materia de seguridad vial, lo que conlleva el análisis de los datos y las estadísticas relacionadas con ésta.

Por todo lo anteriormente expuesto se acuerda:

- Anular las respuestas 20 (ya anulada de oficio), 24, 36, 67 y 72, pasando a corregir las preguntas de reserva 1,2,3,4 y 5.
- Rectificar los errores advertidos en la plantilla de respuestas del cuestionario en relación a :
Pregunta 35, siendo la respuesta correcta la D.
Pregunta 82, siendo la respuesta correcta la C).
Pregunta 83, siendo la respuesta correcta la A).
- Mantener el resto de respuestas de conformidad a la plantilla publicada.

La Secretaria del Tribunal Calificador,
(documento firmado electrónicamente al margen)

