

TESIS DOCTORAL

AÑO 2018



**LA ESCASA INCIDENCIA DE LOS DELITOS
CONTRA LA SEGURIDAD VIAL EN LA
SOCIEDAD ESPAÑOLA**

AUTOR: FERNANDO CERMEÑO GUILMAÍN

**PROGRAMA DE DOCTORADO EN DERECHO Y
CIENCIAS SOCIALES**

DIRECTORA: MARÍA FERNANDA MORETÓN SANZ

CODIRECTORA: BÁRBARA DE LA VEGA JUSTRIBÓ

ÍNDICE

TESIS DOCTORAL	1
AÑO 2017	1
AUTOR: FERNANDO CERMEÑO GUILMAÍN	1
DIRECTORA: MARÍA FERNANDA MORETÓN SANZ	1
CODIRECTORA: BÁRBARA DE LA VEGA JUSTRIBÓ	1
ÍNDICE	3
AGRADECIMIENTOS	9
CAPÍTULO INTRODUCTORIO	11
I. EL ALCOHOL Y OTRAS SUSTANCIAS EN LA CONDUCCIÓN	21
II. EFECTOS DEL ALCOHOL Y DROGAS EN LA CONDUCCIÓN	21
III. PROBLEMAS CONSTITUCIONALES EN LA REALIZACIÓN DE LAS PRUEBAS DE ALCOHOL Y DROGAS	25
1. El derecho a la integridad física	25
2. La libertad personal	26
3. La intimidad personal	27
4. El derecho a no declarar, a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable	28
5. La presunción de inocencia y la introducción en el proceso de las pruebas de alcoholemia y de drogas	30
IV. IMPREGNACIÓN ALCOHÓLICA, DROGAS E INFLUENCIA	33
1. Las pruebas de alcoholemia y de drogas	35
2. Otras pruebas. Los “signos externos”	36
CAPÍTULO SEGUNDO. LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO Y SU EVOLUCIÓN DESDE 1995	39
I. PLANTEAMIENTO	39
II. EVOLUCIÓN DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL EN EL ACTUAL CÓDIGO PENAL DESDE SU APROBACIÓN	40
1. El artículo 379	40
2. El artículo 380	40
3. El artículo 381	41
4. El artículo 382	41
5. El artículo 383	41

6. El artículo 384	42
7. El artículo 385	42
III. FALTAS RELATIVAS A LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO	42
1. El artículo 621	43
IV. MODIFICACIONES REALIZADAS EN EL CÓDIGO PENAL	44
1. El artículo 379	47
A. Velocidad	48
B. Alcohol y estupefacientes	51
C. Las normas sobre bebidas alcohólicas en el Reglamento General de Circulación	54
a) Las tasas de alcohol en sangre y en aire espirado. <i>El artículo 20.</i>	54
b) La investigación de la alcoholemia. Las personas obligadas. <i>El artículo 21</i>	54
c) Las pruebas de detección alcohólica mediante el aire espirado. <i>El artículo 22.</i>	56
d) <i>La práctica de las pruebas.</i> El artículo 23.	56
e) <i>Las diligencias del agente de la autoridad.</i> El artículo 24.	57
f) <i>La inmovilización del vehículo.</i> El artículo 25.	58
g) <i>Las obligaciones del personal sanitario.</i> El artículo 26.	59
D) Las normas sobre estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas en el Reglamento General de Circulación.	59
a) <i>Los estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes o sustancias análogas.</i> El artículo 27.	59
b) <i>Las pruebas para la detección de sustancias estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.</i> El artículo 28.	60
2. El artículo 380.	63
3. El artículo 381.	67
4. El artículo 382.	68
5. El artículo 383.	69
6. El artículo 384.	70
7. El artículo 385.	76
8. Los artículos 385 bis y 385 ter.	76
9. Efectos de la despenalización de las faltas.	78
CAPÍTULO TERCERO. EL ATESTADO COMO INSTRUMENTO INICIADOR DEL PROCESO PENAL.	82
I. CUESTIONES PRELIMINARES Y PLANTEAMIENTO	82

II. ORGANISMOS COMPETENTES PARA ELABORAR ATESTADOS POR DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL.....	89
III. EJEMPLO 1.....	94
IV. EJEMPLO 2.....	95
V. COMPOSICIÓN Y ELEMENTOS DEL ATESTADO POR DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL.....	98
1. El inicio.....	99
2. Modos de iniciarse un atestado.	102
A) Mediante la presentación de una denuncia.	102
B) De oficio por la Policía.....	106
C) Por orden de la Autoridad.....	107
D) Por autoinculpación del autor del hecho.....	108
VI. LA INVESTIGACIÓN DEL DELITO CONTRA LA SEGURIDAD VIAL	108
1. La iniciación del atestado por métodos tradicionales.....	109
2. El conocimiento del hecho facilitado por su autor.....	110
3. Las pruebas de alcoholemia o de drogas como vulneración de derechos fundamentales.....	112
4. El cuerpo del atestado policial.....	118
A) Elementos integrantes del atestado.....	119
B) Composición del atestado según su naturaleza.....	120
C) Composición del atestado según su contenido.	121
D). Requisitos sustantivos o materiales del atestado.	122
E) Información necesaria a incluir en el atestado.	128
F) Diligencias y Actas.	129
CAPÍTULO CUARTO. EL ENJUICIAMIENTO DE LOS DELITOS RELATIVOS A LA SEGURIDAD VIAL: PROCEDIMIENTOS	133
I. PLANTEAMIENTO	133
II. EL PROCEDIMIENTO ABREVIADO.	135
1. Las diligencias previas.....	136
2. La preparación del juicio oral.	137
3. El juicio oral.	138
III. EL ENJUICIAMIENTO RÁPIDO DE DETERMINADOS DELITOS.....	141
1. VISIÓN PRELIMINAR.....	141
2. Concepto y naturaleza jurídica.....	144
3. Regulación legal y derecho supletorio.	145

4. La incoación del procedimiento: presupuestos.	146
A) Presupuesto básico.	146
B) Presupuestos adicionales.	148
C) Presupuestos alternativos.	152
D) Delitos flagrantes.	152
5. Excepciones a la aplicación del procedimiento para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos.	159
A) Delitos conexos:	159
B) Secreto de las actuaciones:	159
6. Personas aforadas.	160
7. Cómo funciona el procedimiento de los “juicios rápidos”	162
A) Actuaciones de la policía judicial: la fase preinstructora.	162
B) Actuaciones que los miembros de la Policía Judicial practicarán en el lugar de los hechos:	163
8. Cuándo procede incoar diligencias urgentes y cuándo transformar el procedimiento	169
A) Las Diligencias Urgentes ante el Juzgado de Guardia.	170
B) La audiencia a las partes sobre continuación por los trámites del juicio rápido.	176
C) El plazo máximo para concluir la instrucción.	178
9. Preparación del juicio oral; petición de apertura del juicio oral o de sobreseimiento, escritos de acusación y defensa, señalamiento de juicio oral ..	178
A) Preparación del juicio oral; petición de apertura del juicio oral o de sobreseimiento.	178
B) Escritos de acusación y defensa. Señalamiento de juicio oral.	182
10. La conformidad ante el juez de guardia (artículo 801 LECrim).	187
A) Concepto.	188
B) Competencia.	193
C) Requisitos de la conformidad “premiada”:	195
D) Efectos de la conformidad.	199
E) La negociación de la pena como solución a la crisis de la justicia penal.	200
11. Actuaciones ante el Juez de lo Penal: desarrollo del juicio oral y sentencia .	203
A) La celebración del juicio.	204
B) La conformidad del acusado.	205
C) La práctica de la prueba.	207
D) Documentación de las sesiones del juicio oral.	208

E) La sentencia.....	209
12. Recursos contra la sentencia definitiva.....	210
A) Los recursos.....	211
B) Proposición de prueba.	212
C) La sentencia.....	213
IV. EL PROCEDIMIENTO MONITORIO PENAL.	216
1. Panorámica.....	216
2. La “administrativización del derecho penal”.....	217
CAPÍTULO QUINTO. LA FISCALÍA ESPECIAL PARA DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL	225
I. PLANTEAMIENTO	225
II. FUNCIONES	226
III. INICIATIVAS DE LA FISCALÍA DE SEGURIDAD VIAL.	230
IV. MEMORIAS DE LA FISCALÍA DE SEGURIDAD VIAL.	231
1. Memoria del año 2005.	231
2. Memoria del año 2006.	239
3. Memoria del año 2007.	247
4. Memoria del año 2008.	260
5. Memoria del año 2009.	282
6. Memoria del año 2010.	297
7. Memoria del año 2011.	306
8. Memoria del año 2012.	309
9. Memoria del año 2013.	312
10. Memoria del año 2014.	314
11. Memoria del año 2015.	319
12. Memoria del año 2016.	322
13. Instrucción de la Fiscalía de Murcia para 2016.	326
14. Memoria del año 2017.	328
V. DATOS ESTADÍSTICOS DE LOS PROCEDIMIENTOS INCOADOS EN EL PERIODO 2005-2015 Y DE LA SINIESTRALIDAD VIAL.	332
CAPÍTULO SEXTO. PROYECTOS EUROPEOS PARA REDUCIR LA SINIESTRALIDAD VIAL.	339
I. PLANTEAMIENTO	339
1. El Road Show	341
2. El Proyecto Alcohol-Lock	342
3. El coche autónomo.....	344

4. Las «cajas negras» y su influencia en la reconstrucción de accidentes.	345
CONCLUSIONES.....	347
BIBLIOGRAFÍA	357
DOCUMENTACIÓN.....	365

AGRADECIMIENTOS

Esta sección de agradecimientos cobra su sentido, en una tesis doctoral en el preciso momento en que alcanzando casi su finalización, echamos la vista atrás y vemos cuántas personas se han implicado, en mayor o menor medida, para que el proyecto, ahora acabado, vea la luz. Por ello, intentaré de manera breve mostrar mi gratitud a quienes han estado presentes durante esta larga etapa haciendo posible que se haya convertido en una realidad.

A la profesora María Fernanda Moretón Sanz, Directora de esta tesis, por toda su ayuda y sabios consejos. Le agradezco que haya empleado tanto tiempo en leer y revisar el texto y que se haya tomado tanto interés, sobre todo tratándose de un tema que a todo el mundo afecta pero tan escaso debate despierta en nuestra sociedad.

Agradezco también a la Profesora Bárbara de la Vega Justribó, Codirectora de esta tesis, su disponibilidad para colaborar en que este proyecto salga a flote dedicándole tanto tiempo y esfuerzo.

También me gustaría dar las gracias de una manera muy especial a las Profesoras María Sonia Calaza López y Ana Isabel Luaces Gutiérrez las cuales me aclararon cuantas dudas me surgieron desde el principio y me guiaron incluso con carácter previo al inicio de esta tesis, cuando solo era un embrión en mi cabeza y trataba de darle forma. Y ahora ya se ha plasmado en este proyecto final.

Quiero agradecer muy especialmente al Profesor Vicente Gimeno Sendra que me hiciera ver desde una óptica diferente el proyecto que pretendía construir, invitándome a darle un enfoque distinto al habitual. Me recondujo a la perspectiva exacta, de modo que, en lugar de elaborarlo como licenciado en Derecho o abogado en ejercicio, lo contemplase desde la visión de un policía, de un miembro de las Fuerzas de Seguridad.

No quisiera olvidarme de la Escuela Internacional de Doctorado de la UNED, el que me haya acogido para culminar este proyecto que, por

vicisitudes y circunstancias ajenas a mí, ha ido agotando varios planes de estudios hasta recalar en el programa de Doctorado en Derecho y Ciencias Sociales con el inestimable apoyo de la profesora Remedios Morán Martín, primera coordinadora del Programa. Y cómo no, al actual Equipo de coordinación y Secretaría académica, además de al equipo humano en la EID, singularizando en todas ellos a Encarni.

A todos aquellos autores de cuyas fuentes he bebido para que su sustancia se transmitiera hasta plasmarse en el papel, mil gracias.

Quiero dar las gracias al personal de la biblioteca de la UNED por facilitarme de manera eficaz el uso de todos los medios que estaban a su alcance para acceder a ellos y ultimar mi tesis.

Agradezco a la Policía Local de Torrejón de Ardoz, y especialmente a la Unidad de Atestados de dicho Cuerpo el que me facilitaran la información relativa a las funciones que desarrollan los agentes y los datos con los que trabajan sobre incoación de las actuaciones por delitos contra la seguridad vial.

A mi familia: mi mujer y mis hijos, los cuales han soportado sin quejas ni protestas mis largas ausencias encerrado en una habitación, enfrascado en la realización de mi proyecto. A mis padres por haberme enseñado que ante los exámenes que la vida nos plantea, es mejor que me los suspendan a suspenderlos yo por no haberme presentado. A todos los que ocupan un lugar especial en mi vida y que no he podido pasar con ellos tanto tiempo como me hubiera gustado dada mi dedicación a este trabajo; a aquellas personas que han ido apareciendo en mi camino y que con el enriquecimiento que me han ido aportando, han conseguido que sea como soy. A mis amigos, que siempre me han apoyado y aunque no los nombre, ellos saben quiénes son y lo que representan para mí.

Por último, a todas las personas que, aunque no las mencione, han estado presentes de una forma u otra, durante el desarrollo de este trabajo y han hecho posible su culminación. A todos ellos les debo mi eterno agradecimiento.

CAPÍTULO INTRODUCTORIO

En nuestra sociedad actual se observa una importante permisividad cuando se encuentra ante la comisión de un delito contra la seguridad vial que ha fomentado incluso, una cierta tolerancia general en cuanto a su persecución y a la aplicación de la pena correspondiente por parte de los órganos encargados de prevenirlo y enjuiciarlo. Esto ha generado una disociación en nuestros ciudadanos ante el modo de interpretar nuestros rasgos culturales en cuanto al consumo de alcohol y otras sustancias tóxicas, tales como la marihuana o el hachís, sobre todo y en cuanto a la interpretación de las normas que regulan la conducción de vehículos a motor y ciclomotores¹.

Veamos qué ocurre cuando ambas conductas se unen: Por un lado, en la identidad cultural de los países del sur de Europa suele ser común en cuanto a la permisividad en el consumo de bebidas alcohólicas. Grecia, Italia, Portugal, buena parte del sur de Francia y España son países de antigua tradición en la elaboración y consumo de bebidas alcohólicas, sobre todo de vino y de cerveza. Esos rasgos culturales están profundamente arraigados en las sociedades del sur de Europa y nuestro país no es ajeno a ello. Por otro, nuestro legislador, preocupado desde antiguo por la alta cifra de siniestralidad viaria en la que estaba implicado algún conductor que presentaba síntomas de conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas o sustancias estupefacientes lleva tiempo tratando de impulsar normas tendentes a intentar disminuir los índices y tasas de alcoholemia con los que un conductor puede realizar la conducción de vehículos de forma segura o al menos de manera que sea capaz de controlar los movimientos de su vehículo sin poner en situación de riesgo a los demás usuarios de la vía.

¹ Para todo ello me remito a lo publicado por la DGT tanto en sus planes estratégicos como en las estadísticas allí recogidas <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/> (consultado en noviembre de 2017).

Conjugando ambos parámetros, es muy frecuente comprobar el inicio temprano entre nuestros jóvenes en el consumo de alcohol, antes incluso de que lleguen a la edad necesaria para poder ser titulares de un permiso de conducción de ciclomotores y menos aún de turismos u otros vehículos de mayor categoría. Ese temprano consumo hace que cuando llegan a la edad reglamentaria para obtener el correspondiente permiso de conducir, muchos de ellos ya suelen ser bebedores habituales, sobre todo, de fines de semana y por mucho que se realicen campañas de concienciación en busca de un consumo responsable de alcohol al volante o de tolerancia cero, existe un amplio porcentaje de personas, jóvenes y no tan jóvenes, a los que ese tipo de mensajes no llegan (como en el conocido caso de un famoso torero, viudo de una también famosa cantante que en una noche de exceso de alcohol se puso al volante de su potente automóvil y colisionó contra otro vehículo causando la muerte del único ocupante del turismo contrario). Por todos es conocido, algún supuesto en los que alguna persona de su entorno cercano ha sido investigada o al menos denunciada administrativamente por conducir bajo los efectos del alcohol².

Con el consumo de estupefacientes, psicotrópicos, drogas tóxicas u otras sustancias análogas, la situación es peor aún: ese tipo de sustancias, sobre todo la marihuana y el hachís se están reintroduciendo con mucha fuerza entre la juventud española, que busca nuevas motivaciones. Bien es cierto que ya ha descendido ampliamente el consumo de otros tipos de drogas que impactaron con gran fuerza en nuestra sociedad, sobre todo en los años 80 y 90 del siglo pasado, tales como la heroína consumida por vía intravenosa o la cocaína, pero esta vuelta al consumo de marihuana y hachís, tan típico de la sociedad europea de los años 60 del siglo pasado, entre nuestros jóvenes, que pretenden ser desconocedores de los efectos que produce (aparte del supuesto placer que sus consumidores manifiestan sentir) en su influencia al volante, está provocando que en buena parte de los accidentes con víctimas que se producen en España, sobre todo en las noches de los fines de semana, se vean involucrados jóvenes que han consumido algún tipo de sustancia que afecta de algún

² DÍEZ HERNÁNDEZ, Itziar, “La influencia del alcohol en la sociedad”, *Osasunaz*. 5, 2003, págs. 177 y sigs., <http://hedatuz.euskomedia.org/7487/1/05177190.pdf>

modo su capacidad para realizar una conducción de vehículos segura³. Máxime, cuando esa juventud conoce que en el estado de la tecnología actual, los sistemas para determinar el consumo de sustancias estupefacientes mediante la prueba salival, están aún en su fase embrionaria, siendo incapaces todavía de determinar con exactitud la cantidad de sustancia ingerida y el tiempo transcurrido desde su consumo.

Desde el Capítulo 1º, tras esta Introducción, este estudio pretende poner de manifiesto la preocupación de nuestras instituciones públicas, tanto las encargadas de aplicar el Derecho punitivo, como las entidades sociales, de cara a erradicar, concienciar y exponer los problemas derivados de la conducción de vehículos a motor y ciclomotores bajo la influencia de bebidas alcohólicas, sustancias estupefacientes, drogas tóxicas, psicotrópicos u otras sustancias análogas. Por ello se tratan de exponer los problemas derivados del uso de un vehículo a motor bajo la influencia de alcohol o de drogas desde el punto de vista físico que experimenta el conductor del vehículo y su forma de realizar la conducción del mismo, pasando por una inicial exposición, en la que se profundizará más adelante, de los derechos fundamentales que pueden verse afectados por el sometimiento de la persona a la realización de las pruebas de detección alcohólica y de drogas, tales como el derecho a la integridad física, a la libertad personal, a la intimidad o a los derechos a no declarar, a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable del hecho que se le imputa, siempre partiendo de la presunción de inocencia que debe estar presente en toda investigación hasta que la prueba en contrario pueda desvirtuar tal presunción en la vista oral.

Hoy día, con el establecimiento de una tasa objetivada de alcoholemia definida en nuestro Código Penal, la necesidad de acreditar la influencia en la conducción solo será precisa cuando el conductor sometido a la prueba, dé un resultado superior al permitido reglamentariamente pero inferior a la tasa penal objetivada y por la presencia de signos exteriores que se le observen, se pueda presumir que cuando conducía, lo hacía de manera que el alcohol o las drogas ingeridas, influían claramente en su forma de realizar la acción conductora.

³ Para ello me remito a:
<http://www.msssi.gob.es/campannas/campanas11/alcoholenmenoresnoesnormal/todospodemos.html> (consultado en noviembre de 2017)

Por eso se hace preciso que las pruebas para la detección del alcohol o drogas en el organismo del conductor se realicen con todas las garantías que el ordenamiento jurídico dispone para que esa prueba preconstituida pueda ser incorporada al proceso penal con total y plena validez.

Continúa el estudio presentando en el Capítulo 2º la evolución que han sufrido los delitos contra la seguridad del tráfico desde la aprobación del actual Código Penal en el año 1995 en el que, en su redacción original, no se determinaba una tasa de alcoholemia definida y que hacía precisa, para la imputación del delito de conducción embriagada, la necesidad de acreditar una serie de signos exteriores en la persona sometida a la prueba, que debía acompañar en el atestado policial a los resultados de alcoholemia obtenidos tras la realización de las pruebas legalmente establecidas. Posteriormente, la doctrina y el legislador han ido evolucionando, si bien de modo errático, hacia una objetivación de la tasa de alcoholemia para que esta tasa, por sí sola se considerase delito, llegándose así al actual modelo, que utiliza ambos sistemas: bien la superación de la tasa objetivada, bien la influencia en la conducción por presentar el conductor una tasa inferior a la objetivada pero deducida por los signos exteriores manifiestos observados en la persona sometida a las pruebas.

Para una mejor comprensión de la influencia en la conducción tras el consumo de alcohol o drogas, se ha estudiado en paralelo la legislación administrativa sancionadora contemplada en la Ley de Seguridad Vial y en sus Reglamentos de desarrollo de manera que se pueda alcanzar un conocimiento exhaustivo de las diferencias y similitudes que ambas vías, la administrativa sancionadora y la penal, mantienen sobre el tema objeto de estudio, sobre todo en lo relativo a la realización de las pruebas, en las que la legislación penal se tiene que apoyar en la reglamentación administrativa que es donde se recoge el modo de practicar las pruebas, los intervalos de tiempo para realizarlas y a las personas a las que puede someterse a dichas pruebas.

Ahora bien, para que el sistema penal se ponga en funcionamiento y pueda castigar a las personas, que vulnerando el ordenamiento jurídico, realizan conductas alcohólicas o de drogas punibles durante la conducción de vehículos, es preciso conectar al supuesto infractor con la rueda de la

justicia y esa manera no es otra, que a través del atestado policial, con el que las Fuerzas de Seguridad encargadas de la vigilancia del tráfico, ponen en conocimiento de la Autoridad judicial la presunta comisión de algún hecho punible cometido por personas que manejan un vehículo a motor o un ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas o de bebidas alcohólicas, actuación que se explicita en el Capítulo 3º de este estudio.

Pero es preciso, además para que el atestado policial contenga las pericias necesarias para depurar responsabilidades, determinar quiénes deben ser los encargados de su redacción, de la investigación del posible delito y de la puesta a disposición judicial del presunto delincuente y sobre todo establecer los contenidos mínimos que deben incluirse en los atestados para que en el acto de la vista oral, se puedan incorporar al proceso penal, mediante la ratificación de los redactores del mismo, todas aquellas pericias que tal documento contenga y que sirvan para desvirtuar la presunción de inocencia del acusado por conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas o de sustancias estupefacientes.

En relación con las personas designadas para la realización de los atestados, nuestro ordenamiento lo explica de modo claro y preciso cuando se trata de vías interurbanas, pero en el ámbito de los núcleos urbanos en los que existan, bien Comisarías, bien puestos de la Guardia Civil conviviendo con Cuerpos de Policía Local, tal determinación de los agentes de la Policía judicial encargados de la realización de atestados por delitos contra la seguridad vial, no queda tan evidenciada en nuestros textos legales ya que aunque tradicionalmente las Policías Locales se han encargado de la realización de atestados por delitos contra la seguridad del tráfico ocurridos en el interior de los núcleos urbanos, ello no obsta para que también puedan realizarlo, bien agentes del Cuerpo Nacional de Policía, bien agentes de la Guardia Civil, porque la competencia de los agentes de las Policías Locales les viene dada únicamente para elaborar atestados en los núcleos de población en los que haya ocurrido un accidente de circulación dentro del casco urbano, lo que no excluye la concurrencia de otros Cuerpos policiales cuando en los delitos contra la seguridad vial que se investiguen dentro de una localidad no haya ocurrido ningún accidente de tráfico o haya ocurrido este en vías de competencia municipal fuera del casco urbano, con los problemas de duplicidad que ello puede conllevar.

Una vez establecido el quien debe elaborar el atestado por un posible delito contra la seguridad vial, cabe determinar cómo se inicia, por qué medios y qué elementos necesita ese atestado para servir de prueba preconstituida que no pueda ser reproducida en el juicio oral y deje de ser considerado como una mera denuncia.

Resuelto ese punto, ahora procede conocer los cauces por los que se va a encausar el delito contra la seguridad vial ya que en función del tipo de delito y de su gravedad, se podrán utilizar procedimientos penales distintos para que el presuntamente culpable de la comisión del hecho punible se vea castigado conforme al delito cometido, cuyo examen se incorpora a este estudio por medio de su Capítulo 4º y del que se detallan una serie de breves apuntes a continuación.

Esos procedimientos penales son el abreviado, el utilizado para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos y el proceso por aceptación de decreto, importante novedad de reforma de la LECrim contemplada en el recientemente creado Título III bis, que parte desde el artículo 803 bis a y siguientes, y que también ha dado en denominarse como procedimiento monitorio penal, procedimientos todos ellos recogidos detalladamente en nuestra Ley de Enjuiciamiento Criminal.

El procedimiento abreviado se inicia mediante la incoación de Diligencias Previas, que sirven como iniciación de la fase de Instrucción con la finalidad de preparar la última fase del proceso que será el juicio oral bajo los principios de inmediación, concentración, contradicción y libre valoración de las pruebas propuestas.

El procedimiento rápido para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos se inicia mediante atestado policial que continua con la incoación de Diligencias Urgentes ante el Juzgado de Guardia con la finalidad de poner a disposición del Juez de Guardia a la persona detenida o a la investigada, por no haber sido detenida, a la que se le acusa de los hechos presuntamente cometidos, siempre que tales hechos se encuentren entre los determinados por nuestra ley procesal penal para ese procedimiento de juicio rápido, manteniéndose la acusación por medio del Ministerio Fiscal y de las acusaciones particulares, cuando las hubiera, tras lo cual se celebrará el pertinente juicio oral que finalizará, bien con la conformidad del acusado con la pena solicitada, que conllevará una reducción como

premio a tal conformidad, bien con la citación ante el Juez correspondiente a la pena solicitada por la acusación para la celebración del juicio oportuno ante el Juzgado de lo Penal (en su caso) y el dictado de la correspondiente sentencia.

El procedimiento por aceptación de decreto va dirigido a encausar delitos de escasa gravedad y, sobre todo, para agilizar los procesos penales relativos a la seguridad vial, como el conducir bajo los efectos del alcohol o los excesos de velocidad, cuya prueba se basa en un test de alcoholemia o en una fotografía del radar siendo bastante difícil de refutar. Este procedimiento ofrece una respuesta punitiva rápida a cuestiones de tráfico en las que la sanción a imponer pueda ser una multa, la privación del permiso de conducir o ambas, en los que no se encuentren personadas ni la acusación popular ni particular y el encausado acepte la pena solicitada por el Ministerio Fiscal. Al final de este Capítulo se realiza un apunte personal sobre la posible “administrativización” de nuestro derecho penal, que quizá esté experimentando un inusual crecimiento para invadir ámbitos que hasta ahora habían sido objeto de otro tipo de regulación no penal ofreciéndose una serie de posibles modificaciones procesales para separar con precisión la vía sancionadora administrativa de la vía penal.

Desde el Capítulo 5º se aborda la creación y funciones de la Fiscalía Especial para delitos contra la Seguridad Vial, que desde su especialización en el año 2006 ha incorporado en sus Memorias anuales todos aquellos datos estadísticos necesarios para conocer la victimología en nuestras carreteras, sin olvidar los análisis legislativos, emisión de Circulares y proposición de reformas legislativas tendentes a reducir la siniestralidad vial, dentro del marco europeo y siempre con el objetivo de conseguir la menor cifra de accidentes en las vías de circulación de la Unión Europea en general y en nuestro país en particular.

Por ello se hace un extenso examen de las Memorias publicadas por la Fiscalía de Seguridad Vial, desde su creación hasta el momento actual, exposición en la cual se detallan las iniciativas que han surgido de la propia Fiscalía, bien en solitario, bien en colaboración con diversas entidades involucradas en el ámbito de la seguridad vial.

Para un mejor conocimiento de los datos aportados por la Fiscalía de Seguridad Vial, se presentan varias tablas estadísticas comparativas de los procesos penales que se han incoado por delitos contra la seguridad del tráfico desglosados en función del tipo penal a aplicar al investigado de los comprendidos entre los artículos 379 y 385 del Código Penal entre los años 2005 y 2017, datando de este 2017 la última Memoria de la Fiscalía.

Asimismo, se presenta en este Capítulo un apunte estadístico de la siniestralidad vial acaecida en nuestro país en el periodo comprendido entre los años 2005 y 2017, donde se puede comprobar que, tras un periodo de descenso en la mortalidad en las carreteras interurbanas españolas, ha habido en el último ejercicio un importante repunte que sigue siendo preocupante por el número de fallecidos y de víctimas que presentan lesiones graves como consecuencia de los accidentes de circulación.

El Capítulo 6º contempla los diversos proyectos europeos orientados a disminuir la siniestralidad vial en el territorio de la Unión Europea que, desde la publicación del Libro Blanco en septiembre de 2001, marcaron el objetivo de reducir a la mitad el número de muertes por accidentes de tráfico para el año 2010 en el seno del Programa de Acción Europeo. Sin embargo, tan ambicioso proyecto, no llegó a conseguir el objetivo planificado ya que, en el año 2010, el número de muertes en las carreteras europeas había superado en más de 10.000 fallecidos la cifra original proyectada, lo que hizo a la Comisión europea replantearse los objetivos marcados y publicar un nuevo Libro Blanco en marzo de 2011 con el objetivo de reducir la siniestralidad vial a la mitad para el año 2020 y aproximarse a la tasa cero en el año 2050.

También se abordan otros proyectos para reducir la victimología vial en nuestras carreteras; uno de los apuntados se contempla desde el punto de vista del ataque a la conciencia del conductor mediante una impactante puesta en escena de un programa teatral denominado “Road Show”, principalmente dirigido a jóvenes que comienzan su periplo en el mundo vial en la etapa adolescente como peones en el juego conductor-peatón. Otros proyectos objeto de estudio tratan de la aplicación de los nuevos desarrollos tecnológicos en la fabricación de automóviles como la implantación de un dispositivo que impide al conductor iniciar la marcha del vehículo cuando, al soplar por un dispositivo conectado al sistema de

encendido, este detecta que la persona situada al volante del automóvil ha ingerido bebidas alcohólicas. También se aborda la próxima comercialización de vehículos autónomos en los que no es necesaria la actuación de persona alguna para el funcionamiento del automóvil y que conllevará una reforma jurídica en lo relativo a responsabilidades civiles en los supuestos de siniestralidad. El último proyecto que se describe trata de la implantación de cajas negras en los vehículos para determinar las causas y responsabilidades de cada una de las partes en caso de accidente de circulación.

Finaliza el estudio con las conclusiones a las que ha llegado el autor de este en las que se desarrollan las propuestas que, a juicio del autor del estudio, podrían disminuir la acción de conducción de vehículos por personas que se hallan bajo los efectos de la ingesta de bebidas alcohólicas o de drogas, propiciando una mayor capacidad sancionadora en el ámbito administrativo para las infracciones menos graves y un mayor endurecimiento de las penas en el ámbito penal para que los delitos contra la seguridad vial dejen de considerarse delitos “socialmente bien vistos” en una sociedad española tan permisiva y acostumbrada a festejar con alcohol cualquier evento ya sea cultural, social, familiar o festivo.

CAPÍTULO PRIMERO. CONDUCCIÓN, ALCOHOLEMIA Y DROGAS.

I. EL ALCOHOL Y OTRAS SUSTANCIAS EN LA CONDUCCIÓN

La mezcla de alcohol o drogas con la conducción de vehículos se asocia a un elevado número de accidentes, a la pérdida de vidas humanas y a graves daños físicos y psíquicos, por lo que supone un preocupante problema al que hay que enfrentarse. Por ese motivo hay que valorar positivamente todas aquellas medidas que tiendan a prevenir y sancionar la conducción de todo tipo de vehículos bajo los efectos del alcohol, desde las campañas informativas o la realización de test de detección de la alcoholemia, hasta el endurecimiento de las sanciones administrativas y penales.

Enfocando el tema desde el punto de vista jurídico, la práctica de las pruebas de alcoholemia o de drogas y la determinación de sus consecuencias pueden plantear algunos problemas desde una perspectiva constitucional. Procede pues, analizar las garantías necesarias en la realización de las pruebas para su propia validez; los requisitos necesarios para la introducción de dichos test como prueba en los procedimientos penales; las consecuencias que debe tener el dato de la tasa de alcoholemia en el ámbito penal y la delimitación de los tipos penales aplicables en esta materia.

II. EFECTOS DEL ALCOHOL Y DROGAS EN LA CONDUCCIÓN

Para valorar las consecuencias que la superación de la tasa de alcoholemia supone en el ámbito penal, es conveniente conocer con precisión qué incidencia posee el alcohol en la conducción según los distintos niveles de ingestión de la persona que conduce.

Está demostrado que, entre 0,005 y 0,075 mg/l⁴, normalmente no se aprecian los efectos del alcohol; entre 0,08 y 0,10, el 20 por ciento de los

⁴ Dado que el nivel de alcohol se puede medir tanto en miligramos por litro de aire espirado, como en gramos por litro de alcohol en sangre, las referencias numéricas

conductores ya acusan un aumento del tiempo de reacción; entre 0,11 y 0,15, se produce una incorrecta apreciación de las distancias y velocidades, y todos los individuos presentan algunas perturbaciones en su encefalograma; de 0,16 a 0,25, no existen todavía efectos aparentes, pero aparece una ligera euforia y defectos de visión; de 0,26 a 0,40, aparecen pocos efectos aparentes, pero existe una euforia sensible, alargamiento del tiempo de reacción y perturbación de las reacciones motrices; entre 0,41 y 0,75 se produce una ligera embriaguez, perturbación general del comportamiento y conducción peligrosa; a partir de 0,76, y hasta 1,49, se produce una embriaguez manifiesta o notoria; entre 1,50 y 2,49 existe imposibilidad física de conducir, mientras que a partir de 2,50 puede hablarse de coma etílico.

De especial interés son los datos correspondientes al coeficiente multiplicador del riesgo de accidentes tras la ingestión de alcohol. Centrándonos en el riesgo de sufrir accidentes mortales, puede señalarse que, entre 0,005 y 0,075, tramo en el que el alcohol no suele producir efectos en la conducción, dicho riesgo es del 1,20 por ciento; de 0,08 a 0,10, el riesgo pasa a ser del 1,45 por ciento; de 0,11 a 0,15, el riesgo es del 1,75 por ciento; de 0,16 a 0,25, del 2,53 por ciento; de 0,26 a 0,40 el riesgo de sufrir accidentes mortales sube hasta el 4,42 por ciento; a partir de 0,41 y hasta 0,75, el riesgo se dispara, pasando al 16,21 por ciento y para una alcoholemia de 1,00 el riesgo se sitúa en el 60 por ciento.

Obviamente estos datos pueden variar en función de la constitución de la persona, de la cantidad que haya ingerido y de la frecuencia con la que esa persona suela consumir alcohol, resultando una ardua tarea el determinar la incidencia real del alcohol en los accidentes de tráfico⁵. Por ello la tasa de alcoholemia que se obtiene tras la realización de las pruebas reglamentarias proporciona una primera prueba de la influencia del

hechas en este capítulo se referirán a miligramos por litro de aire espirado que es la unidad de medida usada en los etilómetros homologados que utilizan las Fuerzas de Seguridad encargadas de la vigilancia del tráfico para determinar la tasa de alcoholemia en los conductores de vehículos.

⁵ Vid: GÓMEZ PAVÓN P., *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes*, Ed. Bosch, Barcelona, 3ª ed., 1998, págs. 63-64, la autora afirma que es difícil determinar hasta qué punto el alcohol conlleva un mayor riesgo de accidente grave, ya que realmente la mayoría de los datos aportados hacen referencia a conductores implicados en delitos que produjeron esos resultados.

alcohol sobre el conductor, pero no es definitiva en el caso de no alcanzarse la tasa penal y debe ser complementada con la manifestación de signos o sintomatología que presenta el sometido a la prueba, ya que con idénticas tasas en una o más personas, la influencia puede ser diferente, dependiendo de las características propias de cada sujeto y sobre todo porque la tolerancia al alcohol no es la misma en todas las personas.

En cuanto a los efectos de las drogas habituales más comunes detectadas en nuestro país, tanto en controles preventivos, como tras sufrir el conductor del vehículo un accidente, podemos destacar los siguientes:

Derivados del cannabis (THC).- El cannabis, es el producto de dos variedades del cáñamo, la cannabis indica y la cannabis sativa. El principio activo de estas plantas es el tetrahidrocannabinol (THC), también conocido como delta-9-tetrahidrocannabinol cuya concentración varía según las partes de la planta que se utilicen y también de unas plantas a otras. Es el principal ingrediente psicoactivo en la marihuana y fue aislado por primera vez en 1964 por Yechiel Gaoni y Raphael Mechoulam, del Instituto Weizmann de Ciencias, en Israel.

Los efectos tienen su máximo alcance entre los 30 minutos y 1 hora desde su consumo, para durar unas dos o tres horas; produce una sensación de euforia inicial y bienestar acompañada de un cierto grado de trastornos de la coordinación, sedación y abatimiento con relajación, pérdida de la capacidad de concentración, aletargamiento y somnolencia, puede afectar la percepción visual y auditiva así como la apreciación subjetiva del tiempo que, por ejemplo, pasa más lentamente. También pueden aparecer alteraciones momentáneas de la agudeza visual y de la discriminación de los colores. Físicamente produce una dilatación de los vasos sanguíneos conjuntivales y de la esclerótica que da lugar a un enrojecimiento ocular característico; la administración de cannabis puede disminuir la presión intraocular en pacientes con glaucoma.

Los efectos a corto plazo del uso de la marihuana incluyen problemas con la memoria y el aprendizaje, percepción distorsionada, dificultad para pensar y resolver problemas, pérdida de la coordinación y un aumento en el ritmo cardíaco, ansiedad y ataques de pánico.

Cocaína.- La cocaína es un estimulante adictivo que funciona mediante la modulación de la dopamina, un neurotransmisor que se encuentra en ciertas zonas y neuronas del cerebro. Ha sido llamada la droga de los años ochenta y noventa por su gran popularidad y uso durante esas décadas. El comienzo de sus efectos en minutos varía según el tipo de ingesta, así esnifada comienzan entre 3 y 5 minutos; inyectada o fumada en pipa son inmediatos. La duración de sus efectos es breve: esnifada dura entre 20 y 30 minutos; inyectada entre 5 y 10 minutos al igual que la fumada en pipa. Los efectos que produce en el organismo son euforia, excitación, reducción de la sensación de cansancio e irritabilidad.

Heroína.- es una droga altamente adictiva. Pertenece al grupo de los opiáceos, dentro de las sustancias depresoras del sistema nervioso central y sus efectos comienzan inmediatamente tras su consumo, normalmente realizado por vía intravenosa y duran entre 3 y 4 horas, manifestándose como una sensación placentera aguda inicial, euforia, aunque a nivel digestivo produce otros como náuseas o vómitos.

Anfetaminas.- son sustancias derivadas de la "Beta-fenil-isopropilamina". Son drogas medicamentosas neurotóxicas, que generan una adicción entre moderada y alta. Las más utilizadas son: *Benzedrina*, *Dexedrina* y la *Metilamfetamina*. Son un fuerte estimulante y se relacionan inadecuadamente con todos los deportes para disminuir la sensación de fatiga. Una de sus aplicaciones más usuales es como auxiliar en la reducción de peso. Las anfetaminas son un tipo de droga que estimula el Sistema Nervioso Central y sus efectos duran unas cuatro horas.

Éxtasis.- es una droga de diseño, el 3,4-metilen dioxianfetamina, más conocida como éxtasis. El aceite esencial para la síntesis de MDMA se extrae del árbol de safrás. Tras la ingesta, produce en el consumidor una intensa sensación de bienestar, de afecto hacia las personas de su entorno, de aumento de energía, y en ocasiones, alucinaciones. Los efectos adversos que provoca su consumo incluyen sensación de malestar general, pérdida de control sobre uno mismo, deshidratación, pérdida de peso y pérdida de memoria. Además, se han detectado casos de muerte relacionados con el consumo incontrolado de éxtasis y otras drogas relacionadas. Las dosis usuales de MDMA en ingesta oral varían de los 80 a los 160 miligramos y sus efectos se empiezan a manifestar alrededor de 30 a 45 minutos después de la ingestión. Los efectos primarios alcanzan su

pico de una hora a hora y media de la ingestión y se mantienen en ese pico alrededor de unas dos horas. Estos efectos terminan casi completamente entre las 4 y 6 horas después de la ingestión.

III. PROBLEMAS CONSTITUCIONALES EN LA REALIZACIÓN DE LAS PRUEBAS DE ALCOHOL Y DROGAS

Aunque no son la única forma de acreditar la existencia de un cierto nivel de impregnación alcohólica o el consumo de drogas, lo cierto es que determinadas pruebas constituyen los medios idóneos que habitualmente son los utilizados para conseguir acreditarla. Dichas pruebas, su obligatoriedad, su forma de realización, y su introducción en el proceso penal, plantean algunas cuestiones de interés desde la perspectiva constitucional, ya que pueden incidir en derechos fundamentales como la integridad física, la libertad personal, la intimidad personal, los derechos a no declarar, a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable y a la presunción de inocencia.

1. El derecho a la integridad física

Tal y como están reguladas actualmente las pruebas de alcoholemia y de estupefacientes, la cuestión de la supuesta afectación de las mismas al derecho a la integridad física plantea pocos problemas ya que al consistir normalmente en la verificación de aire espirado o en una prueba salival, no plantean duda alguna de intromisión en la integridad física de la persona afectada. Sin embargo, la realización de un análisis de sangre, como prueba de contraste, sí que podría afectar de algún modo a este derecho, como ha reconocido el propio Tribunal Constitucional a otros efectos, aunque ello no conlleva su ilegitimidad constitucional si se realiza con el cumplimiento de ciertos requisitos. Pero a estos efectos, se trata de una injerencia corporal mínima en la integridad física, que en nuestro sistema sólo puede realizarse, para proceder a la detección de la tasa de alcoholemia, a petición del interesado o por orden de la autoridad judicial. En el primer supuesto, lógicamente, no se plantean problemas de constitucionalidad y tampoco en el segundo, siempre que la decisión judicial cumpla con los requisitos establecidos por la jurisprudencia

constitucional (previsión legal, fin legítimo, proporcionalidad, no afectación a la dignidad de la persona ni a la salud). Afirma el Tribunal Constitucional que *«ni aun el examen de sangre constituye una injerencia prohibida por el artículo 15, por lo menos (sic) la investigación mediante aparatos de detección alcohólica del aire espirado⁶»*.

2. La libertad personal

Desde la perspectiva de este derecho fundamental, los problemas planteados por la práctica de las pruebas de alcoholemia o de drogas se derivan de la necesaria privación momentánea de la libertad deambulatoria del obligado a someterse a la prueba, que se produce sin las garantías previstas en el artículo 17 de la Constitución. Sin embargo, el propio Tribunal Constitucional, aun habiendo afirmado que no pueden encontrarse “zonas intermedias entre detención y libertad”, ha admitido la existencia de supuestos de privación de libertad distintos a la detención o a la prisión y a los cuales no son aplicables las garantías previstas en los apartados 2 y 3 del artículo 17. Y precisamente uno de los supuestos es el de la práctica de la prueba de alcoholemia; por ello el Tribunal Constitucional ha señalado que las garantías del art. 17.3 *«hallan, pues, su sentido en asegurar la situación de quien, privado de su libertad, se encuentra ante la eventualidad de quedar sometido a un procedimiento penal, no encontrándose en esta situación quien, conduciendo un vehículo de motor, es requerido policialmente para efectuar una prueba de alcoholemia, “porque ni el así requerido queda, sólo por ello, detenido en el sentido constitucional del concepto, ni la realización misma del análisis entraña exigencia alguna de declaración autoincriminatoria del afectado, y sí sólo la verificación de una pericia técnica de resultado incierto y que no exorbita, en sí, las funciones propias de quienes tienen como deber la preservación de la seguridad del tránsito”, de manera que la realización de la prueba constituye para el afectado un sometimiento a las normas de policía, no ilegítimo desde la perspectiva constitucional»⁷*. En la misma línea, ha destacado que la presencia física de una persona en las dependencias policiales para la práctica de la prueba de alcoholemia o de drogas, por el tiempo estrictamente necesario para llevarla a efecto, no puede equipararse a la privación de libertad a que se refiere el artículo 17

⁶ STC 103/1985, de 4 de octubre, f. j. 3.

⁷ STC 107/1985, de 7 de octubre, f. j. 3.

de la Constitución, de manera que *«el sometimiento de los conductores de vehículos a las normas del Código de la Circulación y, por tanto, a las autoridades encargadas de su cumplimiento, en cuanto no desborden (...) el campo de actuación que les es propio no guardan relación alguna con el derecho a la libertad»*⁸.

Por lo que se refiere a la incidencia de las pruebas de alcoholemia o de estupefacientes sobre el derecho a la libertad del artículo 17, en cuanto a la libertad física cuya privación se rodea de específicas garantías, la consecuencia es que dichas garantías no serán aplicables a quien se vea forzosamente sometido a la realización de una prueba de alcoholemia. Sin embargo, si, como consecuencia de la práctica de la prueba fuese preciso iniciar un procedimiento penal contra el afectado y este proceso hubiera de comenzar con una detención de acuerdo con las previsiones legales al respecto, sí nos situaríamos ya en el ámbito protegido por el artículo 17 de la Constitución, siendo aplicables las garantías previstas en los apartados 2 y 3 de este precepto.

3. La intimidad personal

El posible ataque a este derecho por la realización de las pruebas de alcoholemia o de psicotrópicos podría aparecer, por un lado, por la invasión de la “intimidad corporal”, del artículo 18.1 y por otro, por la vulneración de la intimidad personal para la obtención de información sobre el sujeto que éste no desearía desvelar. Pero en ninguno de los dos ámbitos existe realmente vulneración del derecho fundamental del artículo 18.1. Por lo que se refiere a la “intimidad corporal”, la protección existe frente a intromisiones en partes del cuerpo que, según el criterio cultural existente en un momento dado sobre el pudor, pueden considerarse “íntimas”⁹. Y también hay que descartar la vulneración del derecho a la intimidad por la obtención de información privada, ya que, como ha señalado el Tribunal Constitucional *«para que tal afectación sea constitucionalmente relevante, y, por tanto, pueda considerarse lesiva del artículo 18.1 de la Constitución, es preciso que la misma carezca de una*

⁸ STC 22/1988, de 18 de febrero, f. j. 1.

⁹ Sobre la delimitación entre intimidad corporal e integridad física, véase por todas la STC 207/1996, de 26 de diciembre, f. j. 2

justificación objetiva y razonable, lo que no ocurre en los supuestos que ahora se analizan, en los que se cumplen los requisitos de previsión legal, fin legítimo y proporcionalidad y razonabilidad de la medida»¹⁰.

4. El derecho a no declarar, a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable

El Tribunal Constitucional ha descartado que la obligatoriedad de someterse a las pruebas de alcoholemia o de drogas pueda vulnerar el derecho a no declarar del artículo 17.3 de la Constitución; a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable del artículo 24.2 del mismo texto, ya que *«no se obliga al detectado a emitir una declaración que exteriorice un contenido, admitiendo su culpabilidad, sino a tolerar que se le haga objeto de una especial modalidad de pericia, exigiéndole una colaboración no equiparable a la declaración comprendida en el ámbito de los derechos proclamados en los artículos 17.3 y 24.2 de la Constitución»¹¹*, de manera que la prueba no *«entraña exigencia alguna de declaración autoincriminatoria del afectado, y sí sólo la verificación de una pericia técnica de resultado incierto»¹²*. En resumen, resulta que, *«las pruebas para la comprobación de la conducción bajo la influencia del alcohol o de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas y, entre ellas, las de espiración de aire a través de un alcoholímetro, no constituyen en rigor una declaración o testimonio, por lo que no pueden suponer vulneración alguna de los derechos a no declarar, a no declarar contra uno mismo y a no confesarse culpable»¹³.*

La introducción en el Código Penal de 1995 de una nueva figura delictiva, la de la negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia, que se remitía

¹⁰ STC 234/1.997, de 18 de diciembre, f. j. 9, que a continuación analiza el cumplimiento por esta prueba de los mencionados requisitos. En cuanto a la no intervención de la autoridad judicial, el Tribunal la encuentra justificada por razones de urgencia y necesidad.

¹¹ STC 103/1985, de 4 de octubre, f. j. 3 Jurisprudencia reiterada, entre otras, en STC 161/1997, de 2 de octubre, AATC 837/1988, de 4 de julio, f. j. 2, y 221/1990, de 31 de mayo, f. j. 2.

¹² STC 107/1985, de 7 de octubre, f. j. 3; en el mismo sentido, SSTC 22/1988, de 18 de febrero, f. j. 1, y 252/1994, de 19 de septiembre, f. j. 4.

¹³ STC 161/1997, de 2 de octubre, f. j. 7.

a efectos de pena al delito de desobediencia del artículo 556 del Código Penal, supuso desde el inicio problemas, tanto en cuanto a su constitucionalidad como en relación con el artículo 379 (la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas) y su delimitación con la infracción administrativa. La negativa al sometimiento a estas pruebas era, hasta entonces, un ilícito administrativo desde la promulgación del Real Decreto 1567/81, de 8 de mayo y el endurecimiento de la legislación penal relativa a estos hechos vino a plantear problemas en orden a la constitucionalidad del precepto, ya que se consideraba que podía atentar contra derechos procesales constitutivos de derechos fundamentales recogidos en el artículo 24 del texto constitucional, como son el derecho a la defensa, a no declarar en contra propia y a la presunción de inocencia; también se argumentó que podría suponer la vulneración del derecho a la intimidad, a la integridad física, a la libertad personal y al principio de proporcionalidad. Las Sentencias del Tribunal Constitucional 161/97¹⁴, de 2 de octubre y 234/97¹⁵, de 18 de diciembre resolviendo las cuestiones de constitucionalidad que se le planteaban, establecieron la conformidad con la Constitución del entonces artículo 380, hoy 383 del Código Penal, afirmando que este precepto no lesiona el principio de proporcionalidad, presunción de inocencia o derecho a no declarar contra uno mismo. Tras estas Sentencias se considera que la cuestión está resuelta a favor de la constitucionalidad del anterior artículo 380 e igualmente para el actual 383¹⁶.

¹⁴ En esta Sentencia del Tribunal Constitucional en que se decidió sobre la cuestión de inconstitucionalidad relacionada con la proporcionalidad de la pena ante la negativa a realizar las pruebas de alcoholemia, hubo dos votos particulares en relación con la infracción del principio de proporcionalidad, los de los magistrados García Manzano y Gimeno Sendra que estimaron que la vulneración era triple: no reunir la gravedad de la desobediencia, falta de necesidad y ausencia de relación con el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas. Por su parte los magistrados Ruiz Vadillo y García Mon y González-Regueral consideraron igualmente lesionado el principio de proporcionalidad por “la evidente desproporción llamativa, fuera de lo que se puede entender por lógica jurídica, entre la pena asignada a la falta de colaboración y la establecida para el delito principal”.

¹⁵ La Sentencia del Tribunal Constitucional, nº 234/97, de 18 de diciembre, asumió las declaraciones sobre el respeto al principio de proporcionalidad.

¹⁶ VID: GÓMEZ PAVON, P. *“La reforma de los delitos contra la seguridad vial”*, RJUAM, núm. 25, pág. 127. 2012

5. La presunción de inocencia y la introducción en el proceso de las pruebas de alcoholemia y de drogas

La mayor parte de problemas de constitucionalidad que plantea la prueba de alcoholemia o de drogas suelen relacionarse con el derecho a la presunción de inocencia y en particular, con el alcance probatorio de la misma. De hecho, la jurisprudencia constitucional ha tratado este tema con mayor abundancia que todos los demás. Para nuestro Alto Tribunal la presunción de inocencia puede resumirse en los siguientes puntos¹⁷.

- 1) que la presunción de inocencia ocasiona un desplazamiento de la prueba a las partes acusadoras, a quienes incumbe la prueba de los hechos constitutivos de la pretensión penal.
- 2) que dicha actividad probatoria de cargo ha de ser suficiente para generar en el Tribunal la evidencia de la existencia de un hecho punible y de la responsabilidad penal que en él tuvo el acusado.
- 3) que la actividad probatoria ha de sustentarse en auténticos actos de prueba practicados en el juicio oral bajo la vigencia de los principios de igualdad, contradicción, inmediación y publicidad, aunque no vulneran la presunción de inocencia los supuestos de prueba preconstituida y anticipada, siempre y cuando se cumplan ciertos requisitos (imposibilidad de reproducción en el juicio oral, intervención del juez instructor, posibilidad de contradicción, e introducción en el juicio oral a través de la lectura de los documentos).

Conjugando la constitucionalidad de las pruebas de alcoholemia y de drogas con la presunción de inocencia se plantean dos cuestiones: una, si nuestra Constitución admite que una persona se vea sometida a una

¹⁷ La jurisprudencia constitucional sobre este derecho es abundantísima. Pueden destacarse, por ejemplo, las SSTC 31/1981, de 28 de julio, f. j. 2; 55/1982, de 26 de julio, f. j. 2; 2/1984, de 18 de enero, f. j. 3; 109/1986, de 24 de septiembre, f. j. 2; 126/1986, de 22 de octubre, f. j. 2; 150/1987, de 1 de octubre, f. j. 2; 105/1988, de 8 de junio, f. j. 3; 76/1990, de 26 de abril, f. j. 8; 120/1994, de 25 de abril; 42/1999, de 27 de abril, f. j. 2

prueba que puede resultar incriminatoria para él; la segunda son los requisitos que debe cumplir su introducción en el proceso de la prueba obtenida para que pueda considerarse “prueba de cargo” capaz de desvirtuar la presunción de inocencia.

En cuanto a la primera cuestión que se relaciona con los derechos a no declarar, no declarar contra sí mismo y no confesarse culpable, la jurisprudencia constitucional especifica que técnicamente el resultado de la prueba de alcoholemia o del test salival no puede considerarse “declaración”. En consecuencia, la obligatoriedad de someterse a las pruebas no supone, a juicio del Tribunal, menoscabo del derecho a la presunción de inocencia por inversión de la carga material de la prueba, pues estas pruebas *«no constituyen actuaciones encaminadas a obtener del sujeto el reconocimiento de determinados hechos o su interpretación o valoración de los mismos, sino simples pericias de resultado incierto que, con independencia de que su mecánica concreta no requiera sólo un comportamiento exclusivamente pasivo, no pueden catalogarse como obligaciones de autoincriminarse, es decir, como aportaciones o contribuciones del sujeto que sostengan o puedan sostener directamente, en el sentido antes dicho, su propia imputación penal o administrativa, ya que (...) con ello quien se ve sometido a esas pruebas «no está haciendo una declaración de voluntad ni emite una declaración que exteriorice un contenido admitiendo su culpabilidad»¹⁸.*

Sobre la segunda cuestión, hay que plantearse qué valor probatorio, y con qué requisitos, se pueden incorporar los test de alcoholemia o de drogas al proceso penal. La jurisprudencia constitucional al respecto admite que el atestado policial puede alcanzar valor probatorio siempre que su introducción en el juicio oral se realice permitiendo el sometimiento a contradicción¹⁹, como cuando contiene datos objetivos y verificables (por ejemplo, croquis, planos, huellas, fotografías), o bien, cuando contiene pericias técnicas realizadas por los agentes policiales –tal es el caso del test de alcoholemia o de drogas– que no pueden ser reproducidas en el

¹⁸ STC 161/1997, de 2 de octubre, f. j. 7.

¹⁹ Sobre el valor probatorio del atestado policial, por todas, STC 173/1997, de 14 de octubre, f.j. 2.

juicio oral y pueden considerarse prueba preconstituida de la policía judicial²⁰.

En este sentido, el Tribunal ha señalado reiteradamente la peculiaridad del atestado que contiene los resultados de la prueba de impregnación alcohólica o del test salival, derivada del carácter técnico de la misma (a la que puede atribuirse el carácter de prueba pericial lato sensu), y de su imposibilidad de reproducción en el juicio oral.

Ahora bien, para que la prueba de alcoholemia y de drogas tenga la consideración de prueba preconstituida se necesita que por un lado, esta se haya practicado con las garantías formales establecidas para preservar el derecho de defensa (especialmente, el conocimiento del interesado a través de la oportuna información de su derecho a un segundo examen y a la práctica de un análisis de sangre a efectos de contraste) y por otro lado que dicha prueba sea incorporada al proceso de forma que se satisfaga el derecho a la defensa y a un proceso público con todas las garantías, respetándose, en la medida de lo posible, los principios de inmediación judicial, oralidad y contradicción. Pero, si se cuestiona la fiabilidad del resultado del test o su valor como elemento determinante del supuesto delictivo, no será suficiente la simple reproducción en el juicio oral del atestado en el que consta el resultado de la prueba de impregnación alcohólica, sino que será preciso que la misma sea ratificada en el juicio oral. Esta ratificación se producirá normalmente mediante la declaración testifical de los policías firmantes del atestado, aunque el Tribunal ha admitido también la ratificación por otros testigos, por la declaración de perjudicado, por la declaración del acusado o por las propias circunstancias que rodearon la conducción. En todo caso lo importante es que estas declaraciones puedan ser sometidas a contradicción; sin perjuicio de que en dicho acto se practiquen otras pruebas tendentes a acreditar la influencia de la bebida ingerida en la conducción, teniendo en cuenta que, para que exista delito habrá que probar, bien la superación de la tasa objetivada de 0,60 mg/l de alcohol en aire espirado, bien la influencia de la ingesta de estupefacientes o alcohol en la conducción²¹.

²⁰ VID. GIMENO SENDRA, V. *“La prueba preconstituida de la policía judicial”* Revista Catalana de Segurita Pública, pág. 39 y ss. Mayo, 2010.

²¹ Entre otras, SSTC 100/1985, de 3 de octubre; 103/1985, de 4 de octubre; 145/1985, de 28 de octubre; 148/1985, de 30 de octubre; 145/1987, de 23 de septiembre; 22/1988, de 18 de febrero; 5/1989, de 19 de enero; 3/1990, de 15 de enero; 222/1991,

IV. IMPREGNACIÓN ALCOHÓLICA, DROGAS E INFLUENCIA

La doctrina tradicionalmente ha admitido que para la consumación del delito de conducción embriagada o por drogas, es necesario además probar la influencia de estas sustancias en la conducción, atendiendo a las circunstancias del caso, y no con el único dato objetivo de la superación de una determinada tasa de alcoholemia. Desde antiguo, se ha considerado que se encuentra influenciado por el alcohol todo conductor que, como consecuencia de su ingestión sufre unos efectos que pueden poner en peligro la seguridad del tráfico, de manera que la sola constatación de una tasa de alcoholemia no debería llevar a incriminar la conducta dentro de los límites del precepto penal, ya que lo determinante es la influencia producida por esa cantidad de alcohol. En la actualidad, el precepto penal prohíbe la conducción de un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. Y siempre se considerará delito a todos los efectos cuando el que conduzca lo haga con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro aunque durante la conducción no se hayan apreciado signos exteriores de que el sometido a la prueba lo esté haciendo bajo la influencia de esas sustancias o no se le aprecien a la persona requerida para la realización de la prueba, síntomas evidentes de que el alcohol o las drogas le influyen para conducir.

Con la introducción en nuestro ordenamiento de la tasa objetivada, se abandonaba la línea constante y uniforme que mantuvo el Tribunal Constitucional en el sentido de señalar que el delito de conducción bajo el efecto de bebidas alcohólicas no se producía por la simple constatación de un cierto grado de alcoholemia, sino que era preciso demostrar la influencia del alcohol en la conducción. Así durante mucho tiempo afirmó que en el supuesto delictivo de conducción embriagada *«no basta, pues, para subsumir el hecho enjuiciado en el tipo penal, comprobar el grado de*

de 25 de noviembre; 24/1992, de 14 de febrero; 111/1999, de 14 de junio. Véanse también AATC 62/1983, de 16 de febrero; 305/1985, de 8 de mayo; 682/1986, de 30 de julio; 191/1988, de 15 de febrero; 837/1988, de 4 de julio; 2/1999, de 13 de enero (estos dos últimos autos contienen un buen resumen de la jurisprudencia anterior en la materia).

impregnación alcohólica en el conductor, sino que, aunque resulte acreditada esa circunstancia mediante las pruebas biológicas practicadas con todas las garantías procesales que la ley exige (...) sería también necesario comprobar su influencia en la conducción»²².

Hay que tener en cuenta que la primera legislación penal sobre el tema de la conducción embriagada en España, contenida en la Ley de 9 de mayo de 1950²³, exigía un estado de incapacidad para conducir con seguridad para que se entendiera producido el delito; la Ley de 24 de diciembre de 1962 suprimió dicho requisito, pero exigía aún una influencia manifiesta del alcohol en la conducción; y la ley 3/1967, de 8 de abril, suprimió el término “manifiesta”, todo lo cual tiende a objetivar el delito.

Actualmente, con la reforma del artículo 379 del Código Penal redactado por el apartado centésimo octavo del artículo único de la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal publicada en el Boletín Oficial del Estado de 23 junio de 2010, vuelve a imponerse en parte la teoría objetivadora al declarar que además de la influencia en la conducción, también será delito de conducción embriagada la mera superación de la tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro aunque durante la conducción no se hayan apreciado síntomas de influencia en la misma. Se ha afirmado que “quedando suficientemente acreditada la impregnación alcohólica, es indudable el reconocer su influencia en la conducción del vehículo, con la consiguiente disminución de la capacidad sensorial, de reflejos y de atención, puesto que quien se encuentra con una tasa superior a la admitida, está en situación de aumentar los riesgos de la conducción...”, también se afirma que el delito de conducción etílica “se integra y consume por la prueba de la ingesta alcohólica en cantidad superior a la legalmente tolerada de 1,2 gramos por mil centímetros

²² STC 22/1988, de 18 de febrero, f. j. 3. Y en similar sentido, STC 5/1989, de 19 de enero, f. j. 2; y 252/1.994, de 19 de septiembre, f. j. 5.

²³ Ley de 9 de mayo de 1950 sobre uso y circulación de vehículos a motor, BOE núm. 130, de 10 de mayo de 1950. Se trata de una Ley penal especial, a la que algunos autores, como CUELLO CALÓN denominaron Ley Penal del Automóvil. Ver *Ley penal del automóvil. Texto y comentario de la ley de 9 de mayo sobre uso y circulación de los vehículos a motor*. Bosch, Casa Editorial. Barcelona 1950.

cúbicos en sangre...”, o que la tasa detectada superior a los límites permitidos “autoriza a afirmar sin más su incompatibilidad con una normal conducción”.

Con la prueba de detección de drogas mediante la aportación del sometido a la prueba de saliva en cantidad suficiente para realizar la prueba, la mera detección de drogas en el organismo de la persona que conduzca un vehículo a motor o un ciclomotor determinará por sí misma la aplicación de una sanción administrativa sin importar la cantidad de sustancia ingerida; ahora bien, para poder imputarle el delito de conducción bajo los efectos de drogas, en este caso siempre será necesario acreditar que ese conductor estaba influido en su conducción por las sustancias consumidas, al no existir una tasa para la ingesta de drogas que por sí sola determine que su simple superación supone la comisión del delito.

1. Las pruebas de alcoholemia y de drogas

Si la prueba de alcoholemia o la de drogas se realizan o se incorporan al proceso penal sin las garantías constitucionales, serán declaradas inválidas. Lo mismo debe decirse cuando no se cumplen los requisitos previstos en la legislación sobre tráfico para la práctica de la prueba de alcohol al conductor de un vehículo a motor o un ciclomotor: que medie un intervalo mínimo de diez minutos entre las dos pruebas, la información del derecho del sometido a contrastar los resultados mediante análisis de sangre, la utilización de etilómetros oficialmente autorizados, etc. Todos ellos son presupuestos imprescindibles para otorgar validez probatoria a la prueba de alcoholemia²⁴, cuyo cumplimiento debe además ser acreditado por la acusación.

²⁴ Dichos requisitos están correctamente sistematizados desde hace mucho tiempo, por ejemplo, por la sentencia de la Audiencia Provincial de Ciudad Real de 21-2-1994: “En esas garantías, que redundan en la fiabilidad del resultado, se enmarcan la homologación del aparato empleado, su periódica revisión y calibrado; la instrucción al conductor interesado de la obligación de someterse y las consecuencias de su negativa; la realización de dos pruebas sucesivas, espaciadas entre sí por diez minutos al menos, y finalmente la instrucción al interesado del derecho a realizar la extracción de sangre para su análisis, si no se halla conforme.

Para otorgar plena validez a la incorporación de la prueba de alcoholemia o de drogas al proceso penal no sólo se requiere el cumplimiento de los requisitos legales para la validez de la prueba, y el respeto de los derechos fundamentales aplicables en todos los ámbitos, sino también el de la práctica e introducción de dicha prueba en el proceso penal de acuerdo con las garantías constitucionales de aplicación específica en este orden jurisdiccional: reproducción en el juicio oral mediante práctica de pruebas con posibilidad de contradicción, y de acuerdo con los principios de inmediación y oralidad, etc. (salvo que se practiquen otras pruebas que acrediten la influencia).

2. Otras pruebas. Los “signos externos”

Cuando en determinados supuestos, tales como accidentes de tráfico o infracciones graves, el sometido a la prueba diere un resultado superior al establecido en la norma, pero inferior al delimitado para considerarse delito, será necesario acreditar la influencia en la conducción para poder imputarle el delito de conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas. Este requisito será imprescindible cuando la investigación se haga por la conducción bajo la influencia de drogas tóxicas ya que al no existir una tasa objetivada que sirva como escala de medida de la ingesta de dichas sustancias, bastará con que al sometido a la prueba salival se le demuestre el consumo para que entre en juego el procedimiento administrativo sancionador. Pero para sostener la investigación por la vía penal se deberá acreditar, mediante otras posibles pruebas, que las sustancias tóxicas incorporadas al organismo del sometido a la prueba han influido en la conducción.

Entre estas pruebas, cobra especial relevancia la declaración de los agentes que en su momento pararon al conductor y que le realizaron la prueba de alcoholemia o de drogas ya que dicha declaración puede poner de manifiesto otros datos de gran importancia en la acreditación del delito: si la parada y práctica de la prueba fueron consecuencia de un control preventivo y aleatorio, o de un modo de conducción inadecuado, o por la comisión de alguna infracción o de un accidente; si se cometieron infracciones o la conducción era impropia de alguien que conduce sobrio, el comportamiento del acusado en su relación con los propios agentes y sobre todo, si el mismo presentaba “signos externos” de haber ingerido alcohol o drogas.

Es habitual en los procedimientos penales por delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas que los agentes declaren sobre los signos externos que presentaba el conductor, y que pueden denotar la influencia de bebidas alcohólicas: habla pastosa, ojos brillantes, aspecto abatido, deambulacion vacilante, olor a alcohol, etc. Datos que son relevantes y han de tenerse en cuenta en el enjuiciamiento de este tipo de delitos, pudiendo fundamentar una condena, conjuntamente con el dato de la prueba de alcoholemia o de drogas.

Con los signos externos que se reflejan en las diligencias abiertas por los agentes y que se incorporan al proceso penal, existe el peligro de que dicha diligencia se realice de forma casi mecánica, rellenando un formulario en el que se repita sistemáticamente una serie de signos tipo comunes a todos los conductores embriagados: ello no invalida esta prueba, pero obliga a valorarla con cautela, sobre todo si en el acto del juicio los agentes son incapaces de responder a las preguntas concretas de las partes personadas porque en ocasiones ha transcurrido un dilatado periodo de tiempo entre la investigación del conductor y la celebración de la vista oral y los agentes intervinientes no pueden recordar con exactitud las circunstancias de ese caso concreto, a veces similar a otros muchos supuestos, sobre todo en pruebas realizadas en controles preventivos en los que no han ocurrido circunstancias excepcionales que diferencien esa actuación concreta del resto.

CAPÍTULO SEGUNDO. LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO Y SU EVOLUCIÓN DESDE 1995

I. PLANTEAMIENTO

La circulación de vehículos se caracteriza por la concurrencia en el espacio y tiempo de tres elementos fundamentales: la vía, el vehículo y la persona. Esta última, es la única que puede realizar acciones autónomas mediante su actuación en el medio público que pueden llegar a constituirse como conductas susceptibles de tipificación penal. De tal modo, queda claro que nuestro comportamiento como conductor, como viajero dentro de un vehículo o incluso como peatón que transita por las vías públicas, puede ser constitutivo de delito, separando la acción del ámbito del procedimiento administrativo sancionador en función de la intensidad con la que vulneramos las normas. De ahí, la necesidad de que el legislador penal haya sancionado como delito determinadas actuaciones que se encuentran relacionadas con la circulación de vehículos por las vías, tanto públicas como en determinados casos las privadas.

Para conocer la punibilidad de los delitos contra la seguridad vial hay que empezar por determinar una serie de características que son comunes a todos ellos.

Actualmente el capítulo IV del Título XVII del Libro II del Código Penal regula bajo la rúbrica “De los delitos contra la Seguridad Vial” los delitos contra la seguridad vial colectiva en los artículos que ocupan desde el 379 hasta el 385. Estos delitos se encuadran dentro de los delitos de peligro y se caracterizan según distingue, entre otros autores, Rodríguez Devesa por una serie de características comunes:

- 1) Ser delitos de mera actividad. Por ello, para su consumación basta con que se pongan en peligro los bienes jurídicos protegidos, no siendo necesario el resultado de que las personas sufran lesión alguna. De tal modo que, en los delitos de peligro, el legislador sanciona no un resultado lesivo sino la realización de conductas que llevan una alta probabilidad de lesionar un bien jurídico. Así entre los delitos tipificados en nuestro Código Penal, encontramos los delitos de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas,

drogas tóxicas o estupefacientes, el conducir a velocidad excesiva o de modo peligroso, el obstaculizar o perturbar gravemente la circulación, la negativa a someterse a las pruebas de determinación de alcohol o para la detección de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas y la conducción sin haber obtenido nunca el permiso o licencia de conducción o tras haber sido privado de él.

- 2) Son delitos en los que además de proteger un bien jurídico propio, en todos ellos se protege también la seguridad vial.

II. EVOLUCIÓN DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL EN EL ACTUAL CÓDIGO PENAL DESDE SU APROBACIÓN

En su redacción original, la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal²⁵, determinaba lo que entonces se optó por denominar delitos contra la seguridad del tráfico estableciendo una serie de penas por el incumplimiento de esos preceptos. A continuación, se enumeran los tipos penales y sus penas tal y como se publicaron en el momento de la aprobación de ese texto legal para posteriormente analizar su evolución.

1. El artículo 379

El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas, será castigado con la pena de arresto de ocho a doce fines de semana o multa de tres a ocho meses y, en cualquier caso, privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, respectivamente, por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

2. El artículo 380

El conductor que, requerido por el agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de los hechos descritos en el artículo anterior, será castigado como autor de

²⁵ BOE núm. 281, de 24 de noviembre de 1995.

un delito de desobediencia grave, previsto en el artículo 556 de este Código.

3. El artículo 381

El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiera en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.

4. El artículo 382

Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o multa de tres a ocho meses el que origine un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:

1.º Alterando la seguridad del tráfico mediante la colocación en la vía de obstáculos imprevisibles, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables, mutación o daño de la señalización, o por cualquier otro medio.

2.º No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.

5. El artículo 383

Cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 381 y 382 se ocasionara, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces y Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada, condenando en todo caso al resarcimiento de la responsabilidad civil que se haya originado.

En la aplicación de las penas establecidas en los citados artículos, procederán los Jueces y Tribunales según su prudente arbitrio, sin sujetarse a las reglas prescritas en el artículo 66.

6. El artículo 384

Será castigado con las penas de prisión de uno a cuatro años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a seis y hasta diez años, el que, con consciente desprecio por la vida de los demás, incurra en la conducta descrita en el artículo 381.

Cuando no se haya puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, la pena de prisión será de uno a dos años, manteniéndose el resto de las penas.

7. El artículo 385

El vehículo a motor o el ciclomotor utilizado en los hechos previstos en el artículo anterior, se considerará instrumento del delito a los efectos del artículo 127 de este Código.

III. FALTAS RELATIVAS A LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO

Las faltas, como ilícito penal de carácter leve, han estado reguladas en el Libro III del Código Penal, dentro del Título Primero referido a las faltas contra las personas desde su publicación. Sin embargo, con la reciente modificación del Código Penal introducida por la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal,²⁶ el Libro III, intitulado “De las Faltas y sus penas” ha quedado sin contenido, dando lugar a la aparición en nuestro ordenamiento jurídico de una nueva calificación de los ilícitos penales de contenido mínimo, cuales son los delitos leves, definidos como aquellos castigados con pena leve, entre los que no se encuentra ninguno de los hechos castigados como delitos contra la seguridad vial.

Hasta la reforma penal actual, a los hechos que nuestro ordenamiento castigaba como faltas por ser hechos de carácter leve, se les aplicaban las faltas reguladas en ese Libro III y así, por medio del artículo 621, hoy derogado, se regulaban las penas a imponer por hechos relativos al fenómeno de la circulación cuando se producían lesiones a las personas

²⁶ BOE núm. 77, de 31 de marzo de 2015.

por infracción a las normas de cuidado objetivo, bien se tratase de imprudencia grave, bien se cometieran los hechos por imprudencia leve. Veamos su extinta regulación y su contenido como diferenciador de los supuestos de la imprudencia para determinar si se consideraba grave o leve.

1. El artículo 621

1. Los que por imprudencia grave causaren lesiones consideradas de menor gravedad, atendidos el medio empleado o el resultado producido, serán castigados con la pena de multa de uno a dos meses.
2. Los que por imprudencia leve causaren la muerte de otra persona, serán castigados con la pena de multa de uno a dos meses.
3. Los que por imprudencia leve causaran lesión constitutiva de delito serán castigados con pena de multa de 10 a 30 días.
4. Si el hecho se cometiera con vehículo a motor o ciclomotor, podrá imponerse además la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo de tres meses a un año.

A la vista de la redacción de este artículo, se hacía preciso establecer claramente la diferencia entre una imprudencia leve o una grave porque cuando nos encontrábamos ante una imprudencia con resultado de muerte, si la calificación de la imprudencia se determinaba como grave, estábamos ante un delito tipificado en el artículo 142 del Código Penal. Por el contrario, cuando esta imprudencia se estimaba leve, estábamos ante una falta del artículo 621 del mismo cuerpo legal. De ahí la importancia de la calificación de la imprudencia.

En este sentido y en relación a la calificación de la imprudencia relativa al fenómeno de la circulación, podemos señalar la definición que la Sala 2ª del Tribunal Supremo hacía sobre la imprudencia grave calificándola como “la más grave infracción de las normas de cuidado formalizadas en la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial” o la “vulneración de las reglas más elementales de cautela o diligencia exigibles en la conducción”. En tanto que en la imprudencia simple o leve se acusaba la “omisión de la atención normal o debida en relación con los

factores circunstanciales de todo orden que definen el supuesto concreto” o “la infracción de un deber de cuidado de pequeño alcance”.

Debido a la delgada línea que separaba ambos tipos de imprudencia, se hacía extraordinariamente difícil, establecer unos criterios genéricos que pudieran servir para calificar automáticamente la selección de una u otra, por lo que conviene hacer un breve recordatorio sobre algunos pronunciamientos que ha realizado la jurisprudencia sobre la delicada delimitación de la imprudencia en el ámbito del tráfico.

Concretamente se ha calificado como imprudencia grave, atendidas las circunstancias concurrentes en el caso enjuiciado: el circular a velocidad excesiva rebasando al vehículo que se encontraba detenido ante un paso de peatones (STS 720/2003, de 21 de mayo), el conducir con exceso de velocidad en una población (SSTS 12/12/89 y 8/5/97), el salirse de la calzada e invadir la calzada opuesta (SSTS 15/4/02, 19/6/87), la inobservancia de preferencias de paso en un cruce (STS 22/4/87), el rebasar semáforos en rojo (SSTS 1920/2001, de 26 de octubre, 95/1997, de 27 de enero), el realizar adelantamientos careciendo de visibilidad (STS 26.4.1990), o el conducir sin prestar atención alguna a las incidencias viarias (STS 14.11.92).

IV. MODIFICACIONES REALIZADAS EN EL CÓDIGO PENAL

A la vista del poco calado que la penalización de las conductas tipificadas como delitos contra la seguridad del tráfico presentaba ante la sociedad española y de la aparición de nuevas actuaciones punibles en nuestras vías circulatorias que deberían ser convenientemente castigadas y que no habían sido previstas anteriormente, el legislador optó por realizar una reforma para este tipo de delitos y así, el día 1 de octubre de 2004 entró en vigor la Ley Orgánica 15/2003 de 25 de noviembre²⁷, que modificó el Código Penal. Esta reforma adaptó los tipos ya existentes e introdujo nuevas figuras delictivas de acuerdo con las más acuciantes preocupaciones políticas, con el fin de conseguir que el ordenamiento penal diera una respuesta efectiva a la realidad delictiva. De este modo

²⁷ BOE núm. 283 de 26 de noviembre.

resultaron modificados los artículos 195, 244, 379, 381, 382, 623 y 636 (estos dos últimos relativos a faltas).

En una más reciente modificación del Código Penal, operada por la Ley Orgánica 15/2007, se definieron con mayor rigor aún todos los delitos relacionados con la seguridad vial, evitando que determinadas conductas calificadas como violencia vial pudieran quedar impunes. El objetivo que se perseguía era incrementar el control sobre el riesgo en los excesos de velocidad que se habían de tener por peligrosos estableciendo un máximo numérico a partir del cual ya se cometía el tipo o determinando unos niveles de ingesta alcohólica que hubieran de merecer la misma consideración.

Como importante novedad, en consonancia con la implantación en nuestro país desde el día 1 de junio de 2006 del permiso de conducir por puntos²⁸, se incorporó un precepto sancionador que castigaba la conducción de vehículos por quienes hubieran sido privados, judicial o administrativamente del derecho a hacerlo así, como por quienes nunca hubieran obtenido permiso o licencia de conducción. Las penas se incrementaban notablemente, en especial, en lo concerniente a la privación del permiso de conducción. Además, se introdujeron como pena en los delitos contra la Seguridad Vial los trabajos en beneficio de la comunidad.

Esta modificación entró en vigor el 2 de diciembre de 2007 salvo el párrafo segundo del artículo 384 (la conducción por quien está privado judicialmente del permiso o licencia de conducción o sin haber obtenido nunca el permiso o licencia) que entró en vigor el 1 de mayo de 2008.

También es necesario hacer referencia a la reforma introducida por la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica el Código Penal en la que, en la búsqueda de una mayor proporcionalidad en la respuesta jurídico penal a determinadas conductas de peligro abstracto, concretamente en el ámbito de los delitos contra la seguridad vial, el

²⁸ Introducido en nuestro ordenamiento por la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. BOE núm. 172 de 20 de julio de 2005.

legislador consideró conveniente reformar los artículos 379 y 384 en un triple sentido:

En primer lugar, se equiparó la pena de prisión prevista para ambos delitos, al entender que no existía razón de fondo que justificase la diferencia en la respuesta punitiva.

Por otra parte, se eliminó la disyuntiva del juzgador de tener que optar por imponer la pena de prisión o la de multa conjuntamente con la de trabajos en beneficio de la comunidad, estableciéndose los tres tipos de penas como alternativas. De este modo se concedía un mayor grado de arbitrio al Juez a la hora de decidir sobre la imposición de cualquiera de las tres penas previstas, permitiendo reservar la pena de prisión, como la de mayor gravedad, para supuestos excepcionales.

De otro lado, superando el sistema actual en el que únicamente se preveía para el caso del delito del artículo 381, se introdujo un nuevo artículo 385 bis, en el que se estableció que el vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos previstos en el Capítulo se consideraría instrumento del delito a los efectos del decomiso del mismo establecido en los artículos 127 y 128.

Por último, en los supuestos de imposición de la pena de prisión, tratándose de los delitos contenidos en los artículos 379, 383, 384 y 385, se concedía a los jueces la facultad excepcional de rebajarla en grado atendiendo a la menor entidad del riesgo y a las demás circunstancias del hecho enjuiciado.

La última reforma operada en el Código Penal²⁹, aunque ha eliminado el Libro III relativo a las faltas y sus penas, no ha modificado en nada el capítulo referente a los delitos contra la seguridad vial, que han quedado como a continuación se expone:

²⁹ Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. BOE núm. 77, de 31 de marzo de 2015.

1. El artículo 379

1. El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

2. Con las mismas penas será castigado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.

- **Sujeto activo será:**

- quien conduce un vehículo a motor o un ciclomotor a velocidad superior en 60 o en 80 kilómetros por hora a la permitida reglamentariamente o
- quien conduce un vehículo a motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas o
- quien conduce un vehículo a motor o ciclomotor con una tasa superior a 0,60 miligramos por litro de alcohol en aire espirado o una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.

- **Sujeto pasivo será:** la colectividad de personas que puede verse afectada por esa conducción.

- **Bien jurídico protegido será:** la seguridad vial.

A. Velocidad

En lo relativo a las velocidades excesivas, en cuanto a novedad legislativa, aparece como diferencial el exceso de velocidad en función del tipo de vía, sea esta interurbana o urbana; así se recoge que es delito superar en 60 kilómetros por hora a la velocidad máxima permitida reglamentariamente en vía urbana o en 80 kilómetros por hora la velocidad máxima permitida reglamentariamente en vía interurbana³⁰.

En este sentido es posible hacer varias precisiones:

Por un lado, la interpretación de la expresión "permitida reglamentariamente" implica que dicha velocidad debe ser la establecida en cada caso y en cada vía concreta admitiendo que la velocidad puede ser la genérica de la vía por la que el infractor vaya circulando, urbana o interurbana y también puede ocurrir que la velocidad específica esté regulada por una señalización modificativa de la velocidad genérica instalada por la autoridad competente titular de esa vía, entrando también dentro de este precepto la velocidad máxima que se haya fijado en tramos de obras o la que pueda ser indicada por medio de un panel de mensaje variable.

Por otro lado, los límites de velocidad a tener en cuenta para que se cumpla el tipo que configura el delito del artículo 379.1 no sólo son los de la vía, sino que además pueden verse afectados en función del tipo de vehículo que conduzca el infractor, como puedan ser los vehículos especiales o los que se dediquen al transporte de mercancías peligrosas. Igualmente se deberán tener presentes para sancionar penal o administrativamente, determinados aspectos que puedan afectar a la capacidad del conductor en función de sus circunstancias personales.

Lo que sí queda claro es que la superación de los máximos permitidos, tanto en vías urbanas como interurbanas dependerá de la fijación de unos límites que mediante una simple modificación reglamentaria pueden estar sujetos al capricho o a la mala formación vial del titular de la vía, que no siempre es capaz de adecuar los límites de velocidad al estado de las vías

³⁰ En la actualidad la norma que determina los límites de velocidad es el 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.

que les competen; todos recordamos que en aras de un supuesto ahorro económico y energético se modificaron a la baja en 10 kilómetros por hora los límites de velocidad que estaban regulados para autopistas, autovías y vías interurbanas por un periodo de cuatro meses con un dudoso resultado ya que no se tuvo en cuenta el coste de la modificación de toda la señalización vertical ni el de la adecuación de todos los radares operativos en el territorio nacional³¹. Del mismo modo, se corre el riesgo de incurrir en el tipo penal en localidades, donde por una inadecuada política vial hay vías de varios carriles hacia ambos sentidos con limitación de velocidad genérica en las que la mayoría circula rebasando el límite establecido y de pronto el conductor se encuentra una limitación de 20 km/h sin que la señal limitadora destaque otras causas que generen dicha limitación. Si en ese momento el vehículo es detectado por un cinemómetro homologado, al conductor se le podría imponer el tipo penal directamente, sin sanción administrativa previa.

Otro factor a tener en cuenta es la pérdida de formación del conductor con el devenir del tiempo y de la practica en la conducción en lo relativo al significado de determinadas señales novedosas que se van incorporando a las normas de circulación y que sin ser de prohibición o restricción también reducen la velocidad de la vía, cuyo desconocimiento puede coadyuvar además a que inconscientemente el conductor incurra en el tipo penal del artículo 379 del Código Penal, como por ejemplo la señal S-28 de señalización de calle residencial que, entre otras regulaciones, limita la velocidad de la vía a 20 km/h aunque el pictograma no especifique numeración alguna.

Conviene recordar que la limitación de velocidad en España data del año 1974, tras finalizar la guerra del Yom Kippur entre Israel y los Estados Árabes, que fomentó que la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) decidiera no suministrar petróleo a los países que prestaron apoyo a Israel, incluyendo a España, aliada de Estados Unidos. La consecuencia que esta situación internacional tuvo para la circulación de vehículos en España no se hizo esperar porque en nuestro país no

³¹ Real Decreto 303/2011, de 4 de marzo, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por RD 1428/2003, y el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por RD Legislativo 339/1990, y se reduce el límite genérico de velocidad para turismos y motocicletas en autopistas y autovías. BOE núm. 55, de 5 de marzo de 2011.

existían límites de velocidad genéricos y con la publicación, el 6 de abril de 1974, del Decreto 951³², que se amparaba primero en la alarmante secuela de muertes, lesiones y daños ocasionada por el tráfico urbano e interurbano y después en las circunstancias del momento relacionadas con el consumo de combustible, se instauraron por primera vez límites de velocidad en función del tipo de vehículo y de la vía por la que transitase. Con la publicación de la Orden de 6 de abril de 1974 para la aplicación del Decreto 951, de 5 de abril de 1974³³, que modifica el artículo 20 del Código de la Circulación, tales límites quedaron como sigue: en autopistas, 130 km/h.; en autovías y carreteras provistas de arcén de 1,50 metros de anchura mínima o con dos o más carriles para cada sentido de la circulación o, en su caso, con un carril adicional para vehículos lentos, 110 km/h.; en el resto de las carreteras, 90 km/h. y en toda clase de vías urbanas. 60 km/h. En el año 1979 se redujeron los límites de velocidad a los valores actuales en busca del fomento del ahorro energético, no para reducir la elevada siniestralidad vial del momento.

Teniendo en cuenta los avances tecnológicos en los automóviles y la mejora y extensión de las carreteras de gran capacidad, quizá fuera mayor temeridad circular, por ejemplo, con un Seat 600 al límite de su velocidad en una carretera convencional en 1974 que en cualquier vehículo actual por una autopista moderna a 140 km/h. Legislativamente, sería posible aumentar los límites de velocidad en carreteras fuera de poblado y mantener el tipo penal en lo tocante a la superación de las velocidades que el tipo impone, pero reduciendo el numeral, de manera que si se autoriza la conducción por autopistas y autovías a una velocidad máxima de 140 kilómetros por hora, siga siendo delito la conducción en autopistas en más de 200 kilómetros por hora (reducción del tipo penal a 60 kilómetros por hora en lugar de los 80 actuales) y que el numeral establecido por rebasar la velocidad máxima en poblado siga manteniéndose como en la dicción actual del texto.

³² Decreto 951/1974, de 5 de abril de 1974, que modifica el artículo 20 del Código de la Circulación. BOE núm. 82, de 6 de abril de 1974.

³³ BOE núm. 84 de 8 de abril de 1974.

B. Alcohol y estupefacientes

La redacción anterior del artículo 379 castigaba la conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas lo que dio pie a una discusión doctrinal y jurisprudencial sobre si era suficiente con superar los límites previstos en el artículo 20 del Reglamento General de Circulación, en desarrollo de la Ley de Seguridad Vial³⁴, si era necesario que se demostrara la influencia

³⁴ El artículo 12 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, , en su redacción dada por el apartado nueve del artículo único de la Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el R.D. Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. BOE núm. 85 de 8 abril de 2014, actualmente derogado, establecía que: **1.** No podrá circular por las vías objeto de esta ley el conductor de cualquier vehículo con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se establezcan.- Tampoco podrá circular por las vías objeto de esta ley el conductor de cualquier vehículo con presencia de drogas en el organismo, de las que quedarán excluidas aquellas sustancias que se utilicen bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se esté en condiciones de utilizar el vehículo conforme a la obligación de diligencia, precaución y no distracción establecida en el artículo 9. **2.** Todos los conductores de vehículos quedan obligados a someterse a las pruebas para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo, que se practicarán por los agentes encargados de la vigilancia del tráfico. Igualmente, quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción conforme a lo tipificado en esta Ley. **3.** Las pruebas para la detección de alcohol consistirán en la verificación del aire espirado mediante dispositivos autorizados y, para la detección de la presencia de drogas en el organismo, en una prueba salival mediante un dispositivo autorizado y en un posterior análisis de una muestra salival en cantidad suficiente.- No obstante, cuando existan razones justificadas que impidan realizar estas pruebas, se podrá ordenar el reconocimiento médico del sujeto o la realización de los análisis clínicos que los facultativos del centro sanitario al que sea trasladado estimen más adecuados. **4.** El procedimiento, las condiciones y los términos en que se realizarán las pruebas para la detección de alcohol o de drogas se establecerán reglamentariamente. **5.** A efectos de contraste, a petición del interesado, se podrán repetir las pruebas para la detección de alcohol o de drogas, que consistirán preferentemente en análisis de sangre, salvo causas excepcionales debidamente justificadas. Cuando la prueba de contraste arroje un resultado positivo será abonada por el interesado.- El personal sanitario vendrá obligado, en todo caso, a dar cuenta del resultado de estas pruebas al Jefe de Tráfico de la provincia donde se haya cometido el hecho o, cuando proceda, a los órganos competentes para sancionar en las Comunidades Autónomas que tengan

negativa que el alcohol tiene en la conducción o si por el contrario, debían confluir ambas circunstancias para que estuviéramos ante el tipo preceptuado en ese artículo³⁵.

Tras la modificación operada por la ley orgánica 15/2007 anteriormente citada y para que la tipificación penal quede debidamente concretada, se ha añadido un plus, al castigar como delito la conducción con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro, si se mide con un etilómetro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro, si se realiza la prueba con un alcoholímetro, con independencia de que esta tasa de alcohol afecte o no a la conducción.

En resumen: actualmente se castiga administrativamente la conducción que se realice cuando se superen los límites previstos en el artículo 20 del Reglamento General de Circulación siempre que se acredite que el conductor conduce bajo la influencia de alcohol o sustancias tóxicas y no se alcancen los límites establecidos en el artículo 379 del Código Penal.

Se castigará por vía penal en todo caso, cuando se haya superado la tasa objetivada basada en un juicio de peligrosidad establecido por el legislador sin que sea preciso acreditar la influencia en la conducción ni por realizar maniobras irregulares ni presentar signos de embriaguez.

Ahora bien, el tratamiento práctico y sobre todo técnico que han seguido cada una de las conductas que el apartado 2º de este artículo tipifica, difiere mucho en su aplicación pues si bien la forma de realización de ambas pruebas viene determinada en el vigente Reglamento General de Circulación, en lo referente a las normas sobre la determinación del grado de impregnación alcohólica las pruebas están perfectamente definidas en cuanto a su modo de realización y de los medios que se deben utilizar para su realización porque llevan preocupando desde antiguo al legislador y los medios técnicos que se utilizan para su determinación están altamente avanzados. Sin embargo, las pruebas de detección del consumo de

transferidas las competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, o a las autoridades municipales competentes.

³⁵ Con la redacción 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, las normas sobre alcohol y drogas han pasado a ocupar el artículo 14, en lugar del 12 de la Ley anterior, no variando la forma en la que han de practicarse las pruebas, apreciándose tan solo una actualización en la redacción del nuevo articulado

estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas no han alcanzado todavía un desarrollo técnico adecuado que permita al usuario sometido a la prueba realizarla de manera rápida y fiable. Es más, en la situación técnica actual, ni siquiera se ha podido determinar con exactitud y por medio de un aparato que muestre a través de una escala la cantidad de sustancia consumida. Todo lo más, de los medidores existentes y tras realizar la obligatoria prueba salival, se puede establecer el tipo de sustancia que la persona ha consumido pero no en qué cantidad ni en qué momento lo ha efectuado por lo que habrá que dejar al laboratorio homologado donde sea remitida la muestra obtenida, que días después y tras el oportuno análisis, indique con exactitud la cantidad de la sustancia que el sometido a la prueba había consumido el día en el que fue requerido para ello o si el consumo databa de días anteriores a la conducción.

Como se puede apreciar el tratamiento de la determinación del consumo de sustancias que puedan influir en la conducción difiere sustancialmente: al consumidor de alcohol sometido a la prueba se le detectará de manera inmediata la cantidad ingerida y se le podrá denunciar administrativamente si no supera los límites que le separan de la comisión del delito o por el contrario, en caso de superar las tasas que convierten la ingesta de alcohol en delito, será inmediatamente investigado y citado para juicio rápido por un presunto delito contra la seguridad vial.

Sin embargo, al consumidor de estupefacientes u otras sustancias análogas, no se le podrá imputar el delito, salvo que se pueda demostrar en ese momento que el consumo de las sustancias por las que se le somete a la prueba influye de manera notoria en su manera de conducir. Para poder investigar por el delito de conducción bajo la influencia de sustancias estupefacientes habrá que esperar los resultados de laboratorio, lo que frenará la inmediatez de la condena por no ser posible su citación para el oportuno juicio rápido; es por ello que el artículo 379.2 no establece un numeral para separar la denuncia administrativa del tipo penal porque la técnica aún no ha llegado tan lejos. En la actualidad solo hay dos empresas a nivel mundial que hayan lanzado al mercado sendos dispositivos eficaces para la detección inmediata del consumo de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas en saliva: una es la alemana Dräger y la otra es la española Alpha Sip aunque ninguno de los dispositivos cuantifica la ingesta, sólo la evidencian.

Para una mejor comprensión de lo antedicho se comentan los artículos del Reglamento General de Circulación que establecen la manera de realizar las pruebas, tanto de determinación del grado de impregnación alcohólica, como el consumo de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas donde se pueden apreciar las diferencias en cuanto a la realización de cada prueba.

C. Las normas sobre bebidas alcohólicas en el Reglamento General de Circulación

a) Las tasas de alcohol en sangre y en aire espirado. *El artículo 20.*

Por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial no podrán circular los conductores de vehículos ni los conductores de bicicletas con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,5 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 miligramos por litro.

Cuando sean vehículos destinados al transporte de mercancías con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, vehículos destinados al transporte de viajeros de más de nueve plazas, o de servicio público, al transporte escolar y de menores, al de mercancías peligrosas o de servicio de urgencia o transportes especiales, los conductores no podrán hacerlo con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,3 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,15 miligramos por litro. Los conductores de cualquier vehículo no podrán superar la tasa de alcohol en sangre de 0,3 gramos por litro ni de alcohol en aire espirado de 0,15 miligramos por litro durante los dos años siguientes a la obtención del permiso o licencia que les habilita para conducir.

A estos efectos, sólo se computará la antigüedad de la licencia de conducción cuando se trate de la conducción de vehículos para los que sea suficiente dicha licencia.

b) La investigación de la alcoholemia. Las personas obligadas. *El artículo 21*

Todos los conductores de vehículos y de bicicletas están obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación.

Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico podrán someter a dichas pruebas:

- 1) A cualquier usuario de la vía o conductor de vehículo implicado directamente como posible responsable en un accidente de circulación.
- 2) A quienes conduzcan cualquier vehículo con síntomas evidentes, manifestaciones que denoten o hechos que permitan razonablemente presumir que lo hacen bajo la influencia de bebidas alcohólicas.
- 2) A los conductores que sean denunciados por la comisión de alguna de las infracciones a las normas contenidas en este reglamento.
- 4) A los que, con ocasión de conducir un vehículo, sean requeridos al efecto por la autoridad o sus agentes dentro de los programas de controles preventivos de alcoholemia ordenados por dicha autoridad.
- 5) También están obligados a someterse a la prueba los demás usuarios de la vía, aunque no sean conductores, cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción conforme a lo tipificado en la Ley de Seguridad Vial³⁶.

³⁶ Las referencias que el Reglamento General de Circulación hace sobre el artículo 12 de la Ley de Seguridad Vial redactado por el apartado nueve del artículo único de la Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el R.D. Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, deben entenderse relacionadas con el artículo 14 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. BOE núm. 61 de 31 de octubre de 2015.

c) Las pruebas de detección alcohólica mediante el aire espirado. *El artículo 22.*

1. Las pruebas para detectar la posible intoxicación por alcohol serán practicadas por los agentes encargados de la vigilancia de tráfico y consistirán, normalmente, en la verificación del aire espirado mediante etilómetros que, oficialmente autorizados, determinarán de forma cuantitativa el grado de impregnación alcohólica de los interesados.

A petición del interesado o por orden de la autoridad judicial, se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, que podrán consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos.

2. Cuando las personas obligadas sufrieran lesiones, dolencias o enfermedades cuya gravedad impida la práctica de las pruebas, el personal facultativo del centro médico al que fuesen evacuados decidirá las que se hayan de realizar.

d) *La práctica de las pruebas.* El artículo 23.

1. Si el resultado de la prueba practicada diera un grado de impregnación alcohólica superior a 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre o a 0,25 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, o al previsto para determinados conductores en el artículo 20 o, aún sin alcanzar estos límites, presentara la persona examinada síntomas evidentes de encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, el agente someterá al interesado, para una mayor garantía y a efecto de contraste, a la práctica de una segunda prueba de detección alcohólica por el aire espirado, mediante un procedimiento similar al que sirvió para efectuar la primera prueba, de lo que habrá de informarle previamente.

2. De la misma forma advertirá a la persona sometida a examen del derecho que tiene a controlar, por sí o por cualquiera de sus acompañantes o testigos presentes, que entre la realización de la primera y de la segunda prueba medie un tiempo mínimo de 10 minutos.

3. Igualmente, le informará del derecho que tiene a formular cuantas alegaciones u observaciones tenga por conveniente, por sí o por medio de su acompañante o defensor, si lo tuviese, las cuales se consignarán por diligencia, y a contrastar los resultados obtenidos mediante análisis de sangre, orina u otros análogos, que el personal facultativo del centro médico al que sea trasladado estime más adecuados.

4. En el caso de que el interesado decida la realización de dichos análisis, el agente de la autoridad adoptará las medidas más adecuadas para su traslado al centro sanitario más próximo al lugar de los hechos. Si el personal facultativo del centro apreciara que las pruebas solicitadas por el interesado son las adecuadas, adoptará las medidas tendentes a cumplir lo dispuesto en el artículo 26.

El importe de dichos análisis deberá ser previamente depositado por el interesado y con él se atenderá al pago cuando el resultado de la prueba de contraste sea positivo; será a cargo de los órganos periféricos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o de las autoridades municipales o autonómicas competentes cuando sea negativo, devolviéndose el depósito en este último caso.

e) Las diligencias del agente de la autoridad. El artículo 24.

Si el resultado de la segunda prueba practicada por el agente, o el de los análisis efectuados a instancia del interesado, fuera positivo, o cuando el que condujese un vehículo de motor presentara síntomas evidentes de hacerlo bajo la influencia de bebidas alcohólicas o apareciera presuntamente implicado en una conducta delictiva, el agente de la autoridad, además de ajustarse, en todo caso, a lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, deberá:

a) Describir con precisión, en el boletín de denuncia o en el atestado de las diligencias que practique, el procedimiento seguido para efectuar la prueba o pruebas de detección alcohólica, haciendo constar los datos necesarios para la identificación del instrumento o instrumentos de detección empleados, cuyas características genéricas también detallará.

b) Consignar las advertencias hechas al interesado, especialmente la del derecho que le asiste a contrastar los resultados obtenidos en las pruebas de detección alcohólica por el aire espirado mediante análisis adecuados, y acreditar en las diligencias las pruebas o análisis practicados en el centro sanitario al que fue trasladado el interesado.

c) Conducir al sometido a examen, o al que se negase a someterse a las pruebas de detección alcohólica, en los supuestos en que los hechos revistan caracteres delictivos, de conformidad con lo dispuesto en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, al juzgado correspondiente a los efectos que procedan.

f) La inmovilización del vehículo. El artículo 25.

1. En el supuesto de que el resultado de las pruebas y de los análisis, en su caso, fuera positivo, el agente podrá proceder, además, a la inmediata inmovilización del vehículo, mediante su precinto u otro procedimiento efectivo que impida su circulación, a no ser que pueda hacerse cargo de su conducción otra persona debidamente habilitada, y proveerá cuanto fuese necesario en orden a la seguridad de la circulación, la de las personas transportadas en general, especialmente si se trata de niños, ancianos, enfermos o inválidos, la del propio vehículo y la de su carga.

2. También podrá inmovilizarse el vehículo en los casos de negativa a efectuar las pruebas de detección alcohólica.

3. Salvo en los casos en que la autoridad judicial hubiera ordenado su depósito o intervención, en los cuales se estará a lo dispuesto por dicha autoridad, la inmovilización del vehículo se dejará sin efecto tan pronto como desaparezca la causa que la motivó o pueda sustituir al conductor otro habilitado para ello que ofrezca garantía suficiente a los agentes de la autoridad y cuya actuación haya sido requerida por el interesado.

4. Los gastos que pudieran ocasionarse por la inmovilización, traslado y depósito del vehículo serán de cuenta del conductor o de quien legalmente deba responder por él.

g) Las obligaciones del personal sanitario. El artículo 26.

1. El personal sanitario vendrá obligado, en todo caso, a proceder a la obtención de muestras y remitirlas al laboratorio correspondiente, y a dar cuenta, del resultado de las pruebas que se realicen, a la autoridad judicial, a los órganos periféricos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y, cuando proceda, a las autoridades municipales competentes.

Entre los datos que comunique el personal sanitario a las mencionadas autoridades u órganos figurarán, en su caso, el sistema empleado en la investigación de la alcoholemia, la hora exacta en que se tomó la muestra, el método utilizado para su conservación y el porcentaje de alcohol en sangre que presente el individuo examinado.

2. Las infracciones a las distintas normas de este capítulo, relativas a la conducción habiendo ingerido bebidas alcohólicas o a la obligación de someterse a las pruebas de detección alcohólica, tendrán la consideración de infracciones muy graves.

D) Las normas sobre estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas en el Reglamento General de Circulación.

a) Los estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes o sustancias análogas. El artículo 27.

1. Los conductores de vehículos o bicicletas que hayan ingerido o incorporado a su organismo psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, entre las que se incluyen, los medicamentos bajo cuyo efecto se pueda alterar el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro, no podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de muy graves.

b) Las pruebas para la detección de sustancias estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas. El artículo 28.

1. Las pruebas para la detección de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, así como las personas obligadas a su realización, se deberán ajustar a lo que se dispone a continuación:

a) Las pruebas normalmente consistirán en el reconocimiento médico de la persona obligada y en los análisis clínicos que el médico forense u otro titular experimentado, o personal facultativo del centro sanitario o instituto médico al que sea trasladada aquélla, estimen más adecuados.

A petición del interesado o por orden de la autoridad judicial, se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, que podrán consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos.

b) Toda persona que se encuentre en una situación análoga a cualquiera de las enumeradas en el artículo 21, respecto a la investigación de la alcoholemia, queda obligada a someterse a las pruebas establecidas. En los casos de negativa del obligado a efectuar las pruebas, el agente podrá proceder a la inmediata inmovilización del vehículo.

c) El agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico que advierta síntomas evidentes o manifestaciones que razonablemente denoten la presencia de cualquiera de las sustancias aludidas en el organismo de las personas a que se refiere el artículo anterior se ajustará a lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Criminal y a cuanto ordene, en su caso, la autoridad judicial, y deberá ajustar su actuación, en cuanto sea posible, a lo dispuesto en el Reglamento General de Circulación para las pruebas para la detección alcohólica.

d) La autoridad competente determinará los programas para llevar a efecto los controles preventivos para la comprobación de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas en el organismo de cualquier conductor.

2. Las infracciones a este precepto relativas a la conducción bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias

análogas, así como la infracción de la obligación de someterse a las pruebas para su detección, tendrán la consideración de infracciones muy graves.

Como se puede apreciar, existen indicaciones muy precisas sobre la realización de las pruebas de determinación del grado de impregnación alcohólica que ocupan siete artículos del reglamento, donde se dan instrucciones a los agentes encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas sobre cómo se deben realizar las pruebas y a qué personas se les pueden practicar y al personal sanitario sobre cómo deben tratar las muestras que les sean remitidas. Sin embargo las instrucciones que la norma da a esos mismos profesionales en cuanto a la determinación del consumo de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, incardinadas en dos artículos del texto únicamente, son más ambiguas precisamente por el conocimiento que el legislador tiene sobre los escasos avances técnicos en este campo que impiden que se lleve a cabo una mejor regulación normativa sobre ese consumo, por lo que a falta de una comprobación reglada de la cantidad consumida, debe basar las sanciones en las pruebas salivales indiciarias.

Conviene además comentar la reforma operada en la Ley de Seguridad Vial por el apartado nueve del artículo único de la Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el 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 (BOE» núm. 85, de 8 de abril de 2014) que dispone en el apartado 2 del reformado artículo 12 que *«Todos los conductores de vehículos quedan obligados a someterse a las pruebas para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo, que se practicarán por los agentes encargados de la vigilancia del tráfico. Igualmente, quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción conforme a lo tipificado en esta Ley»*.

Este artículo se mantiene prácticamente invariable con la redacción dada al apartado 2 del artículo 14 del actual Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, pero no queda clara la intención del legislador en lo relativo a someter a las pruebas de detección alcohólica o de drogas a los usuarios de la vía que hayan

cometido una infracción relativa a la circulación de vehículos. No se determina lo que resultaría procedente en el supuesto en el que la persona sometida a las pruebas citadas alcanzara un resultado positivo por cometer una infracción. Poniendo un ejemplo, en el caso en el que una persona, acompañante en un vehículo hubiese consumido alcohol o drogas y al circular en el vehículo, debido a la merma en sus facultades hubiese olvidado abrocharse el cinturón de seguridad, se entiende que este hecho por sí mismo ya conllevaría la imposición de la denuncia establecida en el ámbito administrativo sancionador. Si tras detectarse la comisión de esa infracción, se le somete a las pruebas de detección alcohólica, ¿Procedería además la imposición de la sanción ética? Evidentemente no, porque la norma habla del sometimiento a las pruebas por cometer una infracción vial, pero nada dice en cuanto a la sanción por superar la tasa, que solo se establece para las personas que conduzcan, no para el resto de los usuarios de la vía; de lo indicado se deduce lo inapropiado de la inclusión de esta frase en el texto de la Ley de Seguridad Vial.

Varía, sin embargo, lo relativo a las personas implicadas en un accidente, cuyo sometimiento a las pruebas si resulta pertinente para poder determinar con claridad al posible responsable de la producción del siniestro. Pongamos otro ejemplo: un peatón transita por la vía pública bajo los efectos del alcohol o de las drogas y pretende cruzar la calzada por lugar inadecuado. El conductor del vehículo trata de esquivarlo y de resultas de ello, colisiona contra un elemento de la vía produciéndose lesiones y daños al vehículo. Ahí resulta de todo punto necesario someter a las pruebas de detección a las partes implicadas en el accidente ya que, si el conductor circula con toda la diligencia precisa, no ha consumido sustancia alguna y por causa de la sorpresiva irrupción del peatón en la calzada con los reflejos mermados por la ingesta sufre lesiones en su persona o daños en sus bienes, la constatación fehaciente de la culpabilidad del peatón en la producción del siniestro servirá para resarcirle del mal sufrido.

A mi entender, en lo relativo a la realización de pruebas de alcoholemia a personas que hayan cometido una infracción administrativa, creo que el legislador ha optado por incorporar en el capítulo de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial relativo a la alcoholemia elementos ajenos a la propia circulación de vehículos o al tráfico mismo

porque, en el caso de procederse a la realización de las pruebas de alcoholemia a personas que transitan por la vía pública o que circulen en vehículos siendo distintos al conductor del mismo y que hayan cometido una infracción a las normas de tráfico, tales como cruzar por lugar indebido u ocupar más del número de plazas permitido en el automóvil, tales conductas éticas no conllevarán un aumento de la sanción administrativa que les sea aplicable, puesto que la superación de la tasa no será sancionable para estas personas, siempre y cuando no estén implicados en la producción de algún accidente de circulación. Suponiendo que el consumidor de sustancias o de alcohol viaje en un vehículo siendo persona distinta del conductor del mismo, en el caso de que tal persona cometa alguna infracción a lo dispuesto en la normativa de tráfico, debería ser responsable de tal infracción el conductor del vehículo puesto que la persona que viaja en el automóvil como pasajero bajo la influencia de bebidas alcohólicas o estupefacientes tiene mermadas sus capacidades físicas y mentales, no estando en condiciones de asumir totalmente los hechos que cometa con motivo del tráfico, pero lo que no parece procedente es que se le realicen las pruebas de detección de alcohol o drogas, so pena de llegar a situaciones que rocen el absurdo. Pongamos un ejemplo: joven que circula bebido como pasajero de un automóvil. El conductor para junto a la acera para que se baje porque ha llegado a su destino. El joven peatón cruza indebidamente la calle para entrar en el portal de su domicilio y en ese momento es requerido por una patrulla policial por cruzar la calle por lugar indebido. Al observar que transita bebido le realizan la prueba de alcoholemia y esta arroja un resultado positivo. Entonces procedería la denuncia por cruzar por lugar inadecuado con independencia de si ha bebido o no. La positividad en la alcoholemia no modificará la cuantía de la sanción por ese hecho ni al alza ni a la baja, por lo que no se entiende la inclusión de este apartado en la legislación administrativa.

2. El artículo 380.

1. El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.

2. A los efectos del presente precepto se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurrieren las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del artículo anterior.

- **Sujeto activo será:** aquel que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y poniendo en peligro la vida o la integridad de las personas.
- **Sujeto pasivo:** la persona o personas cuya integridad física o vida se pone en peligro.
- **Bien jurídico protegido es:** la seguridad vial y la seguridad de la vida e integridad física de las personas. Es un delito de peligro concreto.

La conducta típica consiste en conducir un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta, poniendo en concreto peligro la vida o la integridad de las personas.

Como se desprende de la propia literalidad del precepto y han tenido ocasión de subrayar doctrina y jurisprudencia³⁷ el tipo objetivo del artículo 381, párrafo primero (hoy artículo 380 del Código Penal) exige un doble elemento: la conducción con temeridad manifiesta y la puesta en concreto peligro de la vida o integridad de las personas. Han de concurrir dos elementos para la comisión del delito:

- **La temeridad manifiesta.-** Dispone el apartado 2 del artículo que se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurrieren las circunstancias previstas en el apartado primero (conducir a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente) y en el inciso segundo del apartado segundo del artículo anterior (conducir con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro o bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas). Luego para que se reputa temeridad manifiesta se exige la presencia de ambas conductas simultáneamente. Sobre el

³⁷ SSTs 341/98, de 5 de marzo, 877/99, de 2 de junio, 1461/2000, de 27 de septiembre, 1039/2001, de 29 de mayo, 2251/2001, de 29 de noviembre y 561/2002, de 1 de abril.

concepto jurídico indeterminado "temeridad manifiesta", hasta ahora existe una consolidada doctrina jurisprudencial según la cual conduce temerariamente un vehículo de motor quien incurre en la más grave infracción de las normas de cuidado formalizadas en la Ley de Tráfico (STS 561/2002) o, lo que es lo mismo, quien lo hace con notoria desatención a las normas reguladoras del tráfico (STS 2251/2001). Asimismo, consideraba el Alto Tribunal que la conducción temeraria es manifiesta cuando es valorable con claridad, notoria o evidente para el ciudadano medio.

Sin embargo, ha de tenerse en cuenta la actual redacción del apartado 2 del art. 380 del Código Penal que establece que: "se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurrieren las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del artículo anterior".

Por tanto, dentro del concepto de temeridad manifiesta, queda ahora incluida por mandato legal la conducción en la que concurren, aisladamente consideradas, las conductas de los tipos de los artículos 379.1 y 379.2 inciso 2 del Código Penal, pero no excluye otras modalidades que supongan una vulneración patente y grave de las más elementales reglas de tráfico viario. Es decir, no quiere decir que sólo hay temeridad manifiesta cuando concurra la conducción con los excesos de velocidad punibles ya mencionados y con la tasa objetivada de alcohol. Estas conductas por sí mismas constituyen un peligro para la seguridad del tráfico, pero para la subsunción en el artículo 380.1 del Código Penal se necesita además la creación de una situación de peligro concreto.

Por todo ello, la simple conducción un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente y con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro, no puede ser considerada por sí sola constitutiva de un delito de conducción temeraria. En todo caso, lo será de los delitos previstos en el artículo 379, apartado 1 o inciso segundo del apartado 2 del Código Penal, que llevan aparejada una pena menor que la del delito de conducción temeraria. Pero si dichas circunstancias van acompañadas de un plus de reprochabilidad, como es la puesta en

concreto peligro de la vida o integridad física de las personas, entonces los hechos sí deberán de ser calificados como un delito de conducción temeraria del artículo 380 del Código Penal.

- **El poner en concreto peligro la vida o integridad de las personas.-** No se trata de un peligro potencial que es el que está presente en la mayor parte de las infracciones que se cometen a las normas de circulación, sino que es necesario un “concreto peligro” que exige que el peligro que ha soportado el bien jurídico protegido haya sido real y determinable aunque no haya llegado a producirse un daño.

En este sentido las SSTS 2251/2001, de 29 de noviembre y 1039/2001, de 29 de mayo precisan que: *la simple conducción temeraria, creadora por sí misma de un peligro abstracto no sería suficiente, debiendo quedar acreditada la existencia de un peligro concreto (...) peligro que debe ser efectivo, constatable para la vida o integridad física de personas concretas, distintas del sujeto pasivo.*

La aplicación del tipo exige comprobar, por ello, que al menos hubo una persona expuesta al peligro que aquél representaba, aunque no haya podido ser identificada en el proceso (SSTS 2251/2001, de 29 de noviembre, 341/1998, de 5 de marzo y Circular 2/1990 FGE), bastando con que por ejemplo testigos presenciales o los propios agentes de policía intervinientes así lo manifiesten.

En relación con este delito conviene recordar la todavía vigente Circular 1/2006 FGE³⁸, acerca de la extensión del peligro típico incluye a los acompañantes y su consideración como sujetos pasivos del delito, salvo que los ocupantes sean partícipes del delito, por ejemplo, a título de inductores, por haber animado o incitado al conductor a conducir el vehículo vulnerando las normas elementales del tráfico viario, en cuyo caso no cabrá la apreciación de dicho elemento típico.

Será preciso, por tanto, que en el atestado policial o durante la actividad instructora se ponga de manifiesto además de la persona que conducía el vehículo, las circunstancias en que se produjo la acción y cuantos extremos pudieran resultar relevantes para determinar la entidad del riesgo generado. Como datos de especial relevancia, pueden señalarse las características de la vía y en

³⁸ Circular 1/2006, de la Fiscalía General del Estado sobre la calificación jurídico-penal de la conducción de vehículos a motor a velocidad extremadamente elevada.

concreto del tramo donde se detectó la infracción, la densidad del tráfico, la climatología, las incidencias en la circulación de las que se hubiera tenido noticia, las características técnicas del vehículo, la existencia de terceros ocupantes en el propio vehículo infractor y la eventual presencia o ausencia de otros vehículos o peatones cuya seguridad se haya podido ver comprometida por la conducta del infractor.

Finalmente, el artículo 77, apartado e) de la Ley de Seguridad Vial³⁹ tipifica como infracción muy grave "la conducción temeraria", por lo que el concepto de temeridad en la conducción empleado tanto en la legislación penal como en la administrativa, obliga a deslindar, finalmente, ambas categorías de ilícitos⁴⁰.

3. El artículo 381.

1. Será castigado con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de doce a veinticuatro meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años el que, con

³⁹ En su redacción actual dada por 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 en vigor desde el día 31 de enero de 2015. BOE núm. 261, de 31 de Octubre de 2015.

⁴⁰ La STS 561/2002, de 1 de abril afirma: "*La conducción temeraria es, en principio, un ilícito administrativo (...). No obstante, cuando la temeridad es manifiesta, es decir, patente, clara y con ella se pone en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, el ilícito se convierte en penal y da lugar al delito previsto en el art. 381 CP (ahora 380). Conduce temerariamente un vehículo de motor quien incurre en la más grave infracción de las normas de cuidado formalizadas en la Ley de Tráfico. Siendo así que la temeridad que integra la infracción administrativa es, en principio, la misma que la que integra el delito. La diferencia entre una y otro está en que en el delito la temeridad es notoria o evidente para el ciudadano medio y además crea un peligro efectivo, constatable para la vida o la integridad física de personas identificadas o concretas distintas del conductor temerario.*"

manifiesto desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el artículo anterior.

- **Sujeto activo será:** el que con manifiesto desprecio por la vida de los demás condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y poniendo en peligro la vida o la integridad de las personas.
- **Sujeto pasivo será:** aquella persona o personas cuya integridad física o vida se haya puesto en peligro.
- **Bien jurídico protegido es:** la seguridad vial y la seguridad de la vida e integridad física de las personas. Es un delito de peligro concreto

2. Cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, las penas serán de prisión de uno a dos años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por el tiempo previsto en el párrafo anterior.

- **Sujeto activo será:** la persona que con manifiesto desprecio por la vida de los demás condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta pero que, en este caso, no ponga en peligro la vida o la integridad de las personas.
- **Sujeto pasivo será:** la colectividad de personas que se puede ver afectada por esa conducción.
- **Bien jurídico protegido es:** la seguridad vial.

4. El artículo 382.

Cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces o Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado.

En este artículo se está dispensando el tratamiento del concurso de leyes del artículo 8 del Código Penal a lo que en realidad es un concurso de delitos, ofreciendo una específica regla cuando, además del riesgo prevenido, se hubiera ocasionado un resultado lesivo.

5. El artículo 383.

El conductor que, requerido por un agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a que se refieren los artículos anteriores, será castigado con las penas de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

Tras modificación que introdujo en el Código Penal la Ley Orgánica 15/2007, la negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para detectar el grado de impregnación alcohólica o el de sustancias tóxicas, ha pasado a ser un nuevo delito, castigado autónomamente y con ello ha dejado de depender de la desobediencia que se tipifica en el artículo 556 y a la que nos remitía el antiguo precepto.

En cuanto a lo que a la realización de la prueba de alcoholemia se refiere, el artículo 21 del Reglamento General de Circulación que desarrolla lo establecido en el artículo 14 del actual Texto Refundido de la Ley de Seguridad Vial establece que *"Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico podrán someter a dichas pruebas a:*

- 1. Cualquier usuario de la vía o conductor de vehículo implicado directamente como posible responsable en un accidente de circulación.*
- 2. Quienes conduzcan cualquier vehículo con síntomas evidentes, manifestaciones que denoten o hechos que permitan razonablemente presumir que lo hacen bajo los efectos de bebidas alcohólicas.*
- 3. Los conductores que sean denunciados por la comisión de alguna de las infracciones a las normas contenidas en este Reglamento.*

4. *Los que con ocasión de conducir un vehículo, sean requeridos al efecto por la autoridad o sus agentes dentro de los programas de controles preventivos de alcoholemia ordenados por dicha autoridad.”*

Entendemos que el tipo penal requiere para que sea reprochable la negativa que sea exclusivamente el conductor de un vehículo a motor o ciclomotor el que sea requerido para efectuar las pruebas de detección, tal y como establece el precepto, negativa que no incluirá a los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción conforme a lo que tipifica el artículo 14, apartado 2 *in fine* del actual Texto Refundido de la Ley de Seguridad Vial.

En cuanto a las pruebas establecidas para comprobar si el conductor requerido lo hace bajo los efectos de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas, el artículo 28 del Reglamento General de Circulación establece que, *“toda persona que se encuentre en una situación análoga a cualquiera de las enumeradas en el artículo 21 del presente Reglamento, respecto a la investigación de la alcoholemia, queda obligada a someterse a las pruebas”*.

- **Sujeto activo será:** aquella persona que se niegue a someterse a las pruebas de alcoholemia o para la detección de sustancias estupefacientes, psicotrópicas, estimulantes u otras sustancias análogas, dentro de los supuestos previstos en los artículos 21 y 28 del Reglamento General de Circulación.
- **Sujeto pasivo será:** la colectividad indeterminada de personas que se puede ver afectada por la circulación al igual que las Administraciones que ostenten la competencia del control y supervisión del tráfico como titulares de las vías públicas.
- **Bien jurídico protegido será:** la seguridad vial en general y las potestades que tienen las administraciones en el control y en la supervisión del tráfico.

6. El artículo 384.

El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos

asignados legalmente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días.

La misma pena se impondrá al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.

Desde la implantación del permiso de conducir por puntos, el legislador no había tenido en cuenta la penalización de la conducción de vehículos en los supuestos en los que el conductor hubiese agotado, tras diversas infracciones, su saldo total de puntos por haber sido privado, judicial o administrativamente, del derecho a conducir por pérdida de vigencia de su permiso. Para penalizar estas conductas, había que recurrir, bien a la figura del quebrantamiento de condena, bien a la de desobediencia, pero no todos los supuestos podían juzgarse de esa manera; por ello el legislador ha considerado más útil y preciso reunir todas esas situaciones posibles en un solo precepto sancionador, aunque la efectividad del precepto está encontrando dificultades de índole práctica en cuanto a su aplicación uniforme en todo el territorio nacional debido a varias cuestiones fundamentales:

En lo que a la vía penal se refiere, existe un grave desfase entre el tiempo que transcurre desde que se dicta la sentencia por la que se priva al condenado de su permiso de conducir y esta deviene en firme, hasta que el órgano juzgador comunica al organismo competente para anotar en el registro de conductores que esa persona ha sido privada judicialmente del derecho a conducir vehículos. El tiempo de privación será el mismo para todos los supuestos similares, pero la diligencia en cuanto a la aplicación de la pena no lo será, puesto que, en algunos casos, el infractor condenado podrá seguir conduciendo su vehículo, careciendo del saldo de puntos hasta que se le comunique, tanto a él como al organismo anotador de la sanción, la firmeza de la sentencia. Es corriente que al condenado a la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores se le retire judicialmente el permiso de conducir en el momento de ser dictada la sentencia ya que lo más habitual es que exista conformidad del acusado con la pena impuesta en delitos contra la seguridad vial. Sin embargo, desde que el juzgado retira ese permiso de

conducir hasta que se practica la anotación de la retirada en el Registro de Infractores de la Dirección General de Tráfico, puede pasar un cierto tiempo, en el que un conductor habituado a infringir las normas de tráfico, puede burlar la condena alegando, ante los agentes encargados de la vigilancia del tráfico en las funciones que tienen encomendadas, simplemente que el permiso no lo lleva encima por olvido; tanto los agentes de la Guardia Civil, como los de las Policías Locales, con el fin de evitar una inmovilización del vehículo más gravosa para el conductor de un vehículo al que se ha parado por una mera inspección rutinaria, tienen como costumbre habitual comprobar telemáticamente, por medio de los datos del Documento Nacional de Identidad si la persona parada posee algún permiso de conducir válido. En el caso en el que no le figure en los archivos de la Dirección General de Tráfico la existencia de alguna restricción, tanto en el ámbito administrativo como en el penal, el conductor cuya sentencia de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores no haya sido prontamente comunicada por el juzgado sentenciador a la autoridad administrativa, seguirá conduciendo hasta que sea denunciado con motivo de una infracción o sea parado en un nuevo control rutinario de tráfico.

Otra cuestión viene dada por un desconocimiento, que se suele dar tanto entre los conductores propiamente dichos, como en la mayoría del personal de los juzgados que suelen estar especializados en temas penales pero no tanto en los administrativos, sobre todo en asuntos que son tan específicos como los relativos a las normas de circulación más allá del mero conocimiento de ellas que posean como conductores habituales y es aquella que viene determinada en el artículo 38 del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores⁴¹, dentro de los requisitos para recuperar el permiso o la licencia de conducción, que establece que *«El titular de una autorización para conducir que haya perdido su vigencia por haber sido condenado a la pena de privación del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores por tiempo superior a dos años podrá obtener nuevamente un permiso o licencia de conducción de la misma clase de la que era titular y con la misma antigüedad, una vez cumplida la condena y previo cumplimiento de los requisitos exigidos en el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial»*. Es habitual que el conductor privado del derecho a conducir vehículos a

⁴¹ BOE núm. 138, de 8 de junio de 2009.

motor y ciclomotores por más de dos años, una vez que ha cumplido su condena sea llamado por el juzgado para hacersele entrega de su permiso de conducir. El problema se presenta cuando este conductor cuya condena ha sido cumplida ni conoce, ni es informado de que para que su autorización administrativa para conducir vuelva a tener plena vigencia, debe realizar y superar con aprovechamiento un curso de sensibilización y reeducación vial de recuperación del permiso de conducir y superar posteriormente la prueba de control de conocimientos sobre las materias descritas en la Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción.

En cuanto a la vía administrativa, si bien el organismo Dirección General de Tráfico ha editado un baremo sancionador en el que trata de unificar en todo el territorio nacional la graduación de las sanciones y la detracción de puntos al infractor tanto en vías interurbanas, como en las urbanas, en la práctica su aplicación está dejando mucho que desear, dando lugar a que entre diversos núcleos urbanos, el tratamiento dado al infractor sea diferente según las capacidades administrativas de cada municipio. Así, las denuncias impuestas por la Agrupación de la Guardia Civil de Tráfico mantienen una uniformidad en cuanto al importe de su cuantía y en la detracción del saldo de puntos del infractor, pero en vías urbanas, dependientes de cada administración local, el tratamiento sobre el infractor puede diferir según sea la capacidad administrativa del Ayuntamiento encargado de comunicar al organismo anotador de la sanción, la que ha cometido el infractor, lo que dará lugar a que en bastantes ocasiones, el Ayuntamiento en cuestión proceda al cobro de la denuncia impuesta sobre el infractor pero omita por cuestiones técnicas la comunicación de la pérdida de puntos que esa sanción lleva aparejada al organismo competente encargado del registro y saldo de puntos de los conductores.

Cabe destacar que en fechas recientes y para valorar la eficiencia del Permiso por Puntos introducido en España el 1 de julio de 2006, la Dirección General de Tráfico ha realizado una búsqueda de los trabajos publicados por autores españoles en revistas de impacto que midieran a corto, medio y largo plazo la eficiencia en cuanto a la reducción de la siniestralidad vial como resultado de su implantación, junto con otros factores que coadyuvaran al mismo objetivo, con el fin de averiguar

cuánto contribuye cada uno de ellos en la disminución de dicha siniestralidad.

Analizando trece artículos de autores españoles publicados en revistas de impacto, los resultados publicados⁴² han demostrado que la introducción del Permiso por Puntos en España tuvo un efecto positivo al reducir significativamente el número de fallecidos (en las primeras 24 horas) en carretera, si bien este efecto ha tenido una duración limitada y vinculada al incremento en las medidas de vigilancia y control de carreteras.

Se ha tratado de un efecto transitorio con amortiguamiento consistente en que, tras un intenso éxito en el efecto inicial tras la adopción de la medida, este se va agotando por el transcurso del tiempo.

Por ello, el éxito de la intervención del Permiso por Puntos ha podido deberse al incremento de las medidas de vigilancia y sanciones, así como al creciente interés que han mostrado los medios de comunicación sobre la seguridad vial desde que se ha introducido la medida en cuestión, medidas que conllevan cambios positivos en el comportamiento del conductor. Podemos resumir que, la efectividad del Permiso por Puntos fue una combinación de los tres factores coincidentes en su implantación:

1. El propio Permiso por Puntos.
2. La escalada gradual de las medidas de vigilancia y sanciones que acompañó a la entrada en vigor del Permiso por Puntos.
3. La divulgación que los medios de masas otorgaron a la medida concienciando a los conductores sobre la importancia de la seguridad vial.

Constatándose que la ausencia de cualquiera de estas tres acciones hubiera significado posiblemente una evolución menos positiva de la tasa de accidentes en las carreteras españolas.

En resumen, los trabajos estudiados presentaron los siguientes resultados generales:

⁴² Dirección General de Tráfico. Revisión bibliográfica sobre la efectividad del permiso por puntos en España. 2016

- Entre 2006 y 2009, el Permiso por Puntos supuso una reducción del riesgo relativo de mortalidad de 0,93.
 - Las mayores reducciones del riesgo se observaron en varones jóvenes y en conductores varones de moto o ciclomotor.
 - La efectividad del permiso por puntos en relación a la reducción del número de fallecidos osciló entre un 10% y un 14,5%.
 - Se determinó una reducción media 12.6% en el número de fallecidos en accidentes en vías interurbanas (autovías/autopistas). Con respecto a la amortiguación de los efectos de la implantación del Permiso por Puntos, al menos tardaron 2 años en desaparecer. En relación a los efectos sobre pasajeros heridos en accidentes interurbanos y sobre accidentes urbanos, los efectos desaparecieron 1 año después de la entrada en vigor de la ley.
 - En el panorama internacional sobre el efecto sobre los accidentes de tráfico y la duración de dicho efecto en países con permiso por puntos, tales como Austria, Irlanda, Columbia Británica en EEUU, Japón, Australia, Italia, California, Alemania, Francia, Brasil, Canadá, Gran Bretaña, Hong Kong y España, se pudo concluir que hubo un fuerte impacto positivo inicial (15 a 20% de reducción de accidentes: muertos y lesionados), seguido por una disminución del efecto que se fue atenuando en torno a los 18 meses.
-
- **Sujeto activo del delito será:** aquel que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos, de privación del permiso o licencia por decisión judicial o sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.
 - **Sujeto pasivo será:** la colectividad de personas que se puede ver afectada por la circulación y las Administraciones que ostenten la competencia sancionadora en materia de tráfico y de expedición de autorizaciones administrativas para conducir.
 - **Bien jurídico protegido será:** en el primer apartado la seguridad vial y la potestad sancionadora de la administración y en el segundo apartado la potestad de la administración para expedir autorizaciones que permitan conducir.

7. El artículo 385.

Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días, el que originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:

Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio.

No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.

Estamos ante delitos de peligro, en los que no es necesario que se produzca un resultado lesivo para su consumación. Lo que se castiga en el primer apartado es la comisión de una acción que altere por cualquier medio y de modo imprevisible la seguridad del tráfico.

En cuanto al apartado segundo lo que se castiga es la omisión que se produce por no restablecer la seguridad vial, cuando haya obligación de hacerlo, entendiendo que esa obligación aparece siempre que se pueda restablecer la seguridad vial sin peligro propio para quien la restablece.

- **Sujeto activo será:** el que origine un grave riesgo para la circulación.
- **Sujeto pasivo será:** la colectividad de personas que se puede ver afectada por circular por el tramo de vía donde se haya originado el grave riesgo para la circulación.
- **Bien jurídico protegido será:** la seguridad vial.

8. Los artículos 385 bis y 385 ter.

Estos artículos introducidos en nuestro Código Penal por los apartados centésimo undécimo y centésimo duodécimo respectivamente del artículo único de la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se

modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal⁴³ únicamente clarifican, en cuanto a la aplicación de las penas, que el vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los delitos contra la seguridad vial vendrá a ser considerado como instrumento del delito a los efectos de los artículos 127 y 128. (artículo 385 bis) y que en los delitos previstos en los artículos 379, 383, 384 y 385, el Juez o Tribunal, razonándolo en sentencia, podrá rebajar en un grado la pena de prisión en atención a la menor entidad del riesgo causado y a las demás circunstancias del hecho (artículo 385 ter).

A mi entender, difiriendo del criterio general, todos los delitos contra la seguridad vial entran en la categoría de delitos dolosos porque el conductor que realiza las conductas castigadas por esos hechos en el Código Penal, acepta utilizar un vehículo sin que nadie le obligue a ello, ingiere alcohol o estupefacientes libremente, conduce temerariamente desafiando las normas más elementales de la conducción, se niega manifestando voluntad en contra de realizar las pruebas de detección de alcohol o drogas, conduce siendo conocedor de la pérdida de puntos o de la retirada judicial de su permiso de conducir y como poco, acepta que de su actuación se pueda producir algún resultado lesivo para personas o daños en bienes aunque espera que no se produzcan. Sin embargo, en la práctica penal, es poco frecuente que los Jueces o Tribunales determinen el comiso del vehículo con el que se han cometido los hechos porque habitualmente consideran desproporcionada la aplicación de ese comiso, al privar de su medio de transporte habitual a aquella persona que “solo se había tomado unas copas cuando volvía a su casa y le han parado para hacerle la prueba de alcoholemia o porque corría un poco más de lo debido”. Es más, raramente se encuentra una sentencia que condene a un conductor por temeridad manifiesta o con manifiesto desprecio por la vida ajena, lo que viene a ratificar la creencia social, profundamente arraigada en nuestra cultura de que los delitos contra la seguridad vial o del tráfico, son delitos socialmente “bien vistos” entre la ciudadanía, entre la que se incluyen políticos, jueces y policías y que deben ser castigados levemente porque una amplia mayoría de los conductores que circulan por nuestras carreteras probablemente haya incurrido en alguno de ellos a lo largo de su participación en el mundo automovilístico.

⁴³ BOE núm. 152 de 23 de junio de 2010.

Prueba de la levedad con la que se consideran los ilícitos cometidos con motivo de la circulación de vehículos, es la rebaja en la aplicación de las penas que el artículo 385 ter permite a los jueces o tribunales, los cuales solo necesitaran dictar una sentencia en la que se razonen los posibles motivos de la rebaja penológica para que el condenado se beneficie de un descuento en la pena de prisión. Igualmente da fe de la levedad con la que el legislador aborda estos delitos la posibilidad de renunciar a la asistencia letrada por el investigado por la comisión de uno de los delitos descritos o la ausencia de detención policial del autor ante un hecho tipificado contra la seguridad vial.

9. Efectos de la despenalización de las faltas.

Debemos recordar que en el último semestre del año 2015, se produjeron en España varias reformas legales importantes: la reforma de la Ley de Enjuiciamiento Civil, el nuevo baremo de tráfico operado por la Ley 35/2015 y la reforma del Código Penal con la supresión de numerosas faltas.

La reforma del Código Penal, con la supresión de las faltas y la regulación de los nuevos delitos leves, persigue rebajar conforme al principio de intervención mínima, el *ius punendi* del Estado para aliviar la sobrecarga de trabajo que pesa sobre los juzgados, pero el procedimiento a seguir, el del juicio de faltas aplicado a los delitos leves, es escasamente garantista, porque estos no son igual que las faltas⁴⁴. Nuestras faltas datan de 1848 y su desaparición puede suponer una auténtica revolución para el ciudadano medio, que tradicionalmente acudía a la Justicia Penal, para solucionar no pocos conflictos de escasa entidad social y de relaciones incómodas, a través de las faltas. Pero, los delitos leves, tienen importantes diferencias con las faltas: en primer término se castigan las formas imperfectas de ejecución, cosa que antes sólo sucedía con las faltas contra la propiedad; prescriben en un año, en lugar de los seis meses que se marcó en el Código Penal del año 1995 para las faltas y aunque la ley manifieste que no pueden ser tenidos en cuenta los antecedentes penales derivados de delitos leves, a la hora de conceder o

⁴⁴ ESTRELLA RUIZ, M. Presidente de la Audiencia Provincial de Cádiz. Revista de Jurisprudencia. 15 de enero de 2016.

no la suspensión de la ejecución de las penas privativas de libertad o en relación a la reincidencia, los delitos leves sí se pueden tener en consideración a la hora de su revocación y pueden crear graves problemas al ciudadano, al constarles como antecedentes penales, cosa que antes no sucedía.

En materia de tráfico, con la desaparición de las faltas, se despenalizaron las conductas de conducir sin seguro que se gravaba en el artículo 626 CP y la imprudencia del artículo 621 CP y es en materia de juicios de tráfico, donde se producen las mayores innovaciones dado que cualquier imprudencia leve resulta despenalizada derivándose al ámbito civil. La acción llevada a cabo por imprudencia menos grave será delito leve en los resultados de los artículos 149 y 150 (lesiones muy graves), así como en caso de homicidio y en el supuesto de infracción por imprudencia grave se consideran delitos menos graves las lesiones de los artículos 147.1, 149 y 150, al igual que el homicidio del 142, que se celebran mediante el procedimiento abreviado, en lugar del juicio de faltas. Esta nueva regulación plantea en primer lugar dudas en torno a la subsistencia del artículo 13 del RD 8/2004 (auto de cuantía máxima). Se trataba de una solución tradicional en el mundo de los asuntos de tráfico, y de la que se ha producido bastante abuso, llegándose incluso a incoarse el juicio de faltas con el único fin de obtener un informe forense, dado que se trata de una prueba judicial cualificada y absolutamente objetiva, para a posteriori, incluso por su archivo por sobreseimiento, poder incoar un procedimiento civil, partiendo eso sí del informe indicado del médico forense. Por ello parece correcta la modificación que se ha llevado a cabo mediante la Ley 35/2015 con la que solamente se dicta el título a instancia de parte en el caso de que se haya dictado sentencia absolutoria, a salvo los supuestos de fallecimiento en los que es preceptivo su dictado a solicitud de parte, cualquiera que sea la resolución que le ponga fin.

En materia de los juicios de tráfico, resultó preocupante la desaparición a priori del médico forense como perito especialista en la materia y que gozaba de absoluta imparcialidad, por eso en la última reforma de la Ley Orgánica del Poder Judicial se modificó el artículo 480, añadiendo una letra d) en función de la cual, el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses, podrá realizar los informes, análisis solicitados por particulares en el curso de procesos judiciales, o al margen de estos en las condiciones que se determinasen. Así, las partes, de común acuerdo y a costa del asegurador, podrán pedir informes periciales, incluso al Instituto

de medicina legal, aunque no hubiese intervenido anteriormente. Esta misma solicitud al Instituto de medicina legal podrá realizarse por el lesionado, aunque no tenga el acuerdo de la aseguradora y con cargo a la misma.

CAPÍTULO TERCERO. EL ATESTADO COMO INSTRUMENTO INICIADOR DEL PROCESO PENAL

I. CUESTIONES PRELIMINARES Y PLANTEAMIENTO

Una vez que se ha determinado la calificación de los delitos y sus penas, ahora procede relacionar el delito cometido con su persecución y enjuiciamiento penal. En este punto es donde intervienen las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, las cuales mediante la realización de las diligencias de prevención o por medio del atestado darán cuenta a la autoridad judicial de la posible comisión de un ilícito penal.

Pero ¿Qué es realmente un atestado?

La Ley de Enjuiciamiento Criminal (en adelante LECrim) se refiere a las diligencias que realiza como función, la Policía Judicial utilizando unas veces la denominación de diligencias de prevención, como en el artículo 284 y otras veces como atestado, como en el artículo 292.

Prescindiendo de la definición gramatical del término atestado dada por la Real Academia Española de la Lengua, podemos dar una definición aproximada de lo que es un atestado siguiendo lo dispuesto en la propia LECrim, que sería el *«Conjunto de diligencias llevadas a cabo por la Policía judicial traducidas a un documento, que se actúa a prevención del correspondiente órgano judicial o ministerio fiscal, al objeto de comprobar la existencia de un acaecimiento que pueda revestir carácter de delito (hecho histórico), verificar los elementos integrantes del mismo al objeto de determinar su ilicitud (hecho típico), aportando al órgano llamado a resolver en su día el material objeto de prueba que permita constatar el hecho en su doble vertiente y, en su caso, los presuntos responsables»*⁴⁵.

Si a esta definición le añadimos lo que nuestra Ley Procesal dispone como funciones que debe realizar la Policía judicial en su artículo 292, podemos

⁴⁵ MARCHAL ESCALONA, A. Nicolás; *“El atestado. Inicio del proceso penal”*. 2005, pág. 21.

conocer quiénes son los encargados de realizar las diligencias a prevención y una vez elaboradas, el trámite que deben seguir: *«La Policía judicial tiene por objeto, y será obligación de todos los que la componen, averiguar los delitos públicos que se cometieren en su territorio o demarcación; practicar, según sus atribuciones, las diligencias necesarias para comprobarlos y descubrir a los delincuentes, y recoger todos los efectos, instrumentos o pruebas del delito de cuya desaparición hubiere peligro, poniéndolos a disposición de la autoridad judicial».*

De ahí se pueden establecer una serie de presupuestos, cuales son:

Las diligencias que realice la Policía judicial serán a prevención de la autoridad judicial competente en cuanto a que son preparaciones y disposiciones que se hacen anticipadamente para evitar un riesgo o evitar una cosa.

En este sentido cuando la Policía judicial realiza un atestado lo hace actuando por delegación de la Autoridad judicial y a prevención de lo que, con posterioridad, pueda disponer esta. La importancia del atestado es tal, que la Secretaría de Estado de Seguridad ha dictado una Instrucción sobre la elaboración de atestados⁴⁶.

⁴⁶ La actuación de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, en el ejercicio de sus funciones como Policía Judicial, tiene su reflejo a través de un soporte documental que recibe genéricamente en nuestra Ley de Enjuiciamiento Criminal -artículo 292 y siguientes- la denominación de atestado, al que se la ha venido atribuyendo tradicionalmente la consideración de mera denuncia a los efectos legales, en virtud de lo dispuesto en el artículo 297 de la norma procesal antes referenciada.

No obstante lo anterior, y aunque la valoración global del atestado es, como se ha señalado, de mera denuncia, la jurisprudencia emanada tanto del Tribunal Constitucional como del Tribunal Supremo, viene asignando al mismo un valor superior, atribuyéndole el de verdadera prueba, sometida a la libre valoración de los Tribunales, de acuerdo con el art. 741 de la LECrim, cuando su contenido es ratificado ante el órgano judicial, durante las sesiones del juicio oral, normalmente durante la declaración testifical de los agentes policiales firmantes de aquel, al objeto de dar cumplimiento al principio de contradicción.

Tal valor probatorio se atribuye, generalmente, a aquellas diligencias objetivas y de resultado incontestable, como pueden ser la detención de delincuentes sorprendidos “in fraganti”, las actas de aprehensión “in situ” referidas al Cuerpo, efectos e instrumentos del delito, así como de drogas o sustancias estupefacientes, efectos estancados o prohibidos y aquellas diligencias que se practiquen con motivo de la

entrada y registro en lugar cerrado, llevadas a cabo con la observancia de las prescripciones legales.

Cuando se trata de dictámenes o informes emitidos por los Gabinetes de Policía Científica, éstos tienen la consideración procesal de dictámenes periciales, especialmente si se ratifican en presencia judicial durante las sesiones del juicio oral y con la posibilidad de que las partes puedan dirigir observaciones a los miembros de los Gabinetes, de acuerdo con el ya citado principio de contradicción.

Esta consideración de la actividad policial reflejada en el atestado es consecuencia de la alta especialización y de la capacidad técnica y profesional que ha alcanzado la Policía Judicial, especialmente algunas de sus Unidades, a las que se les ha otorgado el reconocimiento jurídico de Policía Científica. Esta cualificación ha de tener un fiel reflejo en el atestado a la hora de plasmar el resultado de tal actividad, de forma que se recojan, cronológicamente, todas las diligencias practicadas para comprobar los hechos punibles que lo hubieren motivado, así como para descubrir al delincuente y recoger los efectos, instrumentos y demás elementos de pruebas, de tal manera que sirva de base sólida para el inicio y desarrollo de la actividad instructora del sumario o para formular acusación en el supuesto del procedimiento abreviado.

Sin embargo, esa reconocida consideración jurídica de las diligencias - así las llama el artículo 17.3 de la Constitución- , se ve seriamente afectada, en ocasiones, por la defectuosa redacción de las mismas, por la no incorporación a ellas de datos objetivos y verificables que evidencien la realidad, así como, por inclusión de hechos o actividades que permiten cuestionar la fiabilidad de la actividad probatoria de cargo o la de calificaciones jurídicas de los actos registrados, cuya valoración corresponde a la Autoridad judicial.

Con el fin de establecer un marco uniforme en la confección del atestado policial y en las actuaciones que tienen incidencias y posterior reflejo en el mismo, la Comisión Nacional de Coordinación de la Policía Judicial ha aprobado unos criterios mínimos que deberán ser tenidos en cuenta por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

En razón a cuanto antecede, esta Secretaría de Estado ha tenido a bien dictar la siguiente:

INSTRUCCIÓN

PRIMERO.- Las exposiciones contenidas en los atestados tratarán de recoger todos aquellos hechos objetivos que evidencien la realidad, sin que las mismas vayan acompañadas de valoraciones o calificaciones jurídicas; por ello, deberá evitarse todo tipo de criterios subjetivos y cuestiones irrelevantes para el proceso penal.

SEGUNDO.- Las diligencias que conformen el atestado, como consecuencia de las actuaciones practicadas, deberán ordenarse cronológicamente, en expresión previa de su contenido e indicación de su resultado.

TERCERO.- En el atestado, se hará constar los datos necesarios que permitan identificar a los funcionarios que hayan realizado la actividad concreta de que se trate, esto es, de los que hayan practicado directamente en cada una de las diversas diligencias que componen el mismo: investigación, vigilancia, escuchas, registros, detenciones, interrogatorios, inspecciones, etc.

Sin embargo, para conocer qué es un atestado, primero debemos determinar cuál es su naturaleza jurídica, cuestión en la que ni la doctrina, ni la jurisprudencia han mantenido posturas pacíficas, a saber: Si bien el artículo 297 de la LECrim establece que «*Los atestados que redactaren y*

Cuando la diligencia consista en la intervención o localización de objetos en registros, inspecciones o actuaciones similares, deberá especificarse el funcionario que la realizó.

CUARTO.- En la redacción de los atestados no se harán constar actuaciones basadas en conceptos genéricos o no suficientemente fundamentados, tales como “actitud sospechosa”, “informaciones recibidas”, etc., o descripciones rutinarias similares, debiendo especificarse, clara y concretamente, los indicios determinantes de la actuación policial.

En este sentido, cuando se trate de la adopción de una medida cautelar, como la detención, o cualquier otra medida que implique una injerencia en derechos fundamentales, se deberán expresar en el atestado los “motivos racionalmente bastantes” que, de acuerdo con el artículo 492 de la LECrim., justifiquen aquellas.

QUINTO.- Practicada la detención de una persona, se procederá a informarle, de forma inmediata y de modo que le sea comprensible, de los hechos que se le imputan y de las razones motivadoras de su privación de libertad, así como de los derechos que le asisten conforme al artículo 520 de la LECrim. Tal actuación será realizada por el funcionario que lleve a cabo la detención y lo hará constar en la comparecencia que al efecto realice en el atestado, sin perjuicio de la obligación, por parte de los funcionarios que reciben al detenido, de documentar por escrito el contenido y ejecución de la notificación de derechos.

SEXTO.- Cuando durante la práctica de una investigación policial, sea preciso solicitar de la Autoridad Judicial mandamiento de entrada y registro, autorizaciones para proceder a la intervención de las comunicaciones o para la detención y observación de la correspondencia, la petición deberá reflejar una explicación clara y detallada del objetivo que se pretende, del origen de la investigación y de las necesidades de dicho método de investigación.

Si durante la realización de cualquier diligencia, se detectasen hechos nuevos o indicios de la existencia de otro tipo de hecho punible, distinto de aquel para cuya investigación fue dictada, expresamente, la resolución judicial de autorización, se consignará en el acta y se comunicará inmediatamente a la Autoridad judicial, sin que se realice otro tipo de actuación en relación con los mismos, hasta que la dictada Autoridad resuelva lo que estime procedente.

Igual actuación procederá cuando durante la práctica de un registro aparezcan objetos distintos de los que motivaron la investigación o se encuentren indicios de otros hechos delictivos.

SÉPTIMO.- Cuando fuera conveniente o se trate de investigaciones laboriosas o complejas, el atestado deberá complementarse con una “Diligencia de informe” que exprese resumidamente, el contenido de las mismas, los resultados obtenidos, así como, cuantos datos se estimen convenientes para facilitar el conocimiento global de la investigación realizada.

las manifestaciones que hicieren los funcionarios de Policía Judicial, a consecuencia de las averiguaciones que hubiesen practicado, se considerarán denuncias para los efectos legales» y que «Las demás declaraciones que prestaren deberán ser firmadas, y tendrán el valor de declaraciones testificales en cuanto se refieran a hechos de conocimiento propio», en la actualidad no podemos estar de acuerdo con la naturaleza jurídica que en su momento le otorgó el legislador, dado que con el devenir del tiempo, el atestado policial se ha convertido en algo más que una simple denuncia⁴⁷.

Es cierto que desde la promulgación de la LECrim, tanto la doctrina, como la jurisprudencia han considerado el valor del atestado como el de una mera denuncia⁴⁸ exigiendo para desvirtuar la presunción de inocencia de la que goza el investigado que las manifestaciones vertidas en él se reiteren y ratifiquen ante el órgano judicial, normalmente a través de la declaración testifical de los agentes policiales firmantes del atestado en el propio acto del juicio oral bajo los principios de inmediación, contradicción y oralidad.

Pero ¿es cierto que actualmente al atestado se le puede atribuir únicamente el valor de una mera denuncia?

Si nos atenemos a la dicción literal que la LECrim establece sobre la denuncia, su definición sería la de la obligación que tendrá cualquier persona que contemple la perpetración de un delito público de ponerlo de

⁴⁷ Establece el Tribunal Constitucional en sus sentencias 22/1988 y 157/1995, de 6 de noviembre, entre otras que: “En definitiva, el atestado equivale, en principio, a una denuncia (artículo 297 LECrim), pero también tiene virtualidad probatoria propia cuando contiene datos objetivos y verificables, que expuestos por los agentes con su firma y rúbrica y con las demás formalidades exigidas por los artículos 292 y 293 de la LECrim han de ser calificados como declaraciones testificales. Es claro que partes de ese atestado, como pueden ser los croquis sobre el terreno y las fotografías en él obtenidas, entre otras que sin encajar exactamente en el perímetro de la prueba preconstituida o anticipada pueden ser aprovechables como elementos de juicio coadyuvantes”.

⁴⁸ STC 31/1981 de 28 de julio: “El atestado tiene, en principio, únicamente valor de denuncia”, como señala el art. 297 de la LECrim., y no basta para que se convierta en prueba de confesión con que se dé por reproducida en el juicio oral; es preciso que sea reiterada y ratificada ante el órgano judicial”. En el mismo sentido SSTC 148/85, 49/86, 5/89, entre otras.

manera inmediata en conocimiento de la autoridad competente, pero eso no es solo eso lo que se hace con un atestado; el cuerpo del mismo contiene una serie de elementos, entre ellos la denuncia, que sirven para aportar al juez datos objetivos que le ayudan a formarse una convicción de los hechos que han ocurrido y le sirven para formularse una opinión interna de estos los cuales, ratificados en la vista oral, determinaran la existencia o no del ilícito penal que se juzga.

Por esto, es por lo que, desde hace ya un tiempo, nuestro Tribunal Supremo afirma que el artículo 292 LECrim ha devenido en anacrónico porque la valoración de los atestados cambia según estemos ante:

- a. Declaraciones u opiniones de los propios investigados, declaraciones de testigos, diligencias de reconocimiento en rueda u otras similares a las que no se les puede atribuir más que el carácter de simples denuncias.
- b. Los dictámenes periciales policiales, especialmente si se ratifican en la vista del juicio oral, donde es posible que las partes soliciten cuantas aclaraciones sean precisas a los funcionarios policiales declarantes en juicio.
- c. La detención de delincuentes en el lugar de los hechos en los supuestos en los que son sorprendidos en situación de flagrancia o la recuperación de efectos o instrumentos del delito, tales como armas, estupefacientes, cuando se cumplen las formalidades procesales⁴⁹.

⁴⁹ Establece la STS 12474/1988, de 5 de diciembre que “La doctrina de esta Sala (Sentencias, recientes de 6 y 24 de febrero de 1987 y 17 de mayo y 9 de julio de 1988) viene distinguiendo en los atestados tres clases de actuaciones: declaraciones de los procesados o testigos e identificaciones en rueda, que gozan del mero valor de denuncia; dictámenes o informes emitidos por gabinetes policiales, que ostentan la condición de prueba pericial, sobre todo si se ratifican en el acto del plenario; por último, diligencias objetivas y no reproducibles en el juicio oral, como la ocupación y recuperación del total o parte de los objetos o instrumentos del delito o los que se hallaren en el transcurso de diligencias de entrada y registro domiciliario practicadas con las formalidades legales; siendo este último grupo verdaderas pruebas cuando menos a los efectos de constatar la existencia en la causa de una suficiente y razonable actividad probatoria”.

Conjugando ambas posturas, en la actualidad, el atestado debería configurarse por el legislador como el inicio del procedimiento penal, contenedor de la denuncia, de los objetos de prueba, de las pruebas anticipadas y de los indicios racionalmente suficientes que servirán al órgano juzgador para hacerse una idea clara e imparcial de cómo han sucedido los hechos de los que se ve obligado a dictar una resolución.

Buena muestra de la importancia actual que el legislador concede al atestado, no como mera denuncia, sino como iniciador del proceso penal es la que se recoge en el procedimiento para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos, que se inicia en el artículo 795 de la LECrim y que exige que el proceso penal se incoe en virtud de un atestado policial⁵⁰.

⁵⁰ Sin perjuicio de lo establecido para los demás procesos especiales, el procedimiento regulado en este Título se aplicará a la instrucción y al enjuiciamiento de delitos castigados con pena privativa de libertad que no exceda de cinco años, o con cualesquiera otras penas, bien sean únicas, conjuntas o alternativas, cuya duración no exceda de diez años, cualquiera que sea su cuantía, siempre que el proceso penal se incoe en virtud de un atestado policial y que la Policía Judicial haya detenido a una persona y la haya puesto a disposición del Juzgado de guardia o que, aun sin detenerla, la haya citado para comparecer ante el Juzgado de guardia por tener la calidad de denunciado en el atestado policial y, además, concorra cualquiera de las circunstancias siguientes:

- **1.ª** Que se trate de delitos flagrantes. A estos efectos, se considerará delito flagrante el que se estuviese cometiendo o se acabare de cometer cuando el delincuente sea sorprendido en el acto. Se entenderá sorprendido en el acto no sólo al delincuente que fuere detenido en el momento de estar cometiendo el delito, sino también al detenido o perseguido inmediatamente después de cometerlo, si la persecución durare o no se suspendiere mientras el delincuente no se ponga fuera del inmediato alcance de los que le persiguen. También se considerará delincuente in fraganti aquel a quien se sorprendiere inmediatamente después de cometido un delito con efectos, instrumentos o vestigios que permitan presumir su participación en él.
- **2.ª** Que se trate de alguno de los siguientes delitos:
 - a) Delitos de lesiones, coacciones, amenazas o violencia física o psíquica habitual, cometidos contra las personas a que se refiere el artículo 173.2 del Código Penal.
 - b) Delitos de hurto.
 - c) Delitos de robo.
 - d) Delitos de hurto y robo de uso de vehículos.
 - e) Delitos contra la seguridad del tráfico.

Si la propia Real Academia Española de la Lengua define el término incoar como: «Comenzar algo, llevar a cabo los primeros trámites de un proceso, pleito, expediente o alguna otra actuación oficial», entonces no podemos mirar el atestado policial como una mera y simple denuncia, sino como el documento policial continente de todos los datos necesarios que sirvan para comenzar o llevar a cabo los primeros trámites del proceso penal; luego si con esa primera actuación policial de comunicación a la autoridad judicial se está iniciando el procedimiento penal de que se trate, el atestado elaborado por la policía irá un paso por delante de lo que entendemos por una simple denuncia, puesto que aportará al órgano judicial los datos suficientes y precisos para que este incoe, en caso procedente, las diligencias urgentes que le lleven al dictado de una sentencia de fondo sobre el asunto en cuestión.

El máximo exponente de que el atestado elaborado por la Policía Judicial supera el carácter de mera y simple denuncia lo encontramos en los atestados instruidos por delitos contra la seguridad vial y dentro de estos, los incoados con motivo de un accidente de circulación.

II. ORGANISMOS COMPETENTES PARA ELABORAR ATESTADOS POR DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL.

- f) Delitos de daños referidos en el artículo 263 del Código Penal.
 - g) Delitos contra la salud pública previstos en el artículo 368, inciso segundo, del Código Penal.
 - h) Delitos flagrantes relativos a la propiedad intelectual e industrial previstos en los artículos 270, 273, 274 y 275 del Código Penal.
- **3.ª** Que se trate de un hecho punible cuya instrucción sea presumible que será sencilla.
2. El procedimiento regulado en este Título no será de aplicación a la investigación y enjuiciamiento de aquellos delitos que fueren conexos con otro u otros delitos no comprendidos en el apartado anterior.
 3. No se aplicará este procedimiento en aquellos casos en que sea procedente acordar el secreto de las actuaciones conforme a lo establecido en el artículo 302.
 4. En todo lo no previsto expresamente en el presente Título se aplicarán supletoriamente las normas del Título II de este mismo Libro, relativas al procedimiento abreviado.

Tradicionalmente ha sido una cuestión pacífica desde la promulgación de la Ley de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad⁵¹ la delimitación de competencias entre los distintos Cuerpos de Seguridad.

Así, en las vías públicas interurbanas y travesías, la competencia para la vigilancia del tráfico, tránsito y transporte, se ha atribuido al Cuerpo de la Guardia Civil, competencia que incluye la instrucción de atestados por delitos contra la seguridad vial y por accidentes de circulación, por mandato del artículo 12 B c) de la citada Ley.

Anteriormente, incluso a la promulgación de nuestra Carta Magna, la Ley 47/1959 de 30 de julio, sobre regulación de la competencia en materia de tráfico en el territorio nacional, atribuía la función de vigilancia de carreteras y vías públicas al Cuerpo de la Guardia Civil. Asumiendo ese mandato legal, la Dirección General, mediante Orden General número 32 de fecha 26 de agosto de 1959, creó la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil teniendo como misión la vigilancia, regulación, auxilio y control del tráfico y del transporte, así como garantizar la seguridad de la circulación en las vías interurbanas.

Esta misión se ha venido traduciendo en:

- La protección y auxilio a los usuarios de las vías públicas.
- La vigilancia y disciplina del tráfico, tránsito y transporte en vías interurbanas y travesías, así como la denuncia de las infracciones a las normas de circulación.
- La investigación e instrucción de las diligencias por accidentes de tráfico.
- La vigilancia del cumplimiento de la normativa sobre transportes por carretera.

En cuanto a su ámbito territorial, exceptuando en Cataluña y el País Vasco, donde las competencias en materia de tráfico están transferidas a las respectivas Comunidades Autónomas, las Unidades de la Agrupación

⁵¹ Ley Orgánica 2/86, de 13 de marzo de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. BOE de 14 de marzo de 1986.

de Tráfico se despliegan en los siguientes escalones en todo el territorio nacional:

- **Sector:** Le corresponde la coordinación e inspección de los servicios en el ámbito de una o más Comunidades Autónomas.
- **Subsector:** Correspondiéndole la planificación, ejecución y coordinación de los servicios en el ámbito provincial.
- **Destacamento:** Su función es la ejecución del servicio en una parte de la red viaria provincial.

En las Comunidades autónomas con las competencias en materia de tráfico transferidas por el Estado, las funciones de vigilancia y control del tráfico se les han atribuido a los Cuerpos de Policía de dichas Comunidades autónomas, siendo reguladas en el caso de Cataluña, en el artículo 12 de la Ley 10/1994, de 11 de julio, de la Policía de la Generalidad de Cataluña «Mossos d'Esquadra»⁵² y en el caso del País Vasco, en artículo 26 de la Ley 4/1992, de 17 de julio, de Policía del País Vasco⁵³ y que ha sido modificada posteriormente por la Ley 15/2012, de 28 de junio, de Ordenación del Sistema de Seguridad Pública de Euskadi⁵⁴.

En el caso de las vías urbanas de ámbito municipal, la competencia para elaborar atestados por delitos contra la seguridad vial ha sido atribuida a los Cuerpos de Policía Local dependientes de sus respectivos municipios por mandato de la Ley de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, que en su artículo 53 dispone como funciones propias de los Cuerpos de Policía Local las siguientes:

- b)** Ordenar, señalizar y dirigir el tráfico en el casco urbano, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación.
- c)** Instruir atestados por accidentes de circulación dentro del casco urbano.

⁵² BOE núm. 192, de 12 de agosto de 1994.

⁵³ Publicada en el en BOPV núm. 155, de 11 de agosto de 1992.

⁵⁴ BOPV núm. 132 de 06 de Julio de 2012 y BOE núm. 172 de 19 de julio de 2012.

g) Efectuar diligencias de prevención y cuantas actuaciones tiendan a evitar la comisión de actos delictivos en el marco de colaboración establecido en las Juntas de Seguridad.

Ahora bien, debido al amplio marco competencial que nuestra legislación atribuye a los diversos Cuerpos policiales que operan en nuestro país, de un tiempo a esta parte se viene observando una superposición de funciones en cuanto a la instrucción de diligencias por delitos contra la seguridad vial que están generando una situación de inseguridad jurídica para el ciudadano, gran desconocedor del ámbito competencial de cada Cuerpo policial.

En lo relativo a las vías interurbanas, no existe problema alguno ya que al ser un único Cuerpo el encargado de la vigilancia, control e instrucción de atestados por delitos contra la seguridad vial, sea la Guardia Civil o los Cuerpos de Policía dependientes de las Comunidades autónomas con competencias en materia de tráfico transferidas, dicha instrucción de diligencias a prevención o atestados, serán elaborados por un único Cuerpo, aquel que sea territorialmente competente para entender del delito cometido y una vez finalizado el atestado, será entregado al juzgado oportuno para que siga su tramitación posterior.

El problema se está suscitando, sobre todo, con la aplicación del artículo 379 del Código Penal y en menor medida en el resto de esos delitos, en los núcleos urbanos donde convive el Cuerpo Nacional de Policía⁵⁵ con los diversos Cuerpos de Policía Local ya que con la Guardia Civil no suelen darse situaciones conflictivas por tener funciones similares a las de los agentes municipales pero con mayor ámbito de actuación, La situación de conflicto con el Cuerpo Nacional de Policía y los Cuerpos de Policía Local en núcleos de población de cierta entidad, donde estos últimos se hallan ampliamente cualificados, surge desde varias premisas y que a continuación se explican con la argumentación legal correspondiente:

Hemos visto que la Ley de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en su artículo 53 otorga a las Policías Locales, entre otras, las competencias para

⁵⁵ Dado que actualmente la Ley Orgánica 9/2015, de 28 de julio, de Régimen de Personal de la Policía Nacional -BOE núm. 180, de 29 de julio de 2015- ha vuelto a modificar la denominación de este Cuerpo citándolo como Policía Nacional para adecuarlo a la realidad social del momento actual, en este estudio se utilizarán indistintamente ambas denominaciones.

efectuar diligencias de prevención y cuantas actuaciones tiendan a evitar la comisión de actos delictivos, para instruir atestados por accidentes de circulación dentro del casco urbano y para ordenar, señalizar y dirigir el tráfico en los núcleos urbanos con sujeción a lo establecido en las normas de circulación. En desarrollo de este precepto, la actual Ley de Seguridad Vial, determina en su artículo 7 a) que corresponde a los municipios la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas y en su artículo 14 establece que las pruebas para la determinación del grado de impregnación alcohólica de los conductores de vehículos y bicicletas se practican por los agentes encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas y que consistirán normalmente en la verificación del aire espirado mediante alcoholímetros o etilómetros debidamente autorizados. Igualmente corresponde, por mandato del artículo 21.3 de la citada Ley a estos agentes encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas, el cumplimiento de los límites de velocidad de los vehículos que circulan por el casco urbano, competencia que se ha otorgado legalmente a las Policías Locales como agentes propios de los municipios.

También hemos visto, que el Código Penal, en el artículo 379 castiga al que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior a la permitida en sesenta kilómetros por hora en vía urbana y al que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro. Esta comprobación, tanto de la superación de los límites de velocidad, como de la medición de la tasa de alcohol, solo se puede realizar mediante instrumentos debidamente homologados y autorizados, alcoholímetros o etilómetros para la tasa de alcohol y cinemómetros para la velocidad, que habitualmente suelen estar en posesión de las Policías Locales por ser sus agentes, los encargados de la vigilancia del tráfico en zonas urbanas.

Para terminar de delimitar el marco legal del problema, el artículo 11 de la Ley de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad atribuye a la Policía Nacional la función de investigar los delitos para descubrir y detener a los presuntos culpables, asegurar los instrumentos, efectos y pruebas del delito, poniéndolos a disposición del Juez o Tribunal competente, y elaborar los

informes técnicos y periciales procedentes en las capitales de provincia y en los términos municipales y núcleos urbanos que el Gobierno determine.

Expuesta la situación legal, ahora toca definir el punto de fricción competencial que está generando irregularidades en la práctica cotidiana dentro del ámbito policial en lo relativo a la elaboración de atestados por delitos contra la seguridad vial:

Tradicionalmente, en los núcleos urbanos, la realización de las diligencias a prevención y la confección de atestados por todos los ilícitos penales contenidos en el Código Penal relativos a los delitos o faltas contra la seguridad vial la han llevado a cabo los agentes encargados de la vigilancia del tráfico de los Cuerpos de Policía Local de cada municipio. Sin embargo, bien por una aplicación estricta del marco competencial policial o por un afán de volver a centralizar en los Cuerpos policiales estatales todo lo relativo a investigación de todos los delitos, de un tiempo a esta parte, se están produciendo fricciones competenciales entre los Cuerpos de Policía Local y la Policía Nacional en diversos aspectos prácticos que con una adecuada y precisa regulación legal desaparecerían.

A continuación se exponen una serie de situaciones reales de conflictos competenciales, en la aplicación de los delitos contra la seguridad vial del Código Penal, que en algunos casos, si no fuera porque están en juego diversos derechos fundamentales de la persona, resultarían cómicas y que son el resultado de la ausencia de coordinación que impera en el marco de las Juntas Locales de Seguridad, las cuales se reúnen con tan escasa asiduidad que estas cuestiones no se llegan ni a tratar en sus reuniones:

III. EJEMPLO 1.

Accidente de tráfico en casco urbano tras una conducción temeraria referida por testigos directos con declaración de los hechos observados: acuden agentes del Cuerpo de Policía Local (PL) y del Cuerpo Nacional de Policía (CNP). En este caso y por mandato legal, de la instrucción del atestado por accidente de circulación se ocupa PL, siendo CNP continuador, por medio de sus propias diligencias de la instrucción del delito de conducción temeraria por no estar atribuido expresamente a PL, dando lugar a una situación absurda en la que, por hechos que podrían ser

constitutivos de un concurso de delitos, cada Cuerpo policial instruye una parte del mismo, con diligencias diferentes, que incluso podrían caer por reparto en distintos Juzgados, ralentizando aún más el funcionamiento judicial debido, sobre todo, a una falta de coordinación inter policial que a veces, los propios jefes de cada Cuerpo fomentan o al menos consienten.

IV. EJEMPLO 2.

Vehículo, al cual, en el ejercicio de sus funciones de prevención de hechos delictivos han parado agentes del CNP para identificar a sus ocupantes. El conductor presenta síntomas evidentes de conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas y carece de permiso de conducir. Los funcionarios del CNP proceden a la detención del conductor ebrio y a su traslado a dependencias de Policía Local donde por agentes de este Cuerpo se realizan las pruebas de determinación del grado de impregnación alcohólica por ser estos los encargados de la vigilancia del tráfico y disponer de los instrumentos de medición necesarios para realizar las pruebas. Finalizadas las oportunas pruebas, en el supuesto en el que estas hayan arrojado un resultado positivo y no revista carácter de denuncia administrativa, los agentes de Policía Local incoan el atestado por conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas al conductor sometido a las pruebas imputándole un delito contra la seguridad vial. Tras la declaración del investigado, si es que desea hacerlo habiéndose recabado la presencia de su Letrado, los funcionarios del CNP que han detenido al sometido a las pruebas, deberán con posterioridad, cuando haya finalizado su declaración, trasladarle a sus propias dependencias donde se le incoará un nuevo atestado por conducir un vehículo a motor careciendo de la autorización administrativa necesaria para ello. Si desea volver a prestar declaración sobre los hechos que se le imputan, habrá de ser llamado de nuevo el Letrado designado por el detenido para ser asistido durante su manifestación.

Esta situación, mucho más habitual de lo que parece, hace que un ciudadano, al que se le imputan dos delitos que en muchas ocasiones son conexos, deba ser trasladado de unas dependencias policiales a otras por la falta de regulación legal existente en materia de seguridad vial. Estos hechos deberían resolverse legalmente y no en el marco de las Juntas Locales, que han demostrado su ineficacia para coordinar situaciones tan

importantes como la de la inmediata puesta a disposición judicial de la persona del detenido, el cual con la incoación de un solo atestado y una sola declaración en dependencias policiales, debería ser puesto inmediatamente a disposición judicial o en libertad sin tener que ser paseado por distintas dependencias policiales, todo porque se carece de una regulación normativa eficaz.

El problema que debe resolver el legislador es la cuestión de la competencia: el determinar a qué Cuerpo policial se le debe encomendar legal o reglamentariamente no solo la instrucción de atestados por accidentes de circulación, sino la incoación de atestados por la comisión de cualquiera de los delitos contra la seguridad vial dentro de los núcleos urbanos dotados de Policías Locales propias y que además cuenten con Comisarías del Cuerpo Nacional de Policía ya que en el ámbito interurbano la cuestión no ha suscitado polémica alguna; corresponde a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil la realización de atestados por delitos contra la seguridad vial.

La respuesta parece estar clara: si, por un lado se les ha otorgado a los Cuerpos de Policía Local por medio de una Ley Orgánica, la competencia para la ordenación, señalización, vigilancia y disciplina del tráfico; además se les ha dotado de instrumentos, tales como los etilómetros, los alcoholímetros y los cinemómetros para cumplir esas funciones y se les ha encargado de la instrucción de atestados por accidentes de circulación y por otro lado, se ha considerado que las denuncias por hechos de circulación que extiendan los agentes de la Policía Nacional tienen carácter de denuncias voluntarias⁵⁶ por carecer de competencias en la

⁵⁶ El 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 (B.O.E. de 21 de abril de 1994) establece:

Artículo 4 Denuncias de carácter obligatorio y voluntario

1. Los agentes de la autoridad encargados del servicio de vigilancia del tráfico deberán denunciar las infracciones que observen cuando ejerzan funciones de vigilancia y control de la circulación vial (artículo 75, apartado 2, del Texto Articulado).
2. Cualquier persona podrá, igualmente, formular denuncias por hechos que puedan constituir infracciones a los preceptos del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial o de sus Reglamentos.

Artículo 5 Contenido de las denuncias

vigilancia del tráfico⁵⁷, podemos concluir, sin lugar a dudas, que el legislador debería otorgar la competencia para la instrucción de todos y

En las denuncias por hechos de circulación deberá constar: la identificación del vehículo con el que se hubiese cometido la supuesta infracción, la identidad del denunciado, si fuere conocida, una relación circunstanciada del hecho, con expresión del lugar, fecha y hora y el nombre, profesión y domicilio del denunciante. Cuando éste sea un agente de la autoridad podrán sustituirse estos datos por su número de identificación (artículo 75, apartado 3, párrafos primero y segundo, del Texto Articulado).

Artículo 6 Requisitos de las denuncias de carácter obligatorio por hechos de circulación

Los correspondientes boletines de denuncia se extenderán por triplicado ejemplar. Uno de ellos quedará en poder del denunciante, el segundo se entregará al denunciado si fuera posible y el tercero se remitirá a la Jefatura de Tráfico o Alcaldía correspondiente.

Los boletines serán firmados por el denunciante y el denunciado, sin que la firma de este último implique conformidad con los hechos que motivan la denuncia, sino únicamente con la recepción del ejemplar a él destinado. En el caso de que el denunciado se negase a firmar o no supiere hacerlo, el denunciante así lo hará constar.

Artículo 7 Requisitos de las denuncias de carácter voluntario por hechos de circulación

a) La denuncia podrá formularse verbalmente ante los agentes de vigilancia del tráfico más próximos al lugar del hecho, o por escrito dirigido a la Jefatura de Tráfico o a la Alcaldía del lugar de la infracción, según ostente una u otra la competencia para instruir el expediente.

b) Se harán constar en la denuncia los datos y circunstancias que se consignan en el artículo 5 del presente Reglamento.

c) Si la denuncia se presentase ante los agentes de vigilancia del tráfico, se formalizará por ellos el reglamentario boletín de denuncia, en el que se hará constar, además de los requisitos consignados en el apartado anterior, si personalmente comprobó o no la infracción denunciada, así como el nombre y domicilio del particular denunciante, remitiendo el boletín a la Jefatura de Tráfico o Alcaldía competente para su tramitación, sin perjuicio de entregar un duplicado al denunciado si fuere posible.

⁵⁷ Con fecha 28 de junio de 2011 la Dirección General de Tráfico, a través de la Secretaría General de ordenación Normativa aclaró la consulta efectuada por la Asociación Profesional de Policías-Centro Superior de Estudios Policiales que consultaba sobre el carácter que debe atribuirse a las denuncias formuladas por los agentes de la autoridad no encargados de la vigilancia del tráfico, al disponer que solo las denuncias formuladas por los agentes encargados de la vigilancia del tráfico, durante la prestación del servicio y dentro del ámbito territorial en el que legalmente deban prestarlo, tiene la consideración de denuncias obligatorias dotadas de presunción de veracidad de naturaleza "iuris tantum", teniendo el resto de las denuncias el carácter de voluntarias.

cada uno de los delitos contra la seguridad vial que se cometan, no solo en los núcleos de población, sino en todo el término municipal de su competencia a los Cuerpos de Policía Local encargados de la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, por su acreditada formación específica en las materias relacionadas con el uso de vehículos a motor, ciclomotores y bicicletas y su interacción con el resto de usuarios de las vías públicas.

En las vías interurbanas la cuestión no necesita modificación de la normativa actual porque las competencias se encuentran perfectamente delimitadas y están atribuidas a la Guardia Civil que no interviene, en materia de tráfico, en los núcleos urbanos dotados de Cuerpos de Policía Local propios, aunque cuando lo hace con ocasión de la observación directa de un ilícito administrativo dentro de una población que disponga de su propia Policía Local, las denuncias que interponen son tramitadas como denuncias voluntarias⁵⁸.

Por eso, para evitar inmisiones y conflictos de competencias no deseados, es en la regulación de competencias en las vías urbanas, donde se hace precisa una modificación de la Ley Orgánica 2/86, de 13 de marzo de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, para que en el artículo 53 apartado c), donde dice «instruir atestados por accidentes de circulación dentro del casco urbano», diga «instruir atestados por delitos contra la seguridad vial dentro de su término municipal».

V. COMPOSICIÓN Y ELEMENTOS DEL ATESTADO POR DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL.

Una vez delimitadas las competencias que determinan a qué Cuerpo policial debe encomendársele la instrucción de un atestado por delito contra la seguridad vial, tanto en las vías urbanas, como en las interurbanas, cabe ahora definir cuál es la composición un atestado, su estructura, las diligencias que lo conforman desde su inicio hasta su entrega a la autoridad judicial y los actos de investigación y trámite que efectuarán las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad desde que tengan

⁵⁸ Sentencia núm. 093/2007 del Juzgado de lo Contencioso Administrativo nº 1 de Salamanca en el Procedimiento Abreviado nº 1061/2005, en su Fundamento Jurídico 2º.

conocimiento de la perpetración de un posible delito contra la seguridad vial.

1. El inicio.

En todo atestado policial, y los instruidos por delitos contra la seguridad del tráfico no dejan de ser una especialidad más dentro de la categoría del resto de los atestados, se plasman una serie de diligencias que van configurando los hechos por los que se pretende dar cuenta a la autoridad judicial de la presunta comisión de un ilícito penal. En el ámbito policial, se entiende por diligencia la materialización por escrito de una actuación que ha realizado la policía en torno a un hecho delictivo. Por ello se ha establecido que la primera diligencia que encabeza la instrucción de las actuaciones en cualquier atestado reciba el nombre de diligencia de exposición o de inicio.

La finalidad de esta diligencia es la de presentar de manera abreviada el nacimiento de la actuación policial y sirve además para identificar a la unidad actuante que ha sido la primera en conocer los hechos que dan lugar al atestado. En ella también se nombran los componentes del equipo instructor y relativo a este y aunque la LECrim solamente exige la presencia del funcionario que haya extendido el atestado, la costumbre y la práctica habitual policial han impuesto la presencia de un instructor, que suele ser un superior jerárquico dentro de la unidad policial o al menos un agente de cierta antigüedad, que actúa determinando las diligencias a practicar y coordina y supervisa las actuaciones necesarias para el esclarecimiento de los hechos y de un secretario, que como auxiliar del instructor, participará en aquellas intervenciones que realice este y dará forma al documento escrito. Su denominación viene dada por asimilación con la del Secretario judicial aunque no ostenta fe pública.

Pero antes de empezar a desgranar la composición de un atestado, cabe decir que la práctica policial no escrita, transmitida a través de la costumbre y los usos del oficio han venido a determinar una serie de pautas comunes a los atestados policiales que han servido para unificar su elaboración en la mayoría del territorio español. Su conformación pasa por las siguientes premisas:

- En cuanto a los márgenes del atestado, se ha establecido que en la cara anterior del folio estos márgenes serán amplios en su parte izquierda y en su cara posterior, si se usa aunque no es la práctica habitual, se invertirán, de forma que coincidan superpuestas las zonas escritas de ambas caras.
- El atestado se realizará a un espacio, evitando así que exista separación entre renglones. Todos aquellos renglones o líneas que no lleguen al final del margen izquierdo serán cubiertos con guiones hasta completarlos.
- Todos los folios que integran el atestado han de llevar en su cara anterior el sello de la dependencia que trámite el atestado situado en el centro del margen izquierdo.
- El instructor firmará en las comparecencias de los agentes, en las actas de declaración de detenidos o de particulares y en las actas que se formalicen cualquiera que sea su clase.
- El lugar donde se recoge la firma del instructor es la parte inferior izquierda inmediatamente que se ha finalizado la redacción del texto.
- El secretario firmará en todas las diligencias que integren el atestado, incluida las actas, porque todas van avaladas, redactadas y escritas por él, que certifica una a una todas ellas; su firma irá centrada bajo el texto al lado derecho de la del instructor.
- Las demás personas, declarantes, testigos, comparecientes, abogados, etc., firmarán lo que a ellos le corresponde y su firma irá situada al lado derecho del secretario.

En la actualidad, aunque es amplia la formación existente en los Cuerpos policiales y teniendo en cuenta que nuestra legislación no establece reglas fijas sobre este asunto, es recomendable que la figura del instructor de un atestado recaiga sobre una persona con una buena formación jurídica dado que responde a título personal de determinadas actuaciones, por ejemplo, aquellas en las que se haya privado de libertad a una persona por ser el instructor el garante del detenido. De igual manera, el instructor de un atestado puede ser llamado a declarar en el acto del juicio oral como testigo directo si ha presenciado los hechos o como testigo de referencia

si los ha conocido a través de terceras personas⁵⁹, aunque ello no excluye el deber que tiene el testigo directo, si no es el instructor del atestado, de declarar ante el llamado de la autoridad judicial⁶⁰.

⁵⁹ STS 2134/16, de 24 de julio de 2017: FJ 1. «(...) Sobre las declaraciones espontáneas que los imputados y los testigos aportan cuando la policía interviene para controlar y pacificar una situación violenta de cualquier índole, tiene establecido esta Sala en la sentencia 16/2014, de 30 de enero, que, tal como se ha dicho en las SSTs 1236/2011, de 22 de noviembre, y en la 878/2013, de 3 de diciembre, es preciso diferenciar entre lo que son manifestaciones espontáneas de un sospechoso a terceros o ante los agentes de la Policía, de lo que es una declaración oficial efectuada en sede policial, con asistencia de letrado y previa advertencia de los derechos. En cuanto a las primeras no existe inconveniente en admitir como medio probatorio el testimonio de referencia de los terceros o de los funcionarios policiales que hayan recibido esas manifestaciones espontáneas del detenido, si bien aclarando que en cualquier caso el testimonio es de referencia —*auditio alieno*— y así debe ser tratado en cuanto al contenido de la manifestación del acusado. No puede aportar fehaciencia en cuanto a la realidad o veracidad del contenido de lo manifestado, lo que evidentemente queda ajeno a su conocimiento, pero es directo —*auditio proprio*— en cuanto al hecho en sí de haberse producido o exteriorizado por el acusado y de las circunstancias en que se produjo.

(...) Por último, la STS 365/2013, de 20 de marzo, resume la doctrina jurisprudencial sobre el tratamiento de las manifestaciones espontáneas del detenido a los agentes policiales. En ella se establece que este Tribunal viene considerando material probatorio utilizable las declaraciones espontáneas prestadas por el detenido antes de ser asistido de Letrado. Y la STS 1571/2000, de 17 de octubre, admitió como prueba válida las declaraciones prestadas en el acto del juicio oral por los agentes policiales que testimoniaron acerca de las manifestaciones espontáneas realizadas por el acusado, tras su detención y una vez informado verbalmente de sus derechos, en el sentido de que no encontrarían nada en el registro de su vehículo porque la droga la traían los otros coimputados, lo que se comprobó posteriormente.

La doctrina precedente ha sido también reproducida, en cuanto a sus líneas generales, en la sentencia 112/2015, de 10 de febrero, y también figura recogida en una sentencia anterior: la 667/2008, de 5 de noviembre.

⁶⁰ STC 303/93, de 25 de octubre: FJ 4. «Tiene declarado este Tribunal que la prueba testifical indirecta nunca puede llegar a desplazar o a sustituir totalmente la prueba testifical directa, salvo en el caso de prueba sumarial anticipada o de imposibilidad material de comparecencia del testigo presencial a la llamada al juicio oral. Así, en la STC 217/1989 dijimos que «cuando existan testigos presenciales el órgano judicial debe oírlos directamente en vez de llamar a declarar a quienes oyeron de ellos el relato de su experiencia e, incluso, cuando los funcionarios de policía tengan la fundada sospecha de que los testigos presenciales puedan ausentarse al extranjero, deben trasladarlos inmediatamente ante la autoridad judicial a fin de que, bajo la

2. Modos de iniciarse un atestado.

A) Mediante la presentación de una denuncia.

La manera más habitual de comenzar un atestado es mediante la declaración que formula una víctima o un testigo de una infracción penal ante un funcionario policial, debidamente habilitado para recibirla, sobre la posible existencia de un hecho que reviste la forma de delito con el fin de que, tras su traslado al Ministerio Fiscal o a la Autoridad judicial competente, se persiga el ilícito denunciado y se encause y castigue a sus autores. Es lo que se denomina denuncia.

En el caso de la víctima, cuando acude a unas dependencias policiales para denunciar un hecho, fundamentalmente busca, tanto la reparación del daño sufrido, como el castigo del delincuente. Tratándose del testigo de los hechos denunciados, la denuncia se constituye en un deber ciudadano que se impone a toda persona que, por cualquier medio tuviese conocimiento de la perpetración de un delito. El Código Penal, en su artículo 450.2, establece la pena de prisión de seis meses a dos años si el delito fuera contra la vida, y la de multa de seis a veinticuatro meses en los demás casos por faltar a la obligación de denunciar a toda persona *«que pudiendo hacerlo, no acuda a la autoridad judicial o a sus agentes para que impidan la comisión de un delito que afecte a las personas en su vida, integridad o salud, libertad o libertad sexual y de cuya próxima o actual comisión tenga noticia»*.

Como se puede observar, la obligación de denuncia alcanza solo a los delitos públicos, aquellos que se persiguen directamente por la autoridad o sus agentes en cuanto tienen conocimiento de su comisión. Quedan fuera de este deber de denuncia aquellos delitos en los que es necesaria la acción directa de la víctima o de su representante legal para dar cuenta de su comisión.

necesaria contradicción exigida por el art. 448 LECrim, sean interrogados los testigos en calidad de prueba sumarial anticipada» [F.J. 7]».

Inciendo en el deber que tiene todo aquel que conozca de una infracción penal de ponerla en conocimiento de la Autoridad judicial, también la LECrim obliga, bajo pena de multa a comunicar esos hechos en el artículo 259: *«El que presenciare la perpetración de cualquier delito público está obligado a ponerlo inmediatamente en conocimiento del Juez de instrucción, de paz, comarcal o municipal, o funcionario fiscal más próximo al sitio en que se hallare, bajo la multa de 25 a 250 pesetas»* y en el artículo 264: *«El que por cualquier medio (...) tuviere conocimiento de la perpetración de algún delito de los que deben perseguirse de oficio, deberá denunciarlo al Ministerio Fiscal, al Tribunal competente o al Juez de instrucción o municipal, o funcionario de policía, sin que se entienda obligado por esto a probar los hechos denunciados ni a formalizar querrela.*

El denunciador no contraerá en ningún caso otra responsabilidad que la correspondiente a los delitos que hubiese cometido por medio de la denuncia, o con su ocasión».

Una vez que la norma impone a cualquier ciudadano la obligación de denunciar los hechos delictivos de los que tenga conocimiento, la Ley de Enjuiciamiento Criminal establece que están especialmente obligados a denunciar, cuando se trate de delitos públicos:

El Ministerio Fiscal.-

Artículo 105: *«Los funcionarios del Ministerio Fiscal tendrán la obligación de ejercitar, con arreglo a las disposiciones de la Ley, todas las acciones penales que consideren procedentes, haya o no acusador particular en las causas, menos aquellas que el Código Penal reserva exclusivamente a la querrela privada. También deberán ejercitarlas en las causas por los delitos contra la honestidad que, con arreglo a las prescripciones del Código Penal, deben denunciarse previamente por los interesados, o cuando el Ministerio Fiscal deba, a su vez, denunciarlos por recaer dichos delitos sobre personas desvalidas o faltas de personalidad».*

Artículo 271: *«Los funcionarios del Ministerio Fiscal ejercitarán también, en forma de querrela, las acciones penales en los casos en que estuvieren obligados con arreglo a lo dispuesto en el artículo 105».*

La Policía Judicial.-

Artículo 282: *«La Policía Judicial tiene por objeto, y será obligación de todos los que la componen, averiguar los delitos públicos que se cometieren en su territorio o demarcación; practicar, según sus atribuciones, las diligencias necesarias para comprobarlos y descubrir a los delincuentes, y recoger todos los efectos, instrumentos o pruebas del delito de cuya desaparición hubiere peligro, poniéndolos a disposición de la autoridad judicial.*

Si el delito fuera de los que sólo pueden perseguirse a instancia de parte legítima, tendrán la misma obligación expresada en el párrafo anterior, si se les requiere al efecto. La ausencia de denuncia no impedirá la práctica de las primeras diligencias de prevención y aseguramiento de los delitos relativos a la propiedad intelectual e industrial».

Artículo 292: *«Los funcionarios de Policía judicial extenderán, bien en papel sellado, bien en papel común, un atestado de las diligencias que practiquen, en el cual especificarán con la mayor exactitud los hechos por ellos averiguados, insertando las declaraciones e informes recibidos y anotando todas las circunstancias que hubiesen observado y pudiesen ser prueba o indicio del delito».*

Otros profesionales.-

Artículo 262: *«Los que por razón de sus cargos, profesiones u oficios tuvieren noticia de algún delito público, estarán obligados a denunciarlo inmediatamente al Ministerio Fiscal, al Tribunal competente, al Juez de instrucción y, en su defecto, al municipal o al funcionario de policía más próximo al sitio, si se tratare de un delito flagrante».*

De la misma forma, la LECrim también establece una serie de personas a las que, por razones de parentesco, de hecho, o de creencias excluye de la obligación del deber de denuncia, tales como:

- Los menores de edad o los que no gocen del pleno uso de razón (artículo 260).
- El cónyuge del delincuente. Los ascendientes y descendientes consanguíneos o afines del delincuente y sus colaterales

consanguíneos o uterinos y afines hasta el segundo grado. inclusive. Los hijos naturales respecto de la madre en todo caso, y respecto del padre cuando estuvieren reconocidos, así como la madre y el padre en iguales casos (artículo 261).

- Los Abogados y los Procuradores respecto de las instrucciones o explicaciones que recibieren de sus clientes (artículo 263).
- Los eclesiásticos y ministros de cultos disidentes respecto de las noticias que se les hubieren revelado en el ejercicio de las funciones de su ministerio (artículo 263).

En cuanto a la forma que debe revestir una denuncia, aunque no se exige que se realice de una forma determinada, nuestra Ley procesal establece una serie de requisitos según la denuncia se presente por escrito o se realice verbalmente.

Así, el artículo 266 establece para la denuncia en forma escrita, que cuando la denuncia se haga por escrito deberá estar firmada por el denunciante y si no pudiese hacerlo, deberá ser firmada por persona que este designe. La autoridad o funcionario que la reciba firmará y sellará todas las hojas delante de la persona que la presente, que también podrá firmarla.

Habitualmente, la forma más usual de presentar una denuncia es mediante la manifestación que se realiza oralmente ante funcionarios policiales, por eso establece el artículo 267 del mismo cuerpo legal que *«cuando la denuncia sea verbal, se extenderá un acta por la autoridad o funcionario que la recibiere, en la que, en forma de declaración, se expresarán cuantas noticias tenga el denunciante relativas al hecho denunciado y a sus circunstancias, firmándola ambos a continuación. Si el denunciante no pudiese firmar, lo hará otra persona a su ruego»*.

El documento en el que se plasme esta denuncia, conocido en la jerga policial como acta de manifestación, debe contener con todo detalle los hechos que faciliten la realización de la investigación posterior que sirvan para el establecimiento de los mismos, bien para instruir la oportuna causa por el ilícito penal cometido, bien para el archivo de las actuaciones por no revestir los hechos denunciados la entidad suficiente para la puesta en marcha del aparato judicial.

Como mínimo, para que el acta de manifestación pueda servir como denuncia iniciadora del proceso penal, deberá contener los siguientes datos:

- Los datos de filiación completos que sirvan para identificar a la persona denunciante.
- La relación de parentesco que le vincula con el denunciado por si estuviera exento del deber de denunciar los hechos conocidos.
- La identificación que permita localizar a los perjudicados u ofendidos por el ilícito penal denunciado.
- Las circunstancias en las que se ha cometido el hecho, lugar, fecha y hora.
- Forma en la que han ocurrido los hechos.
- Cuando se denuncie una sustracción de objetos, es preciso realizar una determinación detallada de los efectos que pudieran haber sido sustraídos.
- En caso necesario se deberán aportar datos de identificación de los testigos que hubieran tenido conocimiento de lo denunciado para facilitar su posterior localización en aras de conseguir una completa declaración relativa a los hechos conocidos.

B) De oficio por la Policía.

Otra de las maneras que nuestro ordenamiento contempla para la iniciación de un atestado viene dada por el conocimiento que sobre los hechos delictivos tengan las Fuerzas de Seguridad y que les hayan sido transmitidos por canales diferentes de los mencionados con anterioridad. Estos hechos así conocidos, servirán para que el instructor inicie el atestado que dé cuenta a la Autoridad judicial de lo ocurrido. Se puede clasificar este conocimiento llegado a la Policía de tres maneras, dependiendo de cómo se haya adquirido:

La primera viene dada cuando la *notitia criminis* se da a conocer por medio de la circulación entre miembros de una comunidad, bien sea un

barrio de una localidad, bien se trate de una población completa de un rumor transmitido *vox populi*, donde se comenta que ha sucedido un hecho delictivo, pudiendo incluso imputársele a una persona o a personas conocidas del lugar. Cuando el hecho investigado alcanza una cierta notoriedad o popularidad, el rumor aumenta hasta alcanzar la probabilidad de convertirse en un hecho cierto. Este conocimiento llegado a la Policía por medio de la difusión que la opinión pública realiza del posible hecho delictivo, obliga a que se realice una primera comprobación de la veracidad de la noticia recibida y de la posibilidad de realizar una investigación de la misma que sirva para determinar si el rumor conocido tiene fundamento real o no.

En el caso de confirmarse como cierta la noticia que implique la incoación del atestado, en la diligencia de exposición de hechos, el instructor deberá dejar constancia de cómo se produjo el conocimiento de los hechos y de los actos investigatorios realizados para su comprobación.

La segunda manera de conocimiento de hechos delictivos que inicia el atestado de oficio viene dada cuando la noticia del hecho cometido se obtiene mediante la asistencia de la propia Policía a la perpetración de ese hecho de manera flagrante o por efecto de reacciones inmediatamente producidas por este hecho.

Por último, se puede iniciar un atestado de oficio cuando se realiza una investigación partiendo del análisis de los datos objetivos que se han obtenido en el lugar donde se ha realizado el ilícito penal, datos que a través de un proceso de verificación y selección permitan concluir que los hechos ocurridos son merecedores de ser transmitidos a la Autoridad judicial.

C) Por orden de la Autoridad.

Cuando la Autoridad Judicial o el Ministerio Fiscal requieren a los funcionarios de la Policía con las atribuciones necesarias para iniciar un atestado, estos están obligados a practicar todas aquellas diligencias que sean necesarias para comprobar la existencia de un delito y la localización, averiguación y detención de los delincuentes, cuando ello fuera posible. Establece la LECrim en sus artículos 287 y 296, que todas las diligencias

que practiquen los funcionarios que constituyen la Policía Judicial, deberán realizarse con la mayor premura y sin vulnerar los plazos que se hayan podido establecer en el mandato dimanante de la autoridad competente. En el atestado que se instruya al efecto, en la diligencia de manifestación se especificara la orden recibida y la autoridad ordenante de la misma.

Del mismo modo se debe actuar cuando la orden dimana de una autoridad administrativa o viene dada por un superior jerárquico del instructor del atestado. En la diligencia de exposición se comunicará a la Autoridad judicial las actuaciones que se hayan practicado y la autoridad o superior ordenante del inicio del atestado.

D) Por autoinculpación del autor del hecho.

Cuando la noticia de la comisión de un hecho delictivo viene dada por la confesión que el autor hace del mismo en la cual se autoinculpa de haber cometido un acto punible y reconociendo ser el autor del mismo, esta declaración que la persona hace en su propia contra no exime a la Policía judicial de investigar la comisión del acto confesado por el supuesto autor. Es más, se deberán iniciar todas aquellas actividades indagatorias que puedan servir como prueba de que la persona que ha confesado los hechos puede ser investigada o no por los hechos reconocidos y de los que se autoinculpa. De las manifestaciones del confeso se iniciará un atestado con un acta de declaración, sin perjuicio de la procedente asistencia letrada en el momento de la toma de declaración del confesante.

VI. LA INVESTIGACIÓN DEL DELITO CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

Dependiendo del tipo de delito contra la seguridad vial que se pretenda investigar se hace necesario establecer el modo de iniciarse dicha investigación puesto que, debido a las peculiaridades de alguno de estos delitos, la incoación del atestado precisará del conocimiento previo de algunos hechos que serán facilitados por el propio investigado. Así podemos dividir la instrucción de los atestados por delitos contra la

seguridad vial en dos categorías: los que se inician por conocimiento de los hechos mediante cualquiera de los medios conocidos en Derecho y los que se inician por conocimiento de los hechos facilitados por el propio inculpado sin confesión por su parte.

1. La iniciación del atestado por métodos tradicionales.

Tras la división de los modos de acometer la iniciación de un atestado que se ha planteado, existe un grupo de delitos contra la seguridad vial que principian la incoación del atestado por los motivos tradicionales de denuncia de los hechos por un tercero, de oficio por las Fuerzas de Seguridad, por orden de la Autoridad competente o por autoinculpación del propio autor. Estos delitos son los siguientes:

Artículo 380

El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas.

Artículo 381

El que, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas.

Artículo 383

El conductor que, requerido por un agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a que se refieren los artículos anteriores.

Artículo 385

El que originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:

- 1.ª Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio.

2.^a No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.

Ninguno de los delitos que se ha relacionado precisa otra cosa que la investigación que se realice de los mismos tras el conocimiento que se obtenga por alguno de los métodos tradicionales desde el momento de su comisión hasta que se proceda a su investigación.

Se requiere únicamente que tras el conocimiento del ilícito penal cometido, se proceda a la investigación del mismo y al descubrimiento de los culpables que en él hayan participado.

2. El conocimiento del hecho facilitado por su autor.

Este tipo de delitos inicia el atestado por medio de unos hechos que siempre presentan una serie de características comunes:

1. Se cometen por un autor que siempre es conocido.
2. Siempre son delitos flagrantes.
3. Se persiguen siempre de oficio por las Fuerzas de Seguridad.
4. Se persiguen siempre tras el conocimiento directo que obtienen los agentes de la autoridad a través del uso de determinados dispositivos.

Estos delitos son los siguientes:

Artículo 379

1. El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente.
2. El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60

miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.

Artículo 380

2. A los efectos del presente precepto se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurrieren las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del artículo anterior.

Artículo 384

El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente.

El que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.

En todos estos delitos, el autor es conocido porque siempre se le va a imputar el hecho al conductor del vehículo, que será el que sobrepase la velocidad reglamentariamente permitida, supere la tasa de alcohol establecida por la autoridad competente o conduzca sin haber obtenido el permiso de conducir o cuando este haya perdido la totalidad de los puntos de vigencia legalmente asignados.

Será siempre flagrante porque se imputará la comisión del hecho a su autor tras la comprobación de su existencia por medios objetivos tales como el cinemómetro utilizado para medir la velocidad del vehículo a cuyo conductor se le investiga por el delito, el etilómetro o el alcoholímetro para determinar la cantidad de alcohol ingerida por ese conductor o la comprobación a la Dirección General de Tráfico, por medios telemáticos, de la vigencia de los puntos asignados al conductor o de la carencia de permiso de conducción por parte de este.

Tras la comprobación de los hechos que hayan obtenido los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico por conocimiento directo adquirido a través de medios mecánicos, procede de oficio la investigación del presunto delito contra la seguridad vial al conductor del vehículo al que se ha parado, dando lugar a la incoación del atestado que dará inicio al proceso penal que posteriormente se seguirá contra ese conductor.

Este tipo de delitos siempre es comprobado directamente por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de sus funciones porque son los que requerirán al conductor que se encuentra en ese momento circulando a los mandos del vehículo para que se identifique, bien por la realización de alguna maniobra antirreglamentaria, bien por su manera de conducir o en un control preventivo y tras el conocimiento de la filiación de la persona que conduce, unas veces le solicitarán que realice las pruebas de determinación del grado de impregnación alcohólica o de drogas por alguno de los motivos legalmente determinados, otras veces le comunicarán que ha conducido superando el límite de velocidad reglamentariamente establecido y otras le informarán, aunque en este supuesto el conductor ya lo sabrá, que circula conduciendo un vehículo sin haber obtenido nunca permiso de conducir o sin poseer ninguno de los puntos legalmente asignados.

3. Las pruebas de alcoholemia o de drogas como vulneración de derechos fundamentales.

En toda prueba de alcoholemia o de drogas que se realiza, existe la reticencia del ciudadano al que se pretende someter a la misma en cuanto a la posibilidad de que esa prueba que va a realizar sirva como una forma de que, con el resultado obtenido si este es positivo, esté el sometido confesando la autoría del mismo y que al aceptar la realización de la prueba, con ella se pueda autoinculpar como autor confeso del hecho.

Como ya hemos apuntado en el Capítulo 2 de este estudio, desde la promulgación de nuestra Constitución de 1978, al sometido a la prueba de alcoholemia o al test salival le asisten unos derechos fundamentales, como ocurre con toda persona a la que se le pretende investigar por la presunta comisión de un delito, que son inherentes a toda persona y con los que deben cumplirse una serie de garantías para evitar su vulneración. Este elenco de derechos opera desde el momento en el que se solicita a la

persona la realización de la prueba de determinación del grado de impregnación alcohólica, cuando no se conoce si conduce con una tasa superior a la permitida o aun conduciendo con esa tasa superada, dependerá del límite máximo que se verifique para que entre en juego el derecho administrativo con la imposición de una sanción por superar la tasa administrativa o con la imputación del delito por entrar dentro de la tasa establecida en el artículo 379 del Código Penal. Así, aunque ya hemos hecho mención a ellos, conviene recordar que nos referimos a los derechos a no declarar, a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable, derecho a la integridad física, derecho a la libertad de movimientos, derecho a la presunción de inocencia y al principio *in dubio pro reo*.

Como también se ha dicho, nuestro Tribunal Constitucional tiene establecido desde antiguo que el sometimiento a la prueba de alcoholemia no vulnera ninguno de los derechos anteriormente enunciados, por lo que partiendo de esa base podemos recordar en un breve análisis sistemático los citados derechos relacionándolos con la prueba de alcoholemia y con el test salival.

Con referencia al derecho a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable, el deber de someterse a un control de alcoholemia o de drogas no puede considerarse contrario al derecho a no declarar contra sí mismos y a no confesarse culpables, pues no se obliga al detectado a emitir una declaración que admita su culpabilidad, sino a tolerar que se le practique una prueba sin que se le considere detenido⁶¹.

Sobre el derecho a la integridad física, la jurisprudencia tiene establecido que el análisis de sangre practicado por los agentes de la autoridad al objeto de determinar el grado de impregnación alcohólica, es una intervención corporal coactiva de carácter leve que, “aunque afecta al

⁶¹ STC 103/1985, de 4 de octubre de 1985. Sala Segunda del Tribunal Constitucional Fj 3º.- Pero es que además el deber de someterse al control de alcoholemia no puede considerarse contrario al derecho a no declarar, y no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable, pues no se obliga al detectado a emitir una declaración que exteriorice un contenido, admitiendo su culpabilidad, sino a tolerar que se le haga objeto de una especial modalidad de pericia, exigiéndole una colaboración no equiparable a la declaración comprendida en el ámbito de los derechos proclamados en los arts. 17.3 y 24.2 de la Constitución.

derecho a la integridad física, no parece vulnerar su contenido esencial”,⁶² aunque no debemos olvidar que al tratarse de una prueba de contraste que se ofrece como garantía al sometido a las pruebas en las que este ha dado un resultado positivo, para la práctica de la pericia de extracción de sangre será necesario el consentimiento del investigado que en caso de no querer ser sometido a tal extracción, bastará con que decline tal ofrecimiento realizado por los agentes como prueba de contraste⁶³.

En lo relativo a la vulneración del derecho a la libertad de movimientos, el Tribunal Constitucional estima que en la práctica del test de alcoholemia no son exigibles las garantías que para el detenido establece el artículo 17.3 de la Constitución ya que la situación de la persona sometida a la prueba alcoholimétrica no es equiparable a la situación del detenido.⁶⁴

Cuando hablamos del derecho a la presunción de inocencia, este ha dejado de ser un puro principio general del Derecho para convertirse en un derecho fundamental, que vincula a todos los poderes públicos y que es de aplicación inmediata. Tal presunción es sólo *iuris tantum*, de manera que puede ser desvirtuada por prueba en contrario, pero para que se dé tal desvirtuación es necesaria una mínima actividad probatoria, producida con las garantías procesales que, de algún modo, pueda entenderse de cargo y de la que se pueda deducir, por tanto, la culpabilidad del investigado. El derecho a la presunción de inocencia desenvuelve su eficacia cuando existe falta absoluta de pruebas o cuando las practicadas no reúnen las garantías procesales porque es evidente que a ningún ciudadano se le puede cargar con la prueba de demostrar su inocencia ya que es ésta la que precisamente se presume, hasta que se pruebe lo contrario en el correspondiente proceso y con todas las garantías constitucionales reconocidas.

⁶² STC 37/89, de 15 de febrero.

⁶³ Artículo 14.5 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: «A efectos de contraste, a petición del interesado, se podrán repetir las pruebas para la detección de alcohol o de drogas, que consistirán preferentemente en análisis de sangre, salvo causas excepcionales debidamente justificadas». BOE núm. 261, de 31 de octubre de 2015.

⁶⁴ STC 107/85, de 7 de octubre.

Por ello, es el Tribunal Constitucional quien ha de estimar, en caso de recurso de amparo, si existe o no prueba suficiente que pueda destruir la presunción de inocencia. Esta función ha sido concretada en la Sentencia de 29 de noviembre de 1983, según la cual al Alto Tribunal corresponde únicamente comprobar si ha existido una mínima actividad probatoria de cargo que pueda desvirtuar dicha presunción, pero respetando la valoración efectuada por el Tribunal Penal, pues el Tribunal Constitucional no es un órgano revisor o una tercera instancia.

En cuanto al principio *in dubio pro reo*, hay que establecer que el derecho a la presunción de inocencia y el principio *in dubio pro reo* no significan la misma cosa. El principio *in dubio pro reo* significa que la falta de prueba de la culpabilidad equivale a la prueba de la inocencia, Por ello, en caso de duda, cuando no exista una certeza absoluta de la culpabilidad, hay que resolver en favor del investigado. Este principio jurisprudencial pertenece al momento de la valoración o apreciación probatoria y se ha de aplicar cuando, existiendo una prueba, exista una duda racional sobre la concurrencia de los elementos objetivos y subjetivos que integran el tipo penal de que se trate. Sin embargo, el derecho a la presunción de inocencia supone que exista falta absoluta de pruebas o que las practicadas no han reunido los requisitos o garantías procesales.

Si tenemos en cuenta que el derecho a la presunción de inocencia se vulneraría si el fallo judicial se basare exclusivamente en el método de aire espirado por tratarse no de un medio de prueba sino de un medio de investigación,⁶⁵ por eso se viene exigiendo en el acto de juicio oral la declaración del funcionario de policía que intervino en el atestado para poder dictar una sentencia de condena al imputado⁶⁶.

Es ahora el momento de considerar si, en relación con el derecho a la presunción de inocencia, se pueden admitir las pruebas indiciarias en el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o drogas tóxicas.

⁶⁵ Sentencias que le otorgan el mismo valor que un atestado policial STC de 28 de julio de 1981, SSTs de 26/4/82, 9/4/8514/12/87.

⁶⁶ SSTC 5/89, de 19 de enero, 3/90, de 15 de enero y 202/91, de 25 de noviembre.

En este sentido, hay que determinar que son pruebas indiciarias aquellas que se dirigen a demostrar la certeza de unos hechos (indicios), que no son los constitutivos de delito, sino de los que pueden inferirse éstos y la participación del procesado por medio de un razonamiento basado en el nexo causal y lógico existente entre los hechos probados y los que se tratar de probar.

Sobre tan delicada cuestión no hay inconveniente en afirmar que el derecho a la presunción de inocencia no se opone a que la convicción judicial, en un proceso penal, se pueda formar sobre la base de una prueba de indicios, por lo que hay que concluir que este tipo de prueba es compatible con el derecho a la presunción de inocencia. La Sentencia del Tribunal Constitucional de 17 de diciembre de 1985 puso claridad en este controvertido tema, diciendo que *«es un hecho que en los juicios criminales no siempre es posible esa prueba directa por muchos esfuerzos que se hagan para obtenerla. Prescindir de la prueba indiciaria conduciría, en ocasiones, a la impunidad de ciertos delitos y, especialmente, de los perpetrados con particular astucia, lo que provocaría una grave indefensión social»*.

De todas formas, es necesario hacer constar que la prueba indiciarla es peligrosa y puede llevar a vulnerar el derecho a la presunción de inocencia. Este factor no se puede ocultar y de ahí que el propio Tribunal Constitucional, en la Sentencia mencionada con anterioridad, recuerde, de algún modo, la distinción entre prueba de indicios y sospechas.

Así, en primer lugar, la prueba indiciaria ha de partir de hechos plenamente probados.

En segundo lugar, los hechos constitutivos de delito deben deducirse de esos hechos a través de un proceso mental razonado y acorde con las reglas del criterio humano.

En tercer lugar, si los mismos hechos probados permiten diversas conclusiones o interpretaciones, el Tribunal debe razonar por qué elige la que estima probada.

Y, por último, no es suficiente para considerar culpable al acusado que su versión de los hechos no sea conveniente o resulte contradicha por la

prueba, pero su versión constituye un dato que el Juzgador deberá aceptar o rechazar razonadamente.

Lo que sí debe quedar claro, es que todas las pruebas practicadas, tal como exige el artículo 24 de nuestra Constitución, han de llevarse a cabo con todas las garantías legales necesarias. En este sentido es importante reseñar la Sentencia de la Audiencia Provincial de Jaén de 19 de marzo de 1999 en la que, en relación con un delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, se interpuso recurso de apelación en base a un primer motivo sobre error en la apreciación de la prueba, al no constar una conducción anómala, ni que la ingesta de bebidas alcohólicas hubiera ejercido una influencia negativa en la conducción.

El motivo no prosperó, ya que el Juzgador de Instancia había valorado correctamente las pruebas practicadas obrantes en autos y ratificadas en el acto del juicio oral y de las que resultó probado un hecho objetivo indiscutible: que el acusado, al practicársele la prueba de alcoholemia, dio un resultado positivo de 0,94 miligramos de alcohol por litro de aire espirado y 0,88 en una segunda prueba que se le practicó al cabo de casi media hora más tarde. El conductor accedió, asimismo, a que se le extrajera sangre, para que se practicara la prueba de laboratorio y ésta se llevó a cabo arrojando un resultado de 2,62 gramos por litro de sangre, graduación que supera en exceso el límite permitido. En las pruebas se hacía constar la certificación de verificación del etilómetro con el que se llevó a cabo la primera medición, que le declara conforme para la misma y que se realizó dentro del plazo de vigencia. Todo ello unido a los síntomas externos que el conductor presentaba, tales como ojos brillantes y rojizos, aliento a alcohol, pronunciación titubeante y repetitiva, abatimiento, rostro congestionado y deambulación vacilante, lo que hace quebrar la presunción de inocencia que proclama el artículo, tantas veces citado, 24 de la Constitución.

La infracción, por tanto, se había consumado, al ser un delito de peligro abstracto o genérico, no siendo necesario demostrar la efectiva puesta en peligro de bienes jurídicos ajenos, y ni siquiera el modo de conducir anómalo o irregular. Es decir, la infracción se entiende cometida o se consume por el hecho de conducir en las circunstancias que ya han sido relatadas y se presume *ex lege et iuris et de iure* el peligro para la seguridad jurídica en tal estado.

Se invocó un Segundo motivo sobre infracción de precepto legal, aduciéndose la necesidad de que las pruebas de alcoholemia se practicaran con las necesarias garantías.

Este segundo motivo tampoco tuvo favorable acogida ya que en las actuaciones constaba que la prueba de alcoholemia se practicó con todos los requisitos legales e igualmente la prueba de extracción de sangre se practicó con la advertencia del ATS de no utilizar alcohol. Cumplidos estos requisitos el tubo de sangre fue conservado en una nevera de las dependencias policiales y el análisis fue realizado por el laboratorio de la Consejería de Salud de forma correcta y bajo la dirección de un técnico analista y la supervisión del director del laboratorio.

Era evidente, por tanto, que las pruebas practicadas se habían llevado a cabo con todas las garantías legales que son necesarias y requeridas para cumplir el mandato contenido en el artículo 24 de nuestra Constitución.

En otro orden de cosas, la eventual insuficiencia de condiciones o garantías de la prueba de alcoholemia no supone, sin embargo, que haya de apreciarse una absoluta carencia de actividad probatoria, pero siempre y cuando el Juzgador disponga de la declaración del conductor reconociendo haber ingerido bebidas alcohólicas, tal como declara la Sentencia del Alto Tribunal de 23 de septiembre de 1987. En este sentido, hay que volver a recordar que el derecho a la presunción de inocencia puede ser desvirtuado por una mínima actividad probatoria, producida con las garantías procesales y que pueda entenderse de cargo, pudiéndose deducir la culpabilidad del acusado.

4. El cuerpo del atestado policial.

Es frecuente identificar el atestado con las "diligencias", ya que el atestado está compuesto por distintas diligencias que describen las diversas actuaciones, con unidad temporal y coherencia en su contenido, que lleva a cabo la Policía Judicial en orden a la investigación y esclarecimiento de hechos presuntamente delictivos. Diligencia es, por tanto, la materialización por escrito de una actuación policial en torno al esclarecimiento del hecho delictivo. La propia palabra diligencia expresa una disposición, una actitud y prevención que recuerdan a la necesaria para enfrentarse a esta tarea.

Así, el objeto del atestado policial básicamente es cualquier infracción de tipo penal, es decir los hechos constitutivos de delitos públicos y los hechos presumiblemente constitutivos de delitos privados, cuando se produzca un requerimiento de parte legítima.

A) Elementos integrantes del atestado.

En cuanto al contenido, cada diligencia abarcará los acuerdos y actuaciones con la sustantividad propia que ejecuten los instructores, reflejando con precisión su proceder respecto al hecho delictivo de que se trate.

Por ello, se torna necesario que cada diligencia se titule de acuerdo con su contenido, al objeto de conseguir la inmediata localización de la parte del atestado que interese, por lo que se deberá de huir en la medida de lo posible, de títulos o denominaciones genéricas, tales como "diligencia", "diligencia de proceder", "diligencia para hacer constar", etc. que nada dicen sobre el motivo por el que fueron redactadas e incorporadas al atestado.

Cuando se trate de dictámenes o de informes periciales prestados por los distintos gabinetes de la Policía, tales como dactiloscopia, análisis de la voz, balística u otros análogos, estos tendrán al menos el valor de análisis periciales, especialmente si se ratifican en presencia judicial en el juicio oral y con la posibilidad de que las partes puedan dirigir observaciones u objeciones o pedir aclaraciones a los miembros de los citados gabinetes, garantizando el principio de inmediación, oralidad y contradicción de partes.

Cuando se trate de diligencias objetivas de incuestionable resultado, como la aprehensión *in situ* de los autores del hecho delictivo, los supuestos en que estos son sorprendidos en situación de flagrancia o cuasiflagrancia, la ocupación o recuperación de los efectos o instrumentos del delito, de armas, drogas o sustancias estupefacientes, efectos prohibidos, entrada y registro en lugar cerrado y lo que se halle durante el transcurso de los mismos, siempre que mediara mandamiento judicial o asentimiento del morador, el valor que debe atribuírseles es el de verdaderas pruebas,

sometidas como las demás a la libre valoración de las mismas, que corresponde e incumbe a los tribunales de instrucción.

B) Composición del atestado según su naturaleza.

Atendiendo a su naturaleza y dependiendo de los diferentes conceptos de prueba, el atestado puede contener:

a) Objetos de prueba.- ya que de su propia definición se infiere que el atestado no puede ser considerado medio de prueba, sino objeto de prueba⁶⁷. Éstos, contendrán la identificación de las diferentes fuentes, de los orígenes de los mismos por si se estima pertinente y posible su llevanza al acto del Juicio oral.

b) Pruebas anticipadas.- Las diligencias policiales en sí mismas, no constituyen medios válidos de prueba aunque, también en circunstancias excepcionales que hagan imposible la práctica de la prueba en la fase instructora o en el Juicio oral con todas las garantías, sea admisible la introducción en el juicio de los resultados de estas diligencias a través de auténticos medios de prueba, practicados con las exigencias previstas para la prueba anticipada.

c) Indicios.- El aporte de estos es especialmente trascendente en orden a construir la prueba indiciaria que, en determinadas circunstancias, es

⁶⁷ Se hace preciso establecer la diferencia entre medios y objetos de prueba y por tanto será *Medio de prueba* aquella actividad desarrollada en el proceso, dirigida a obtener la convicción del Juez o Tribunal sobre la preexistencia de los hechos, intervenida por el órgano jurisdiccional bajo la vigencia del principio de contradicción y de las garantías constitucionales tendentes a asegurar su espontaneidad. 'Vid GIMENO SENDRA, VICENTE; "*Derecho Procesal. Proceso Penal*" Ed Tirant lo Blanch. Valencia 1.993. pág. 445. Por *Objeto de Prueba* entendemos aquella percepción, documento, cosa... que sirve de vehículo de la fuente de prueba al órgano judicial, para que éste, mediando la actividad probatoria, determine la verdad formal. El atestado en sí es un objeto de prueba, un conjunto de objetos probatorios que pueden ser trasladados al acto del juicio oral a través de medios de prueba como, por ejemplo, la testifical de los agentes intervinientes en el mismo. STC 35/95 de 6 de Febrero, y STC 87/95 de 7 de Marzo.

suficiente para enervar la presunción de inocencia y en ocasiones la única posibilidad de determinar una sentencia condenatoria.

d) Medidas de aseguramiento y cautelares.- Entran en este apartado tanto las llamadas primeras diligencias, como la adopción de medidas cautelares tanto personales como reales que se pudieren tomar con el investigado o sus bienes, atendiendo siempre al conjunto de requerimientos y exigencias procesales (intervención judicial, justificación de su acuerdo, respeto a los derechos fundamentales, etc.).

C) Composición del atestado según su contenido.

Atendiendo a su contenido podemos encontrar en el atestado:

1. Actos de investigación: Son los que permiten apreciar la posible existencia de algún indicio racional de criminalidad contra determinada persona, pudiendo originarse ciertos efectos personales de carácter cautelar contra la misma, siendo después esos mismos actos base de la acusación. Se caracterizan porque el hecho no viene dado, y es precisa la pesquisa policial para su descubrimiento. Los actos de investigación no son, en sentido estricto, actos de prueba, pero pueden descubrir y aportar objetos de prueba, lo que implica que deberán gozar de ciertas condiciones y requisitos (mediar control judicial y respeto a los derechos del justiciable), de lo contrario la prueba ilícita, conlleva la nulidad de actuaciones.

2. Actos de constatación: Son los eventos dados por la situación de hecho. La labor de la Policía judicial consistirá en reflejarlos fielmente en sus diligencias de prevención, con objetividad y detalle. Las características de este tipo de diligencias, que las diferencian de otros elementos del atestado son:

a) Se trata de percepciones directamente obtenidas por agentes policiales, a las que cabe atribuir una mayor objetividad e imparcialidad que a las de los sujetos particulares.

b) El contenido de los actos de constatación se agota en la descripción de un estado de cosas, sin componentes narrativos en los que las valoraciones subjetivas tienen una mayor incidencia.

c) En ciertas ocasiones, las constataciones policiales se obtienen con ayuda de instrumentos técnicos que dotan de una mayor objetividad a las percepciones obtenidas sobre un determinado estado de cosas (mediciones, fotografías, etc.).

3. Actos mixtos: Son los que presentan una ambivalencia en el orden aludido, ya que un acto puede tener fines de investigación y a la vez, ser precisa su constancia con fines garantizadores, como por ejemplo la detención de una persona y la correspondiente lectura de derechos.

D). Requisitos sustantivos o materiales del atestado.

1. Procedencia.- El atestado nacerá necesaria e inexcusablemente de toda intervención en que la Policía Judicial, tuviere conocimiento de la comisión de un ilícito penal. Ese deber implica una doble consecuencia:

a) La de instruir diligencias por todo hecho que conozca (siempre que se trate de un delito público), o se les denuncie (en caso de delitos privados o semipúblicos). El miembro de la Policía judicial no puede negarse a recoger una denuncia que se le presente, con el pretexto de que aquello no le parece que reúna los caracteres de delito o falta. Quizá el juicio del agente sea erróneo y con ello se esté vedando a la supuesta víctima del derecho a la tutela judicial efectiva. Por esto, será preceptivo recibir la repetida manifestación al afectado y que, posteriormente, sea la autoridad judicial la que decida si archivar o continuar las actuaciones; obligación esta que en muchas ocasiones se conculca con la persona detenida pues la situación de detenido no veda al afectado la posibilidad de denunciar a su vez (lesiones, denuncia falsa, solicitud de habeas corpus etc.)

b) La de una vez instruidas las diligencias, entregarlas sin demora en el juzgado de instrucción oportuno.

La infracción a cualquiera de los dos deberes antedichos podría generar la responsabilidad prevista y penada en el artículo 408 del Código Penal por la omisión del deber de perseguir determinados delitos. El atestado no es el fin en sí mismo, es el medio de conocimiento y objeto de prueba de un procedimiento, en cuya realización debe presidir la idea de que la mejor labor operativa policial, carece de relevancia si no se traduce procesal y adecuadamente en el documento pertinente.

2. Contenido.- El contenido del atestado se trata de forma vaga y dispersa a lo largo de la LECrim, debido sin duda a ese carácter preliminar y a la valoración procesal que la propia Ley le otorga. No obstante, se puede distinguir en las diligencias de prevención un doble contenido:

— Sustantivo, esto es, el delito con todo el complejo de caracteres, elementos y circunstancias que el ilícito lleva parejo que requiere una correcta redacción del *iter criminis*.

— Adjetivo, conformado por el cúmulo de objetos de prueba, indicios, medidas cautelares y demás actos de investigación y/o constatación, que sirvan de vehículo a ese compendio jurídico penal, para alcanzar la fase de plenario con garantías de transformarse en prueba de cargo.

3. Respeto derechos fundamentales.- La eficacia en la persecución del delito, cuya legitimidad es incuestionable, no puede imponerse sin embargo, a costa de los derechos y libertades fundamentales. Para verificar cualquier diligencia limitativa de derechos fundamentales será preciso recabar como regla general la oportuna licencia judicial (en el instrumento y con las formalidades que para cada una de ellas se requieren).

Es jurisprudencia reiterada y pacífica que los requisitos que son precisos para justificar la injerencia en el ejercicio de los derechos fundamentales son:

a) La intromisión ha de estar prevista por la ley.

b) Dicha injerencia ha de constituir una medida que en una sociedad democrática sea necesaria para proteger la seguridad nacional, la seguridad pública, el bienestar económico del país, la salud, la moral, la libertad de los demás, etc.

c) La proporcionalidad de la injerencia. Es importante que en todo miembro de la Policía judicial quede grabado de forma perenne e inequívoca, la dicotomía limitación de derechos/Juez de Instrucción, como inseparable y esencial en las diligencias en que se restrinja alguno de los aludidos derechos. «*Y no es hacedero en un Estado de Derecho traspasar determinadas barreras aunque sea con la indudable*

lícita finalidad de descubrir un delito. La verdad material, no es alcanzable a cualquier precio⁶⁸».

4. Exactitud.- Veracidad y precisión en lo afirmado en cada diligencia. Es un deber que se ha de observar escrupulosamente ya que por tratarse el atestado de un documento público, las inexactitudes dolosas o imprudentes cometidas en su contenido pueden llevar aparejadas las correspondientes responsabilidades penales, civiles o disciplinarias conjuntamente o por separado.

5. Secreto.- El atestado está sometido a secreto en el Procedimiento Sumario, carácter que le viene conferido por el artículo 301 de la LECrim. No así en los juicios rápidos y el procedimiento abreviado cuando no se haya establecido expresamente.

A tal efecto, determina el citado artículo 301 que *«Las diligencias del sumario serán secretas hasta que se abra el juicio oral, con las excepciones determinadas en la presente Ley.*

El Abogado o Procurador de cualquiera de las partes que revelare indebidamente el secreto del sumario, será corregido con multa de 500 a 10.000 euros.

En la misma multa incurrirá cualquiera otra persona que no siendo funcionario público cometa la misma falta.

El funcionario público, en el caso de los párrafos anteriores, incurrirá en la responsabilidad que el Código Penal señale en su lugar respectivo».

La responsabilidad penal que tal precepto señala está recogida en el artículo 442 del Código Penal, como uso indebido de secretos o informaciones privilegiadas, carácter éste que aunque no predicado de forma directa para las diligencias policiales, no cabe duda que las mismas se insertarán en el correspondiente sumario (o diligencias previas), por lo que el mismo les alcanza de pleno. Tampoco es admisible decir que no poseerá tal calidad hasta el momento preciso de entrega a la Autoridad judicial ya que, en todo caso, se dejaría sin contenido el mandato del artículo 301 LECrim.

⁶⁸ STS 2171/1994 Sala 2ª, de 4 de abril de 1.994, F.J. 1º.

La violación del secreto profesional está considerada como falta muy grave en el artículo 7 h) de la Ley Orgánica 4/2010, de 20 de mayo, del Régimen disciplinario del Cuerpo Nacional de Policía⁶⁹, pudiendo traer como consecuencia la sanción de separación del servicio o la de suspensión de funciones desde tres meses y un día hasta un máximo de seis años. Además de que también puede ser constitutivo del delito previsto y sancionado en el artículo 417 del Código Penal, de violación de secretos.

El Consejo General del Poder Judicial también se ha pronunciado sobre el carácter secreto del atestado policial, cuando en fecha 12 de mayo de 1981 hizo pública una declaración en la que textualmente señala: " Los atestados policiales por causa de delito están sometidos a secreto, lo mismo que las actuaciones judiciales del sumario. Este secreto, que los jueces cumplen escrupulosamente, con idéntico rigor debe ser cumplido por los portavoces de las Fuerzas de Seguridad. Este secreto es un límite al derecho de información que la Constitución reconoce y así se entiende en todos los Estados de Derecho..."

6.- Calificación.- deberá verificarse:

a) Con relación al hecho.- Una vez observado y verificado el ilícito cometido, la Policía Judicial deberá calificar el hecho subsumiéndolo en uno de los tipos penales insertos en la ley penal, citando el tipo delictivo y quedando al arbitrio del instructor del atestado el consignar el precepto infringido concreto. Esta calificación, que en modo alguno vincula a la Autoridad judicial, servirá para dirigir la investigación atendiendo a los elementos esenciales del tipo, circunscribir las actuaciones policiales dentro de las exigencias específicas del procedimiento a seguir que será determinado por el delito, adopción de medidas cautelares, etc.

⁶⁹ BOE núm. 124, de 21 de Mayo de 2010. Por imperativo de la Disposición Final Sexta de esa Ley Orgánica, lo dispuesto en ella relativo al régimen disciplinario del Cuerpo Nacional de Policía, también se aplicará a los Cuerpos de Policía Local de acuerdo con lo previsto en la legislación orgánica reguladora de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

b) Con relación a la persona responsable.- El artículo 2º.1 de la Ley Orgánica del Poder Judicial dice: "El ejercicio de la potestad jurisdiccional juzgando (...) corresponde exclusivamente a los Juzgados y Tribunales determinados en las Leyes y en los tratados internacionales". De esta exclusividad jurisdiccional, se infiere que sólo por el Tribunal o Juez competente, se puede juzgar y por ello, determinar de forma fehaciente, el grado de participación de una persona en un hecho determinado. De esta forma, al objeto de no vulnerar la repetida exclusividad, la Policía judicial se abstendrá de atribuir responsabilidades de manera absoluta, y al referirse, por ejemplo, a los que consideren autores, los denominarán en todo caso de forma relativa precedidos siempre del término " supuesto" o " presunto", al aludir al hecho y al grado de participación de una determinada persona.

7.- Motivación de las actuaciones.-

a) Es necesario imprimir al atestado un sentido coherente y lógico. El atestado no debe limitarse a un conjunto de diligencias ordenadas cronológicamente pero sin conexión racional entre las mismas, de tal forma que, tras una diligencia de exposición siga una de detención sin motivar el proceso racional que ha llevado al instructor a adoptar tal medida. Para evitar esto y a fin de que el Juez de Instrucción pueda sin grandes dificultades deducir la línea seguida en las actuaciones e investigación, deberán confeccionarse diligencias de práctica de gestiones a lo largo del atestado, en las que se irá detallando las que se han realizado, las que se van a realizar y el porqué de las mismas.

b) Comunicación a la Autoridad judicial. Es clara la LECrim en cuanto a la obligación del Instructor del atestado, de comunicar inmediatamente a la autoridad judicial o fiscal las diligencias que, con ocasión de la investigación de los delitos, realicen los funcionarios de Policía Judicial.

La ley procesal en sus artículos 284 y 295 establece respecto a esta cuestión lo siguiente:

Artículo 284: "Inmediatamente que los funcionarios de Policía Judicial tuvieren conocimiento de un delito público, o fueren requeridos para

prevenir la instrucción de diligencias por razón de algún delito privado, lo participarán a la Autoridad judicial o al representante del Ministerio Fiscal, si pudieren hacerlo sin cesar en la práctica de las diligencias de prevención. En otro caso lo harán así que las hubieren terminado”

Artículo 295: "En ningún caso, salvo el de fuerza mayor, los funcionarios de Policía judicial podrán dejar transcurrir más de veinticuatro horas sin dar conocimiento a la Autoridad judicial o al Ministerio Fiscal de las diligencias que hubieren practicado"

La idea que se extrae de los artículos referidos es la de inmediatez como regla general. Tan pronto se inicien las actuaciones policiales se dará inmediata cuenta a la Autoridad Judicial o al Ministerio Fiscal, sin perjuicio de que se continúe instruyendo las diligencias de prevención. En todo caso, la ley marca un límite máximo infranqueable: 24 horas, salvo por causa justificada de fuerza mayor. Lo que la Ley procesal exige es una dación de cuentas, una primera noticia que posibilite la intervención del Juez o Fiscal en la incidencia que se les participa si así lo estiman oportuno.

No debe confundirse el dar conocimiento de las diligencias practicadas, inmediatamente o dentro de las 24 horas siguientes a su inicio, con la remisión del atestado; ni la remisión del atestado con la terminación total de las diligencias que se estén practicando, ya que remitido éste, pueden ser necesarios diversos atestados ampliatorios.

c) Entrega. Dar el conocimiento que exige la norma, no implica la entrega del atestado, ya que normalmente en 24 horas será difícil que se haya finalizado. La entrega de las diligencias a la Autoridad judicial vendrá dada por la dinámica de la propia actuación que, en ciertos casos, quedará perfectamente definida: 72 horas como límite máximo si hay detenidos. En otros, en el momento en el que se hayan practicado las primeras diligencias y no reste ninguna otra de realización inmediata. En último extremo, se deberá tomar como norma la entrega rápida y diligente al objeto de que la autoridad judicial cuente desde el primer momento con las actuaciones verificadas en sede policial.

d) Terminación. Por último, no hay que equiparar la entrega del atestado con la finalización del mismo ya que cabe realizar tantas diligencias ampliatorias como sean necesarias a lo largo del desarrollo de la investigación, que no se habrá terminado por el mero hecho haber entregado un primer atestado a la Autoridad judicial.

E) Información necesaria a incluir en el atestado.

Al configurarse el atestado como un documento anterior a la actuación del Juez, su finalidad consiste en poner en conocimiento de éste o del Fiscal una conducta o un hecho que pudiera revestir los caracteres de delito. De considerarse por la Autoridad Judicial que la conducta o el hecho denunciado está tipificado como delito se originará la apertura del sumario penal.

En cuanto a la composición del atestado, éste ha de hacer referencia, como mínimo, a los siguientes extremos:

- Un relato del hecho que presuntamente constituye la infracción penal que se investiga, expresando con la mayor claridad y exactitud los extremos denunciados, sintéticamente y sin divagaciones, cuidando de no formular calificaciones sobre los hechos referidos por ser esta una facultad exclusiva del Juez.
- La inmediata protección que se ha dado a las personas de ella necesitadas, y en tal sentido, el auxilio prestado a las víctimas, la disminución de los efectos del delito, etc.
- La rápida comprobación del hecho denunciado.
- La declaración del compareciente, de la víctima o del perjudicado, y del denunciado, de los que se procurará que declaren por separado, impidiendo todo contacto verbal e incluso visual entre ellos.
- La declaración de los testigos y de los peritos.
- La recogida de los instrumentos y efectos del delito para su conservación e inmediato envío al Juez competente.
- La verificación de que se han respetado los derechos del detenido.

- La detención de los presuntos responsables cuando hubiera sido posible proceder a su detención.

Dentro del cuerpo del atestado, conviene distinguir las partes que intervienen en él como sujetos del mismo y de esta manera será sujeto activo el Instructor del atestado, que es la persona que físicamente lo realiza y dirige; habitualmente suele ser un funcionario policial que va auxiliado por la figura del Secretario, también funcionario policial aunque siempre de inferior categoría o antigüedad. En cuanto a los sujetos pasivos serán todas las personas que intervienen en el atestado, tales como denunciantes, testigos, peritos, funcionarios, etc.

F) Diligencias y Actas.

El atestado está formado por un conjunto de diligencias, realizadas de forma cronológica en las que se hacen constar unos hechos, una instrucción, una comisión o relación de datos, concluyendo cada una con la expresión " Conste y certifico " como frase indicadora del final de esa diligencia.

La primera diligencia que da comienzo al atestado es la diligencia de iniciación que suele plasmarse a través de Comparecencia o a través de la Diligencia de Inicio.

La Comparecencia es el modo más habitual de inicio del atestado y en ella se exponen los hechos que pretende denunciar un particular o los hechos en los que ha intervenido una unidad policial, que en este caso puede acompañarse por parte de los agentes actuantes con la presentación de los detenidos que han participado en los hechos, con la entrega de los efectos incautados o encontrados en el lugar donde se ha cometido el delito y con manifestaciones sobre los hechos ocurridos. La diligencia de Comparecencia, deberá contener los datos relativos al lugar donde se realiza, la fecha y hora de inicio, la dependencia policial donde se realiza el atestado, los datos identificativos de la fuerza instructora y su categoría profesional así como los datos de los comparecientes; si son personas particulares figurarán sus datos de filiación y si son agentes de policía, sus

datos filiatorios serán sustituidos por sus números de registro profesional y por los datos de la unidad a la que pertenecen.

Cuando el atestado principia mediante la Diligencia de Inicio, en este caso es porque los agentes instructores son los que además formulan la denuncia, esto es, los instructores ocupan el papel de denunciante. Su estructura es más sencilla que la de la Comparecencia y en ella se reflejará lugar donde se comienza el atestado, la fecha y hora de inicio, los datos identificativos de la fuerza instructora y de la unidad a la que pertenecen y una detallada exposición de los hechos que la ha motivado la instrucción del atestado, bien por llamada telefónica, por orden Judicial, etc.

A continuación de la Diligencia de inicio, se pasa a confeccionar lo que la práctica policial denomina el cuerpo del atestado, que se compone de diversos tipos de diligencias, tales como:

Las Diligencias de Investigación.- son aquellas en las que se refleja la labor policial en el sentido de comprobar y esclarecer los hechos delictivos. Suelen ser las diligencias donde se reflejan las declaraciones de los testigos o de los detenidos, las de las inspecciones oculares que se realizan en el lugar de los hechos, las de los informes periciales elaborados, las de los reconocimientos fotográficos practicados en el lugar, las diligencias de entrada y registro domiciliario o las de determinación del grado de alcohol en aire espirado o del test salival para la detección de drogas en el cuerpo humano.

Las Diligencias de Trámite.- Mediante estas diligencias se da cumplimiento a las formalidades que la ley establece como garantías del procedimiento. Como ejemplos se pueden citar las diligencias de Información de derechos al detenido o investigado, las de información de derechos al perjudicado, ofendido o denunciado, las diligencias de citación a testigos, las de solicitud de asistencia de letrado cuando haya resultado alguna persona detenida, las de comunicación al Consulado cuando exista un detenido extranjero, las diligencias para hacer constar datos de personas, de vehículos o de documentación; también las de petición de antecedentes, las de Traspaso cuando los actuantes finalizan su turno de servicio sin finalizar el atestado, las de Recepción por los que se hacen cargo del atestado traspasado por los funcionarios salientes de turno, las de

comisión que se dan cuando se envía a una unidad a realizar alguna gestión relacionada con el atestado, etc.

La Diligencia de Terminación y Remisión.- Constituye la última diligencia del atestado y contiene los datos más esenciales del mismo: la Autoridad a la que se remite, la hora y fecha de terminación del atestado, los folios de los que consta, los nombres y apellidos de los detenidos cuando los hubiera, la enumeración de las Actas y efectos que se acompañan, así como un resumen de las distintas diligencias de que consta el atestado. También se debe hacer constar en esta diligencia el hecho de la finalización del atestado y de su remisión ante la Autoridad Judicial competente.

Por otro lado, no se debe olvidar la importancia que tienen las Actas en el atestado, las cuales, materializan un acto de investigación concreto, realizado con motivo de la instrucción de aquel y aunque se confeccionan aparte, deberá quedar constancia en el cuerpo del Atestado de que se adjuntan, mediante una diligencia que justifique su realización. Se diferencian de las diligencias, en que las actas tienen “vida propia” dentro del atestado, esto es, se suelen realizar en escritos aparte y por otros miembros policiales distintos de los que confeccionan el atestado, que se unen posteriormente al cuerpo del mismo a través de la diligencia de remisión. Entre las Actas más comunes podemos citar la de síntomas externos, la de detención y lectura de derechos al detenido, la de notificación, la de inspección ocular realizada en el lugar de los hechos, la de incautación de objetos, la del reconocimiento fotográfico y croquis del lugar del siniestro, la de entrada y registro en un domicilio, la de determinación del grado de alcohol en aire espirado o en sangre, etc.

CAPÍTULO CUARTO. EL ENJUICIAMIENTO DE LOS DELITOS RELATIVOS A LA SEGURIDAD VIAL: PROCEDIMIENTOS

I. PLANTEAMIENTO

La regulación del enjuiciamiento de las causas por delitos, incluidos los relativos a la seguridad vial viene recogida en la vetusta Ley de Enjuiciamiento Criminal⁷⁰ y aunque esta Ley ha sufrido grandes modificaciones, sobre todo desde la aprobación de la Constitución de 1978, se hace preciso plantearse si una ley tan antigua es capaz de soportar tantas reformas sustanciales que la han convertido en un texto plagado de defectos, tanto formales como materiales. Por ello, la doctrina procesalista lleva pidiendo desde hace años, la promulgación de una nueva Ley de Enjuiciamiento Criminal, sobre todo desde que la mayoría de los proyectos presentados para aprobar una nueva Ley procesal han caído en saco roto, perdiéndose con ello una oportunidad única de modificar determinados aspectos procesales, como el de confiar al Ministerio Público la potestad de solicitar la ampliación temporal de la instrucción, que iba encaminada hacia un futuro modelo de fiscal instructor⁷¹, opinión también defendida por GIMENO BEVIÁ⁷² y con la que coincido plenamente.

Por ejemplo, GIMENO SENDRA, considera que *“el estado actual de nuestra justicia penal pone de relieve la exigencia de abandonar la política de reformas parciales a la LECrim y de promulgar un nuevo Código Procesal Penal que responda a nuestra Constitución y a las nuevas exigencias de la sociedad democrática contemporánea”*⁷³.

⁷⁰ Real Decreto de 14 de septiembre de 1882, aprobatorio de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, publicado en la GACETA de 17 de septiembre de 1882.

⁷¹ MORENO CATENA, V. *Fiscalía europea y Derechos fundamentales*, Ed. Tirant lo Blanch, Valencia, 2014.

⁷² GIMENO BEVIA, J. *El proceso penal de las personas jurídicas.*, Ed. Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2014.

⁷³ GIMENO SENDRA, V. *La necesaria e inaplazable reforma de la Ley de Enjuiciamiento Criminal de España*. Anuario de Derecho Penal, Perú, 2004, pág.333.

Precisamente, dos de los últimos “parches” añadidos a la Ley Procesal han sido la promulgación de la Ley 41/2015, de 5 de octubre, de modificación de la Ley de Enjuiciamiento Criminal para la agilización de la justicia penal y el fortalecimiento de las garantías procesales⁷⁴ y la de la Ley Orgánica 13/2015, de 5 de octubre, de modificación de la Ley de Enjuiciamiento Criminal para el fortalecimiento de las garantías procesales y la regulación de las medidas de investigación tecnológica⁷⁵.

Siguiendo a GIMENO BEVIÁ⁷⁶, esta última reforma procesal se puede dividir en cuatro apartados:

- a) Agilización procesal: limitación del plazo de instrucción a 6 meses a excepción de las causas complejas, la no remisión a los juzgados de los atestados policiales sin autor conocido, la modificación de las causas de conexidad y la regulación de un procedimiento monitorio penal.
- b) Refuerzo de las garantías procesales: sustitución del término “imputado” por “investigado”⁷⁷, generalización de la segunda instancia en el proceso penal, establecimiento de un mecanismo de revisión de sentencias dictadas por el TEDH y la transposición de la Directiva 2013/48/UE sobre el derecho a la asistencia letrada en los procesos penales.

⁷⁴ BOE núm. 239, de 6 de octubre de 2015.

⁷⁵ BOE núm. 239, de 6 de octubre de 2015.

⁷⁶ GIMENO BEVIÁ, J. *La agilización de la justicia penal y el refuerzo de las garantías procesales en las últimas reformas de la LECrim*. Revista Gabilex nº 2. junio 2015.

⁷⁷ Especifica GIMENO SENDRA, V. en *Derecho Procesal Penal*, Ed. Thomson Civitas, Cizur Menor, 2012, pág.389, que la palabra “imputado”, cuyo origen etimológico proviene del latín, concretamente del verbo *imputare*, hace referencia a aquella persona, física o jurídica –las personas jurídicas pueden ser penalmente responsables desde la reforma de la LO 5/2010 de CP- a quién se le atribuye la comisión de un hecho punible, efectuada en un acto de iniciación de la instrucción o a lo largo de la fase instructora. Por su parte, GONZÁLEZ-CUÉLLAR SERRANO, N. mantiene que la imputación es un término confuso y defiende que el contenido semántico de investigado y encausado presenta mayor neutralidad en *El derecho de defensa y la marca de Caín*, Editorial Jurídica Castillo de Luna. Junio 2015.

- c) Medidas de investigación tecnológica: modificación de la LECrim para hacer frente a los retos que plantea el uso de las nuevas tecnologías regulando, entre otros aspectos, además de la intervención de telecomunicaciones, la captación de imágenes, el uso de balizas de seguimiento y el registro de dispositivos de almacenamiento de información.
- d) Decomiso: regulación del proceso de decomiso autónomo que complementa procesalmente la nueva regulación del Código Penal de 2015, así como a la regulación de la Oficina de Recuperación y Gestión de Activos.

Con las últimas reformas, dentro de nuestra Ley procesal se establecen tres procedimientos completamente diferenciados para proceder al enjuiciamiento de los delitos contra la seguridad vial. En uno de ellos, en el procedimiento abreviado, se mantiene el enjuiciamiento tradicional que otorga nuestro ordenamiento al juez de instrucción; en la siguiente forma de proceder: el procedimiento para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos, gran parte de la fase de instrucción recae sobre los funcionarios que conforman la policía judicial. Por último, el recientemente añadido proceso por aceptación de decreto se conforma como un procedimiento monitorio penal. Conviene conocer cómo se desarrolla cada uno de los procedimientos, su naturaleza jurídica y las diferencias entre ambos en su aplicación sobre los delitos contra la seguridad vial.

II. EL PROCEDIMIENTO ABREVIADO.

Se encuentra regulado entre los artículos 757 a 794 de la LECrim y se aplica para el enjuiciamiento de los delitos castigados con una pena privativa de libertad no superior a nueve años o bien con cualesquiera otras penas de distinta naturaleza cualquiera que sea su cuantía o duración, siempre sin perjuicio de lo establecido para los procesos especiales. A través de este cauce procedimental pueden enjuiciar los Juzgados de lo Penal cuando se trate de delitos que tienen asignada en abstracto una pena de hasta cinco años de prisión o bien una Audiencia

Provincial en caso de que el delito a enjuiciar tenga asignada por ley una pena de entre cinco y nueve años. No hay que olvidar que también pueden ser competentes para conocer de delitos a través de este cauce procedimental el Tribunal del Jurado, el Juzgado Central de lo Penal, la Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional, los Juzgados de Menores, la Sala de lo Civil y Penal de los Tribunales Superiores de Justicia o la Sala Segunda del Tribunal Supremo, en supuestos en que los delitos a enjuiciar queden enmarcados en sus respectivos ámbitos.

En cuanto a la instrucción, la llevarán a cabo los Jueces de Instrucción, salvo que hayan de hacerlo los Centrales de Instrucción, el Ministerio Fiscal (cuando la competencia para juzgar recaiga en los Juzgados de Menores) o un Magistrado de la Sala competente para el enjuiciamiento, que después no se integra en ella ni para conocer del juicio ni para dictar sentencia.

La Policía Judicial, tan pronto tenga conocimiento de la comisión de un hecho aparentemente delictivo habrá de realizar las diligencias pertinentes al caso, según disponen los artículos 770 y 771 de la LECrim. La Policía extiende un atestado y lo entrega al Juzgado competente, remitiendo copia al Ministerio Fiscal. Si como consecuencia de la actuación policial hubiera habido detenidos, los debe poner a disposición del mismo Juzgado.

Cuando sea el Ministerio Fiscal el que tenga noticia del hecho aparentemente delictivo, practicará él mismo u ordenará a la Policía Judicial que practique las diligencias que considere oportunas para comprobar el hecho y la responsabilidad de los participantes. En caso de que el hecho revista los caracteres de delito, instará del Juez de Instrucción la incoación del procedimiento remitiéndole lo actuado, poniendo a su disposición al detenido en caso de haberlo, y los efectos del delito.

1. Las diligencias previas.

El procedimiento abreviado comienza cuando el Juez dicta una resolución que recibe el nombre de auto de incoación de diligencias previas, que abre la instrucción y que no se debe confundir con los actos de parte como la denuncia, querrela o atestado policial, que son instrumentos para poner

en conocimiento del Juez la comisión de un hecho aparentemente delictivo.

La fase de instrucción, como fase previa o preliminar del proceso penal abreviado tiene la finalidad fundamental de preparar el juicio oral, lo que incluye también decidir sobre la procedencia o no de continuar las actuaciones. En esta fase intervienen diversos sujetos, la Policía Judicial, el Ministerio Fiscal, las partes, etc., pero se puede decir que el protagonista es el Juez de Instrucción, pues es él a quien le corresponde la dirección formal de la instrucción. Durante la fase de instrucción básicamente se llevan a cabo tres actividades bien diferenciadas: investigar a través de las diligencias de investigación ordinarias o de las restrictivas de derechos fundamentales, adoptar medidas cautelares para asegurar el éxito del proceso (que pueden ser personales, patrimoniales o especiales) y finalmente proceder a la imputación formal para atribuir el hecho a un presunto responsable. En este punto estamos ante la proclamación formal u oficial por parte del Juez Instructor de que una persona es, en apariencia, responsable del hecho objeto del proceso, aquí se delimita contra quien va dirigido el proceso, los hechos y las calificaciones jurídicas que corresponden y que en este procedimiento se lleva a cabo a través de la llamada primera comparecencia, recogida en el artículo 775 de la LECrim, sin la cual nunca se podrá decretar la apertura del juicio oral.

Una vez concluida la fase de investigación o las diligencias previas, el Juez de Instrucción dictará una resolución, bien ordenando que se remita la causa al Juez competente por haber considerado que el hecho es constitutivo de un delito leve, bien acordando de oficio el sobreseimiento provisional en caso de que considere que el hecho no constituye infracción penal, bien trasladando lo actuado al Fiscal de Menores cuando los investigados fueren menores de edad o bien mandando que la causa siga adelante y se dé paso a la fase de preparación del juicio oral, que es la denominación de la fase intermedia en el procedimiento abreviado, en el caso de que el Juez de Instrucción considere que el hecho investigado constituye alguno de los delitos que deben enjuiciarse por los trámites del procedimiento abreviado. En caso de que adopte esta última decisión, no podrá hacerlo a no ser que haya tomado declaración a la persona en el marco de la primera comparecencia.

2. La preparación del juicio oral.

La preparación del juicio oral se desarrolla íntegramente ante el Juez de Instrucción, quien ha de decidir si procede seguir adelante y abrir el juicio oral o si por el contrario debe sobreseer la causa. En esta fase, conocida como fase intermedia o de preparación del juicio oral, sólo intervienen las partes acusadoras, y por lo tanto no se oye al investigado acerca de si procede o no decretar la apertura del juicio oral o el sobreseimiento de la causa. En esta fase de preparación del juicio oral, el Juez de Instrucción da traslado de las actuaciones a las partes acusadoras para que en el plazo de diez días soliciten bien el sobreseimiento de la causa, bien la apertura del juicio oral formulando en ese plazo el correspondiente escrito de acusación o bien, con carácter excepcional, la práctica de diligencias complementarias. En caso de que todas las partes acusadoras soliciten la apertura del juicio oral, el Tribunal se ve vinculado por ello, aunque puede decretar de oficio el sobreseimiento si entiende que el hecho no es constitutivo de delito o que no existen indicios racionales de criminalidad. Si decide decretar la apertura del juicio oral lo hace mediante auto. Una vez decretada la apertura del juicio, pero aún ante el Juez de Instrucción y en fase preparatoria, se da traslado de las actuaciones a la parte acusada para que en el plazo de diez días presente su escrito de defensa, en el que también puede el acusado anunciar su conformidad con la pena solicitada por la acusación, conformidad que habrá de ratificar ante el tribunal sentenciador en el acto del juicio. La fase intermedia termina con la remisión de las actuaciones por parte del Letrado de la Administración de Justicia adscrito al Juzgado de Instrucción al órgano judicial encargado del enjuiciamiento.

3. El juicio oral.

Cuando el órgano competente para el enjuiciamiento reciba la totalidad de las actuaciones practicadas en la fase de instrucción, deberá dictar un auto en el que decida si admite o no las pruebas propuestas por las partes en sus escritos, acordando lo necesario para la práctica de prueba anticipada y finalmente procediendo a señalar el día en el que habrán de comenzar las sesiones del juicio oral.

Para la celebración del juicio oral es preceptiva la asistencia del acusado y del abogado defensor, aunque la inasistencia del acusado debidamente citado no causará la suspensión del juicio si el Juez o Tribunal estima que existen elementos suficientes para el enjuiciamiento, cuando la pena

solicitada no exceda de dos años de privación de libertad o, si fuera de distinta naturaleza, cuando su duración no exceda de seis años. Con la novedad introducida recientemente en nuestra ley procesal⁷⁸ que permite que el acusado sea una persona jurídica: a esta la podrá representar la persona que se designe especialmente para ello, siempre y cuando no deba declarar como testigo en el juicio. En el caso de ausencia injustificada de esta persona, la vista se llevará a cabo con la presencia del Abogado y del Procurador de la persona jurídica.

La celebración del juicio oral comienza con la lectura por el Secretario de los escritos de acusación y defensa, aunque en la práctica procesal el Juez suele preguntar a las partes si se ratifican en sus respectivos escritos de acusación y defensa sin llegar a leerlos. Después, si lo solicita alguna de las partes, se abre el turno de intervenciones o cuestiones previas, que versan acerca de alguno de los siguientes extremos: la existencia de artículos de previo pronunciamiento, la vulneración de algún derecho fundamental, la falta de competencia del órgano judicial, la existencia de alguna causa de suspensión del juicio oral, la petición de que se admitan medios de prueba denegados anteriormente o la existencia de algún defecto que deba motivar la nulidad de las actuaciones. Estas cuestiones se resuelven por el Juez o Tribunal en el mismo momento sin que quepa recurso alguno, salvo la protesta, a fin de que esa cuestión pueda ser reproducida en el recurso que hipotéticamente se plantee contra la sentencia que se haya dictado y que sea contraria a los intereses del recurrente.

Hecho todo esto y antes que dé comienzo la práctica de la prueba, al acusado se le da una nueva oportunidad de manifestar su conformidad con la acusación más grave. Por lo tanto, una vez abierto el juicio, leídos o ratificados los escritos de acusación y defensa, celebrado el turno de intervenciones en caso de llevarse a efecto y siempre que el acusado no se conforme, el juicio oral continúa con la práctica de la prueba, a la que se aplican las reglas del proceso ordinario. Una vez terminada ésta, tiene lugar el trámite de las calificaciones definitivas, que consiste en el requerimiento que hace el tribunal a las partes para que manifiesten si ratifican o modifican sus escritos de acusación y defensa. Puede ocurrir que la acusación, sin alterar los hechos objeto del proceso, cambie en las

⁷⁸ Artículo 786 bis introducido en la Ley de Enjuiciamiento Criminal por el apartado ocho del artículo primero de la Ley 37/2011, de 10 de octubre, de medidas de agilización procesal. BOE núm. 245 de 11 de octubre.

conclusiones definitivas la tipificación penal de los hechos o aprecie un mayor grado de participación o alguna circunstancia agravante de la pena. En estos supuestos, para preservar el derecho de defensa del procesado, el órgano jurisdiccional puede acordar un aplazamiento de la sesión de hasta diez días para que el acusado pueda aportar los elementos probatorios de descargo que estime convenientes en relación con las nuevas conclusiones de la acusación. También puede ocurrir que en las conclusiones definitivas todas las partes acusadoras califiquen los hechos como delito cuya pena exceda de los cinco años de prisión o de los diez si es de otra naturaleza, en cuyo caso el Juez de lo Penal dejará de tener competencia para conocer y deberá declararse incompetente para juzgar la causa, dando por terminado el juicio remitiendo las actuaciones a la Audiencia correspondiente. También cabe la posibilidad de que las distintas acusaciones formulen peticiones distintas, unas calificando el delito dentro del ámbito del Juez de lo Penal y otras al contrario. En estos casos, el Juez de lo Penal ha de resolver lo que estime pertinente acerca de la continuación o finalización del juicio, pero en ningún caso podrá imponer una pena superior a la correspondiente a su competencia.

Una vez elevadas las conclusiones a definitivas, el Tribunal requiere a la acusación y a la defensa para que expongan oralmente cuanto estimen procedente sobre la valoración de la prueba practicada y sobre la calificación jurídica de los hechos con el fin de sostener las calificaciones mantenidas o sustentar la absolución, según se trate de la acusación o la defensa, fase conocida en la práctica procedimental como turno de informes aunque la ley procesal no le aplique definición alguna. En esta fase, también el Tribunal tiene la posibilidad de solicitar de los letrados y del Ministerio Fiscal un mayor esclarecimiento de los hechos concretos de la prueba y la valoración jurídica de los hechos, sometiéndoles a debate una o varias preguntas sobre puntos determinados.

A la finalización del juicio oral, el Juez de lo Penal podrá dictar sentencia oralmente en ese acto del juicio, que podrá ser declarada firme si el Fiscal y las partes tras conocer el fallo, expresaran su decisión de no recurrirla. En este supuesto, el Juez también, previa audiencia de las partes, se pronunciará sobre la suspensión o la sustitución de la pena impuesta, que no podrá ser más grave de la solicitada por las acusaciones, ni condenar por delito distinto cuando éste conlleve una mutación sustancial del hecho enjuiciado. Si el juicio quedase visto para sentencia, el Juez deberá dictar

la pertinente sentencia dentro de los cinco días siguientes a la finalización del juicio oral.

Si la instrucción de la causa de la que se ha celebrado el juicio oral proviniese de un Juzgado de Violencia sobre la Mujer, el Letrado de la Administración de Justicia deberá remitir a ese Juzgado la sentencia por testimonio de forma inmediata.

Desde el momento en el que la sentencia sea notificada a las partes, podrá ser recurrida en el plazo de diez días, únicamente en apelación ante la Audiencia Provincial, si la sentencia la ha dictado el Juzgado de lo Penal o en casación ante el Tribunal Supremo, si la sentencia ha dictado la Audiencia Provincial. El recurso se deberá presentar ante el mismo órgano que ha dictado la sentencia que se pretende impugnar, el cual dará traslado del recurso interpuesto a las demás partes para que presenten sus oportunos escritos de alegaciones, si las hubiera, pudiendo solicitarse la celebración de nueva vista en el caso de que se considere necesario. Una vez elevados los autos al órgano superior, este dictará sentencia de apelación dentro de los cinco días siguientes a la vista oral, o dentro de los diez días siguientes a la recepción de las actuaciones por la Audiencia cuando no hubiere resultado procedente su celebración de dicha vista.

La sentencia que resuelva el recurso presentado será firme y contra ella no cabrá ningún recurso, salvo el de casación por infracción de ley cuando en los hechos declarados probados en la sentencia recurrida, se haya infringido un precepto penal de carácter sustantivo u otra norma jurídica del mismo carácter que deba ser observada en la aplicación de ley penal.

III. EL ENJUICIAMIENTO RÁPIDO DE DETERMINADOS DELITOS.

1. VISIÓN PRELIMINAR.

Desde hace bastante tiempo ha sido una preocupación constante, tanto a nivel legislativo, como a nivel judicial, conseguir la mayor celeridad en la tramitación de las causas penales. Ya Alonso Martínez, en la exposición de motivos de la LECrim, se refería a la lentitud de la justicia como “vicio crónico de nuestro sistema de enjuiciar”, señalando que no es igualmente raro que un sumario dure ocho o diez años. A tal efecto se intentaron adoptar medidas legales como las recogidas en el artículo 324 de la

LECrim, conforme al cual, cuando al mes de haberse incoado un sumario no se hubiera terminado, el Juez debía dar parte cada semana de las causas que hubiesen impedido su conclusión, precepto que terminó por no ser observado (actualmente esa tarea recae en el Secretario judicial por aplicación de la Ley 13/2009, de 3 de noviembre, de reforma de la legislación procesal para la implantación de la nueva Oficina judicial⁷⁹).

Por otra parte, la Constitución proclama, en su artículo 24.2 el derecho, de rango fundamental, a un proceso público sin dilaciones indebidas, e igualmente el mismo se reconoce expresamente en el artículo 6.1 del Convenio Europeo de Derechos Humanos, que proclama el derecho de toda persona a que “su causa sea oída equitativa, públicamente y dentro de un plazo razonable”.

También ha sido una constante preocupación de la Sala 2ª del Tribunal Supremo resolver satisfactoriamente las consecuencias penales de la violación de tal derecho fundamental, lo que le llevó a adoptar una serie de decisiones sucesivas, en aras a dispensar el tratamiento más adecuado posible al acusado, que experimentaba una dilación temporal significativa en la resolución de su causa, lo que provocó la sucesiva adopción de diversos acuerdos de la Sala General de Magistrados, como los adoptados el 2 de octubre de 1992, que anudaba a la violación del precitado derecho la percepción de una indemnización; el posterior de 29 de abril de 1997⁸⁰, mediante el mecanismo de la solicitud de un indulto parcial o total al Gobierno de la Nación; o el actualmente vigente, de 21 de mayo de 1999, que considera aplicable una atenuante por analogía del artículo 21.6 del

⁷⁹ BOE núm. 266, de 4 de noviembre de 2009.

⁸⁰ Esta Sala en una reunión plenaria de 2 de octubre de 1992 acordó denegar que en sentencia penal se pudiera acordar que la realidad de unas dilaciones indebidas en el proceso penal pudiera afectar a la existencia o cuantía de la responsabilidad criminal, sin perjuicio del derecho de quien pudiera haber resultado perjudicado a la correspondiente indemnización a cargo del Estado con base en el funcionamiento anormal de la Administración de Justicia (arts. 106.2 CE y 292 y ss. LOPJ), y de que pudiera proponerse o apoyarse un indulto cuando se considerase oportuno conforme a las normas propias de esta materia. SSTs 7-10-1992, 14-10-1992, 30-10-1992, 19-5-1997 y 4-12-1998 y asimismo las del TC 381/1993, 8/1994, 148/1994 y 295/1994.

Código Penal con la correspondiente repercusión en la minoración de la pena⁸¹.

A nivel legislativo, la Ley Orgánica 10/1992, de 30 de abril, constituyó un intento para el establecimiento de los denominadas juicios rápidos, que tuvo una nueva manifestación legislativa en la Ley Orgánica 2/1998, de 15 de junio⁸², una de cuyas finalidades era la de intensificar la aplicabilidad de los juicios rápidos en el orden penal, aunque en ámbitos ya previstos por la Ley. De este modo, se dispuso la modificación de los apartados segundo y tercero del artículo 790.1 de aquella Disposición General, para imponer trámites abreviados en casos en los que, hasta ahora, sólo eran facultativos; todo ello, como reza la exposición de motivos de la ley del 98, como manifestación de “la decidida voluntad del legislador de agilizar los procesos penales, en el convencimiento de que una Justicia más rápida se adecúa mejor a sus fines constitucionales y atiende más cumplidamente los intereses sociales”⁸³.

Con la promulgación de la Ley 38/2002, de 24 de octubre, de reforma parcial de la Ley de Enjuiciamiento Criminal sobre el procedimiento para el enjuiciamiento rápido e inmediato de determinados delitos y faltas y de modificación del procedimiento abreviado y la Ley 8/2002, de la misma fecha, complementaria de la anterior, se vieron colmadas las aspiraciones del Pacto de Estado para la reforma de la Justicia, de acabar con las dilaciones innecesarias en las sustanciación de los procesos penales,

⁸¹ En este sentido, la STS 8 de julio de 2002 proclama que: “Es cierto que esta Sala acordó, en el Pleno celebrado en fecha de 21 de mayo de 1999, seguido en numerosas Sentencias posteriores como las de 8 de junio de 1999, 24 de junio de 2000, 1 de diciembre de 2001, 21 de marzo de 2002, la procedencia de compensar la entidad de la pena correspondiente al delito enjuiciado, mediante la aplicación de la atenuante analógica del artículo 21.6º del Código Penal, en los casos en que se hubieren producido en el enjuiciamiento dilaciones excesivas e indebidas, no reprochables al propio acusado ni a su actuación procesal. Dando con ello cumplida eficacia al mandato constitucional que alude al derecho de todos a un proceso sin dilaciones indebidas (art. 24.2 CE).

⁸² Ley Orgánica 10/1992, de 30 de abril de Medidas Urgentes de Reforma Procesal. BOE núm. 108 de 5 de mayo de 1992 y Ley Orgánica 2/1998, de 15 de junio, por la que se modifican el Código Penal y la Ley de Enjuiciamiento Criminal. BOE núm. 143 de 16 de junio de 1998.

⁸³ Dicha Ley fue seguida de forma desigual destacando no obstante su vigencia en la ciudad de Barcelona en la que con respecto a los procedimientos abreviados los juicios rápidos supusieron en el 2001 el 37,34% y en el año 2002 el 44,20%.

aprovechadas, en ocasiones, por los malhechores, para sustraerse a la acción de la Justicia y generando entre la ciudadanía una preocupante sensación de impunidad e indefensión. Frente a ello, con la denominada “Ley de juicios rápidos” se ha dotado al proceso penal español de una respuesta rápida y eficaz frente a los delitos menos graves y flagrantes, gracias al reforzamiento de las funciones preinstructoras atribuidas a la Policía Judicial, a la instrucción concentrada ante el Juez de Guardia, con posibilidad de alcanzar una sentencia de conformidad “premiada” y al enjuiciamiento inmediato ante el Juez de lo Penal.

Este procedimiento penal, que para su desarrollo eficaz, requiere de la coordinación de todos los organismos implicados, ha sido objeto de alguna modificación a través de la Ley Orgánica 15/ 2003, de 25 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre del Código Penal, por la Ley Orgánica 1/2004, de 28 de diciembre, de Medidas de Protección Integral contra la Violencia de Género, por la Ley 13/2009, de 3 de noviembre, de reforma de la legislación procesal para la implantación de la nueva Oficina judicial, la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal y más recientemente por la Ley 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

2. Concepto y naturaleza jurídica.

El procedimiento para el enjuiciamiento rápido e inmediato de determinados delitos puede definirse como aquel proceso especial incoado en virtud de un atestado policial y que es aplicable a los delitos flagrantes o con instrucción presumiblemente sencilla, en los que el presunto autor sea detenido y puesto a disposición judicial o sea citado para comparecer ante el Juzgado, efectuándose la instrucción de manera concentrada, a fin de que pueda dictarse sentencia de conformidad por el Juzgado de Guardia o pueda celebrarse juicio oral ante el Juzgado de lo Penal en un plazo no superior a quince días.

En la regulación del procedimiento para el enjuiciamiento rápido e inmediato de determinados delitos, el legislador tuvo ante sí dos posibilidades diversas: una, considerarlo como una especialidad del Procedimiento Abreviado y otra, reputarlo como un procedimiento

especial. Pues bien, fue muy claro el deseo del legislador reconociendo el carácter especial⁸⁴ al nuevo procedimiento que con la Ley 38/2002, y la Ley Orgánica 8/2002 se creaba, incluyéndolo en el Capítulo I del Título III del Libro IV de la LECrim que está reservado a los procedimientos especiales.

3. Regulación legal y derecho supletorio.

El procedimiento para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos se encuentra regulado en el título III del Libro IV de la LECrim, en los artículos 795 a 803 y estructurado en seis capítulos:

CAPÍTULO I: Ámbito de aplicación (artículo 795).

CAPÍTULO II: De las actuaciones de la Policía Judicial (artículo 796).

CAPÍTULO III: De las diligencias urgentes ante el Juzgado de Guardia (artículos 797 y 798).

CAPÍTULO IV: De la preparación del juicio oral (artículos 800 y 801).

CAPÍTULO V: Del juicio oral y la Sentencia. (artículo 802).

CAPÍTULO VI: De la impugnación de la Sentencia. (artículo 803).

Además de estos preceptos de aplicación directa, como régimen legal supletorio de primer grado se aplicarán las disposiciones reguladoras del procedimiento abreviado, ya que el artículo 795.4 de la LECrim dispone que *“en todo lo no previsto expresamente en el presente Título se aplicarán supletoriamente las normas del Título II de este mismo Libro, relativas al procedimiento abreviado”*, es decir los artículos 757 a 794 de la LECrim, que a su vez se remite a supletoriamente a las normas del procedimiento ordinario (artículo 758 LECrim), constituyendo, por tanto,

⁸⁴ Artículo 795.1 LECrim: «Sin perjuicio de lo establecido para los demás procesos especiales...» y Circular 1/2003 de la FGE, pág. 24: «El procedimiento para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos se ha configurado en la LECrim de un modo distinto a los derogados juicios rápidos. No se trata, como aquellos de una mera especialidad del procedimiento abreviado, tendente a acelerarlo. Estamos ante un verdadero proceso especial...».

un derecho supletorio de segundo grado de los denominados “juicios rápidos”.

4. La incoación del procedimiento: presupuestos.

El artículo 795 de la LECrim contiene un presupuesto básico, dos presupuestos adicionales y una serie de presupuestos alternativos para la aplicación del procedimiento para el enjuiciamiento inmediato de delitos.

A) Presupuesto básico.

El ámbito de aplicación de este procedimiento, determinado por el artículo 795 LECrim, queda delimitado en función de la gravedad de la pena señalada por la Ley. Así, establece que *«se aplicará a la instrucción y al enjuiciamiento de delitos castigados con pena privativa de libertad que no exceda de cinco años, o con cualesquiera otras penas, bien sean únicas, conjuntas o alternativas, cuya duración no exceda de diez años, cualquiera que sea su cuantía»*.

Con este límite punitivo establecido en el artículo 795.1, se deduce que sólo se pueden instruir y enjuiciar por este procedimiento los delitos de los que haya de conocer el Juez de lo Penal, excluyendo de su ámbito aquellos que deben ser enjuiciados por la Audiencia ya que así lo establece el artículo 14. 3 LECrim, que atribuye a los Juzgados de lo Penal el conocimiento y fallo de las causas por delitos a los que la Ley señale pena privativa de libertad de duración no superior a cinco años o pena de multa cualquiera que sea su cuantía, o cualesquiera otras de distinta naturaleza, bien sean únicas, conjuntas o alternativas, siempre que la duración de éstas no exceda de diez años.

Tal y como sostiene la Fiscalía General del Estado⁸⁵, *«la pena a que se refiere el precepto es la pena en abstracto, es decir, la señalada por la ley*

⁸⁵ Circular 1/2003, de 7 de abril sobre procedimiento para el enjuiciamiento rápido e inmediato de determinados delitos y faltas y de modificación del procedimiento abreviado.

al delito de que se trate, con independencia de la que pudiera ser solicitada por la acusación en atención a las circunstancias concurrentes (“pena en concreto”)».⁸⁶

Se debe atender al tramo superior de la pena, quedando fuera de su ámbito los delitos que tuviesen señalada en su tramo superior una pena, en abstracto, que exceda del límite punitivo prefijado. En los delitos castigados con varias penas conjuntas o alternativas, aunque la pena más grave entre dentro de los límites del artículo 795, la previsión de otra pena no privativa de libertad que exceda de esos límites determina la imposibilidad de incoar diligencias urgentes.

En los delitos que prevén penas que exceden de las indicadas pero que atribuyen la posibilidad de imponer una pena inferior, que se encuadraría

⁸⁶ Criterio adoptado por Acuerdo de la Junta General del Tribunal Supremo de 2 de octubre de 1992 y en sentencias posteriores de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, ad exemplum, la STS 1044/1997, de 10 de julio que señala que: «*Esta Sala ya se ha pronunciado en numerosas ocasiones a favor de la pena abstracta fijada por el tipo, y no a la que resulte del juego de las reglas de aplicación de la pena, sea por el grado de perfeccionamiento, sea por el grado de participación atribuible, sea por la naturaleza o número de las circunstancias concurrentes (Cfr. sentencias 10 de noviembre de 1992, 4 de mayo de 1993, 25 de octubre de 1993, 8 de febrero de 1995, 19 de febrero de 1996, 19 de septiembre de 1996, entre otras muchas). Solución que, de acuerdo con las numerosas sentencias mencionadas, otorga un mayor grado de seguridad y un mejor cumplimiento del principio del Juez predeterminado por la Ley, principios constitucionales que esta Sala ha de respetar y potenciar en su función unificadora del ordenamiento jurídico, opción que se estima más correcta en cuanto la competencia vendrá fijada “ab initio”, y, por consiguiente, se eliminarían posibles maniobras fraudulentas, encaminadas a forzar la repetición de la vista oral ante otro órgano jurisdiccional distinto, lo que se produciría, lamentablemente, con frecuencia si se deja en manos de las partes acusadoras tan amplio margen de discrecionalidad.- Y esta doctrina de la Sala en modo alguna queda desvirtuada por la nueva redacción del artículo 14.3 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal. Tanto en la redacción precedente como en la vigente del citado precepto, el punto de referencia sigue siendo el delito cometido, es decir, hay que atender a la pena señalada al delito para decidir si se trata de un delito grave o menos grave y tras la reforma la competencia de la Audiencia Provincial o del Juzgado de lo Penal se determina en función de si el delito está castigado en la correspondiente figura delictiva con pena superior o no a tres años de prisión*».

en el límite del artículo 795, habrá que atender al carácter preceptivo o facultativo de la degradación. Sólo en el caso de que la pena se rebaje necesariamente en función de determinadas circunstancias concurrentes, estaremos ante un subtipo privilegiado que permitirá la incoación de este procedimiento.

Si por el contrario, la pena tipo es susceptible de elevarse, quedando así fuera del límite señalado, si la elevación es preceptiva y excede de los límites punitivos marcados, no podrán incoarse diligencias urgentes. En el caso de que la elevación sea facultativa, la Fiscalía General del Estado, en su Circular 1/2003 ya citada, sostiene que tampoco podrá incoarse el procedimiento para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos, ya que el establecimiento de una pena que facultativamente puede ser elevada ha de ser entendido como la fijación de una pena alternativa. Y el límite máximo establecido en el artículo 795.1 alcanza a la pena alternativa.

Respecto de la conspiración, proposición y provocación para cometer determinados delitos, la pena en abstracto a la que se atenderá para la incoación de juicio rápido no será la que establezca el delito matriz de que se trate sino la rebajada en uno o dos grados.

B) Presupuestos adicionales.

a) Que el proceso penal sea incoado en virtud de atestado policial

Con este procedimiento especial se persigue la instrucción concentrada y el enjuiciamiento inmediato de determinados delitos; finalidad que se consigue gracias a un reforzamiento de la labor preinstructora atribuida a la Policía Judicial, como sostiene LORCA NAVARRETE⁸⁷, que excede en cuanto a las funciones a las tradicionales diligencias policiales a prevención que regula la LECrim (artículo 282 y siguientes).

Sin embargo, esta opción del legislador de atribuir la preinstrucción a la Policía Judicial, no ha gozado de acuerdo pacífico entre nuestra doctrina,

⁸⁷ *Tratado de Derecho Procesal Penal*, IVADP, 2002, pág.66.

existiendo voces, como la de GIMENO SENDRA, a favor de que dicha preinstrucción fuera atribuida al Ministerio Fiscal⁸⁸.

En este caso coincido parcialmente con la opinión de GIMENO SENDRA en lo relativo a la instauración de un procedimiento por comparecencia inmediata. Si se pretende que el enjuiciamiento rápido de determinados delitos sea eficaz, esta eficacia pasa por llevar a presencia inmediata ante el Juez de Guardia, en funcionamiento de veinticuatro horas, a la persona a la que se atribuya el hecho punible, en el momento en el que sea detenida por las Fuerzas de Seguridad o sin que se haya procedido a su detención cuando el delito entre dentro del ámbito de los “juicios rápidos”, junto con todas las pruebas halladas en el lugar de los hechos y con los testigos que en ese momento presenciaron lo ocurrido. Esa sí sería la verdadera finalidad de este proceso: la inmediata puesta a disposición judicial, junto con las pruebas y los testigos, del presunto autor de los hechos. En ese momento, procedería la calificación del hecho, la acusación del Ministerio Fiscal, la celebración de la vista oral, el examen de las pruebas y la declaración testifical, pudiendo incluso llegar en ese acto a la conformidad inmediata con la pena propuesta. Explicado de modo gráfico con el ejemplo de un delito contra la seguridad vial: no es lo mismo presentar inmediatamente ante el Juez de Guardia a un conductor ebrio que vaya conduciendo de manera que haya puesto en peligro al resto de los usuarios de la vía, el cual ha arrojado un alto resultado positivo en las pruebas de alcohol o drogas, que además mantiene un comportamiento grosero y oscilante entre agresivo y sumiso con las personas de su entorno, que incluso ha podido llegar a vomitarse encima, como se ve en muchas ocasiones con las personas bebidas y que muestra

⁸⁸ GIMENO SENDRA, V.: “Filosofía y principios de los “juicios rápidos”, en la LEY, nº 5.667 de 2002. «No se le ocultó a la Comisión Especial de Codificación otra solución, que me permití proponer en un texto articulado y que podría haber consistido en otorgar al Ministerio Fiscal esta preinstrucción, en cuyo caso el juicio oral podría haberse realizado ante el propio Juez de Guardia durante el plazo de las setenta y dos horas de la detención judicial, tal y como acontece en Francia, mediante la modalidad de procedimiento “por comparecencia inmediata”. Pero el escaso número de fiscales, todavía existente en España, su concentración (excepción hecha de allí donde haya “destacamentos”) en las capitales de Provincia, su falta de intermediación y de dirección efectiva de la Policía Judicial y la inexistencia, dada la parquedad de la redacción del artículo 773.2, de una auténtica “investigación preliminar” por parte del Ministerio Público desaconsejan esta solución, que podría, en un futuro retomarse, si se levantan todos los obstáculos orgánicos y procesales».

en general un aspecto sucio y desaliñado que presentarse, días después, ante el Juez de Guardia para celebrar la vista oral una vez pasados los efectos del alcohol y drogas, con un comportamiento correcto y educado y con aspecto limpio aseado y bien vestido. El hecho no varía, pero la percepción que el juzgador se hará de cómo ha sucedido este hecho sí podría verse modificada al conocer por sí mismo y con carácter inmediato las circunstancias que rodean el ilícito penal que pretende juzgar.

En cuanto a que el procedimiento establecido para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos se incoe en virtud del atestado policial, al principio de su puesta en funcionamiento, existían voces discordantes en lo referente a que esa atribución hubiera recaído precisamente sobre la Policía Judicial por la especial trascendencia que tendría la inicial calificación jurídica de los hechos en el correcto funcionamiento del proceso. Ahora bien, este recelo parecía, más bien surgido de la falta de confianza que presentaba un sector de la doctrina al poner en duda la profesionalidad de los componentes de la Policía Judicial sobre su capacidad para elaborar atestados, a los que solo atribuía el valor de una mera denuncia. Sin embargo, en los Juzgados y Tribunales no solían existir esas voces discordantes con relación a los atestados policiales que les llegaban como iniciación del proceso para enjuiciamiento rápido de determinados delitos dado que dichos atestados, ya entonces, iban mucho más allá de una mera denuncia al incluir todas las diligencias tendentes a que el Juez pudiera valorar si procedía a incoar diligencias urgentes cuando los hechos referidos en el atestado revistieran el carácter de delito que pudiera ser encausado por ese procedimiento o no. Hoy en día, con el paso del tiempo y la marcada profesionalización de los componentes de la Policía Judicial, se han superado todos los celos iniciales, alcanzándose un alto grado de perfeccionamiento en el funcionamiento del triángulo Policía Judicial, Ministerio Fiscal y Juzgados en lo relativo a la utilización del procedimiento para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos incoado en virtud de un atestado elaborado conforme al artículo 796 de la LECrim por la Policía Judicial.

Por otra parte, sostuvo la Fiscalía General del Estado en su Circular 1/2003 que «el hecho de que la denuncia o querrela se interponga ante el juez instructor o ante el Ministerio Fiscal, hace imposible la tramitación del procedimiento como juicio rápido». Hoy en día, la práctica judicial ha modificado tan rotunda aseveración porque resultaba difícilmente

justificable que ante unos mismos hechos delictivos, fuese diferente la tramitación por el mero hecho de haber acudido al juzgado en vez de a la comisaría. Para corregir este efecto, se ha impuesto una interpretación amplia de este precepto permitiendo que si se ha presentado la denuncia o querrela ante el órgano judicial o ante el Fiscal éstos puedan dar traslado a la policía inmediatamente para que realice el atestado y así salvar la literalidad del precepto.

b) Puesta a disposición judicial del detenido o citación policial para comparecencia del investigado ante el Juzgado

Otro de los presupuestos adicionales para la incoación de diligencias urgentes, es que junto al atestado, la Policía Judicial ponga al detenido a disposición del Juez de Guardia, o, en caso de no haber persona detenida, cite a la persona a la que en el atestado se le atribuyan los hechos, para que comparezca ante el Juzgado en el día y hora que se señale con apercibimiento de las consecuencias de su incomparecencia según dispone el artículo 796.1.3ª LECrim.

La Fiscalía General del Estado, en su ya citada en su Circular 1/2003, señala que «ciertamente la influencia de la Policía Judicial en la inicial determinación de las causas que pueden tramitarse como juicio rápido resulta aquí patente pues basta con que la Policía en el atestado no lleve a cabo la citación del denunciado ante el Juzgado para entender que la causa habrá de seguir el cauce del abreviado». En este aspecto, la práctica procesal ha vuelto a suavizar la rotundidad de esa Circular pues en muchas ocasiones, cuando se está ante un procedimiento de los que cabe su incoación por los cauces del juicio rápido, es el propio Juez de Guardia el que ordena a la Policía Judicial la práctica de tal citación. Además, desde que se publicó el Acuerdo Reglamentario 2/2003, de 26 de febrero, del Pleno del consejo General del Poder Judicial, por el que se modifica el Reglamento 5/1995, de 7 de junio, de los aspectos accesorios de las actuaciones judiciales, en lo relativo a los servicios de guardia, en cumplimiento de la previsión contenida en el artículo 796.2 LECrim, la asignación de espacios temporales para las citaciones que la Policía Judicial realiza ante los Juzgados de guardia se tramita a través de una Agenda Programada de Citaciones que detalla las franjas horarias disponibles en cada Juzgado de guardia para esta finalidad.

C) Presupuestos alternativos.

Por último, para la puesta en marcha del procedimiento para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos, debe concurrir, al menos, una de estas tres circunstancias:

- a) Que se trate de delitos flagrantes, o
- b) Que el delito esté incluido en la lista cerrada del artículo 795.1.2ª LECrim, o
- c) Que se trate de delitos cuya instrucción sea presumible que será sencilla.

D) Delitos flagrantes.

El artículo 795.1.1ª de la LECrim ofrece un concepto legal de delito flagrante, disponiendo que: *«A estos efectos, se considerará delito flagrante el que se estuviese cometiendo o se acabare de cometer cuando el delincuente sea sorprendido en el acto. Se entenderá sorprendido en el acto no sólo al delincuente que fuere detenido en el momento de estar cometiendo el delito, sino también al detenido o perseguido inmediatamente después de cometerlo, si la persecución durare o no se suspendiere mientras el delincuente no se ponga fuera del inmediato alcance de los que le persiguen. También se considerará delincuente in fraganti aquel a quien se sorprendiere inmediatamente después de cometido un delito con efectos, instrumentos o vestigios que permitan presumir su participación en él».*

Por lo tanto, se incluyen las siguientes situaciones en el concepto de flagrancia:

- Que el delincuente sea detenido en el momento de cometer el delito,
- Que sea perseguido o detenido inmediatamente después de cometerlo, si la persecución dura o no se suspende, siempre que el

delincuente no se ponga fuera del inmediato alcance de los que le persiguen.

- Cuando sea sorprendido inmediatamente después de cometer un delito con efectos, instrumentos o vestigios que permitan presumir su participación en él.

Este último concepto de flagrancia, a juicio de AGUIRRE SEOANE⁸⁹, presenta dificultades puesto que la tenencia de los efectos del delito no se puede considerar, por sí sola, suficiente para desvirtuar la presunción de inocencia (artículo 24 CE), pues los efectos del delito pueden haberse encontrado en el lugar próximo en que fueron abandonados por el autor del hecho o puede haberlos adquirido el tenedor de manos del autor, lo que podría suponer un delito de apropiación indebida o un delito de receptación, pero que sin duda, se aparta del concepto tradicional de flagrancia.

Debido a la ausencia de un concepto legal de flagrancia hasta el año 2003, el Tribunal Supremo se pronunció en numerosas ocasiones sobre el mismo.

Una línea jurisprudencial partía del término “flagrante” en correspondencia con su origen etimológico, de manera que lo importante es la percepción personal directa del hecho delictivo, “de manera que la flagrancia se ve, se observa, no se demuestra, y aparece vinculada a la prueba directa y no a la indirecta, circunstancial o indiciaria” (STS 251/1998, de 24 de febrero de 1998).

Para otra línea jurisprudencial del Tribunal Supremo, los requisitos del delito flagrante, retomando el concepto proporcionado por el derogado artículo 779 LECrim, eran los siguientes:

- a) Inmediatez temporal, de manera que el delito se esté cometiendo o se acabara de cometer.

⁸⁹ AGUIRRE SEOANE, J: “La reforma del Procedimiento Abreviado y el enjuiciamiento rápido e inmediato de determinados delitos y faltas”. Diario La Ley, 2003, pp. 1 y ss.

b) Inmediatez personal, es decir, que el delincuente se encuentre allí en ese momento en situación tal con el objeto del delito que ello sea una prueba de su participación en el hecho.

c) Necesidad urgente de que las fuerzas policiales no puedan recabar del Juzgado de Guardia la correspondiente autorización para limitar el derecho fundamental sin que se frustren los fines del proceso penal⁹⁰.

Ésta última doctrina fue la mantenida de forma mayoritaria por la jurisprudencia de nuestro Tribunal Supremo.

Actualmente, el artículo 795 LECrim, proporciona un concepto legal de flagrancia que viene a colmar el vacío legal que existía en nuestro ordenamiento jurídico, sirviendo de criterio interpretativo de aquellos preceptos de nuestro ordenamiento jurídico que se refieren al delito flagrante (por ejemplo, los artículos 18.2 y 71.2 de la CE, y los artículos 273, 490, 553 y 751 de la LECrim).

a) Que el delito esté incluido en la lista cerrada del artículo 795.1.2ª LECrim:

1. Delitos de lesiones, coacciones, amenazas o violencia física o psíquica habitual, cometidos a las personas a que se refiere el artículo 173.2 CP (contra quien sea o haya sido su cónyuge o sobre persona que esté o haya estado ligada a él por una análoga relación de afectividad aún sin convivencia, o sobre los descendientes, ascendientes o hermanos por naturaleza, adopción o afinidad, propios o del cónyuge o conviviente, o sobre los menores o incapaces que con él convivan o que se hallen sujetos a la potestad, tutela, curatela, acogimiento o guarda de hecho del cónyuge o conviviente, o sobre persona amparada en cualquier otra relación por la que se encuentre integrada en el núcleo de su convivencia familiar, así como sobre las personas que por su especial

⁹⁰ Sentencias del Tribunal Supremo: SSTs de 9 de marzo de 1990, de 11 de diciembre de 1992, de 28 de abril de 1994, de 1 de abril de 1999, de 19 de mayo de 1999, de 14 de junio de 1999, de 7 de marzo de 2000, de 9 de junio de 2000, de 18 de septiembre de 2000, de 14 de julio de 2001, de 19 de septiembre de 2001 y de 15 de noviembre de 2002, entre otras.

vulnerabilidad se encuentran sometidas a custodia o guarda en centros públicos o privados).

Obedece su inclusión, a un deseo del legislador de dotar de una mayor celeridad a la instrucción y enjuiciamiento de estos delitos, así como para avanzar en el camino de la prevención general, aunque en lo referente a su posible aplicación práctica, la inclusión del término “habitual”, elimina en numerosas ocasiones, la posibilidad de tramitar por esta vía rápida estos delitos, dado que puede resultar muy difícil, durante el servicio de Guardia la práctica de las pruebas conducentes a demostrar tal habitualidad.

En este punto y a la vista de que las cifras por malos tratos habían aumentado considerablemente, a pesar de la inmediatez con la que se juzgaban esos supuestos, el legislador creyó oportuno realizar nuevas modificaciones en esta materia en el Código Penal, que fueron, introducidas por la Ley Orgánica 1/2004, de 28 de diciembre, de Medidas de Protección Integral contra la Violencia de Género.

En cuanto a las modificaciones penales, se destacaban las siguientes: Fueron añadidos los apartados 4 y 5 al artículo 171 a fin de elevar a delito las amenazas leves, aun cuando no se haga uso de armas o instrumentos peligrosos, cuando la víctima sea o haya sido esposa o mujer que estuviere o hubiere estado ligada al autor por análoga relación de afectividad, aun sin convivencia. Antes de la modificación dicha conducta constituía una falta del artículo 620 (actualmente derogado) y desde entonces ha pasado a ser un delito sancionado con pena de prisión de seis meses a un año o trabajos en beneficio de la comunidad hasta 80 días, con privación del derecho a tenencia y porte de armas de uno a tres años.

Se añadió un apartado 2 al artículo 172 a fin de elevar a delito aquellas conductas en forma de coacción que antes constituían falta del artículo 620 y se cometían sobre la esposa o mujer con la que el autor mantenía análoga relación de afectividad, aun sin convivencia.

Se modificó el artículo 148 elevando la pena hasta un máximo de 5 años de prisión, si la víctima de las lesiones fuere o hubiere sido esposa o mujer que estuviere o hubiere estado ligada al autor por una análoga relación de afectividad, aun sin convivencia o si la víctima fuere una persona especialmente vulnerable que conviva con el autor. También se modificó el artículo 468, referido al delito de quebrantamiento de condena, añadiendo un apartado segundo imponiendo, en todo caso, la pena de prisión de seis meses a un año a

los que quebrantaren una pena de las contempladas en el artículo 48 del Código o una medida cautelar o de seguridad de la misma naturaleza impuestas en procesos criminales en los que el ofendido sea alguna de las personas a las que se refiere el artículo 173.2.

Por último, se modificó el artículo 153, excluyendo de la tipificación de este delito de maltrato de obra sin lesión, la conducta de amenazar a otro levemente con armas y otros instrumentos peligrosos cuando el ofendido fuere alguna de las personas a que se refiere el artículo 173.2, pues tal conducta ya se contemplaba en el apartado 5 del artículo 171, introducido por esta Ley.

En lo atinente a las modificaciones procesales que afectaban a los juicios rápidos, se añadió un nuevo artículo a la LECrim, el 797 bis, disponiendo que la Policía Judicial habrá de realizar las citaciones a que se refiere el artículo 796, ante el Juzgado de Violencia sobre la Mujer. Además, que el detenido, si lo hubiere, será puesto a disposición del Juzgado de Instrucción de Guardia, a los solos efectos de regularizar su situación personal, cuando no fuera posible su presentación ante el Juzgado de Violencia sobre la Mujer que resulte competente.

2. Delitos de hurto:

Tanto el hurto simple del artículo 234, como el hurto agravado del artículo 235, así como el hurto impropio del artículo 236, todos ellos del Código Penal, podrán tramitarse por este procedimiento especial, siempre que se cumplan los requisitos previstos en el artículo 795.1 LECrim.

3. Delitos de robo:

Concurriendo los presupuestos exigidos por el artículo 795.1 LECrim, podrán tramitarse por el procedimiento de enjuiciamiento rápido todos los delitos de robo, tanto los delitos de robo con fuerza como los delitos con violencia o intimidación en las personas, es decir, los previstos y penados en los artículos 237 a 242 del Código Penal. No obstante, en el caso de que la pena prevista para el delito de lesiones causado como consecuencia del delito de robo, exceda de 5 años de prisión, no será posible seguir los trámites para el enjuiciamiento inmediato, sino que el procedimiento a seguir deberá ser el abreviado o incluso el sumario, si la pena a imponer excede de nueve años.

4. Delitos de hurto y robo de uso de vehículos:

Se refiere a los supuestos previstos en el artículo 244 del Código Penal referentes a la sustracción o utilización de un vehículo a motor o ciclomotor ajenos sin que el autor tenga animo de apropiárselo.

5. Delitos contra la seguridad del tráfico⁹¹.

Se remite a los artículos que comprenden desde el 379 hasta el 385 ter del Código Penal. No obstante, respecto de la norma concursal del artículo 382 del mismo cuerpo legal, que dispone que *«Cuando los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se ocasionara, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces y Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada (...)»*, hay que puntualizar que en este caso, ya no nos encontramos ante un delito contra la seguridad vial, sino ante un delito de lesiones o de homicidio, siendo consecuencia obligada que, en estos casos, no puedan incoarse las diligencias urgentes de los juicios rápidos sino en el procedimiento que por los hechos encausados corresponda.

6. Delitos de daños del artículo 263 del Código Penal:

Se refiere dicho precepto al tipo básico del delito de daños, disponiendo que *«el que causare daños en propiedad ajena no comprendidos en otros títulos de este Código, será castigado con la pena de multa de seis a 24 meses, atendidas la condición económica de la víctima y la cuantía del daño, si éste excediera de 400 euros»*.

7. Delitos contra la salud pública previstos en el artículo 368, inciso segundo, del Código Penal:

En su redacción dada por el apartado centésimo cuarto del artículo único de Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la L.O. 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, dicho precepto

⁹¹ Actualmente la mención que el artículo 795 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal hace de los delitos contra la seguridad del tráfico, hay que entenderla referida a los delitos contra la seguridad vial, por la rúbrica del Capítulo IV de Título XVII del Libro II redactada por el apartado segundo del artículo único de la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial.

establece que *«Los que ejecuten actos de cultivo, elaboración o tráfico, o de otro modo promuevan, favorezcan o faciliten el consumo ilegal de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, o las posean con aquellos fines, serán castigados con las penas de prisión de tres a seis años y multa del tanto al triplo del valor de la droga objeto del delito si se tratare de sustancias o productos que causen grave daño a la salud, y de prisión de uno a tres años y multa del tanto al duplo en los demás casos».*

Se pretende con ello su aplicación a los casos de pequeño tráfico callejero o menudeo de droga con penas previstas que no superen en abstracto los cinco años de prisión.

8. Delitos flagrantes relativos a la propiedad intelectual e industrial previstos en los artículos 270, 273, 274 y 275 del Código Penal:

Se busca con su inclusión, especialmente, acabar con el fenómeno de los vendedores callejeros que exhiben sus productos en mantas extendidas en el suelo, coloquialmente conocido como “top manta”, tan habitual en nuestras ciudades. Así, los delitos flagrantes contra los derechos de autor y la propiedad industrial pasan igualmente a convertirse en delitos de naturaleza pública.

c) Que se trate de delitos cuya instrucción sea presumible que será sencilla.

Frente a la lista cerrada de los delitos que pueden tramitarse por el procedimiento para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos, el legislador ha optado por establecer una cláusula abierta en la regla 3ª del artículo 795.1, de manera que el Juez de Guardia, analizará, si en atención a lo que parece ser una instrucción sencilla, procede seguir el trámite de este procedimiento.

La Fiscalía General del Estado en su Circular 1/2003 ha interpretado que *«será un delito de sencilla instrucción aquel en que se prevea, en atención al hecho y sus circunstancias que será posible llevar a cabo dentro del plazo del servicio de guardia la práctica de las diligencias de instrucción necesarias para formular calificación, atendiendo a su número y a su complejidad, y que podrán llevarse a cabo igualmente los trámites procesales (comparecencia con las partes y resoluciones de la audiencia de los artículos 798 y 800) del enjuiciamiento rápido».*

La inicial incoación de las diligencias urgentes del procedimiento de enjuiciamiento rápido por tratarse de un delito cuya instrucción sea presumiblemente sencilla, no impide, que en el caso de que se considere necesario la práctica de diligencias que no fuere posible realizar durante el servicio de Guardia, pueda continuar el procedimiento como diligencias previas, tal y como dispone el artículo 798.1.2º LECrim.

5. Excepciones a la aplicación del procedimiento para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos.

A) Delitos conexos:

El artículo 795.2 LECrim establece que *«El procedimiento regulado en este Título no será de aplicación a la investigación y enjuiciamiento de aquellos delitos que fueren conexos con otro u otros delitos no comprendidos en el apartado anterior»*.

La previsión de dicho precepto, como sostiene la Fiscalía General del Estado⁹² para los delitos conexos impide que pueda optarse por separar los delitos conexos, aun cuando con ello no se pierda la continencia de la causa, para tramitar mediante juicio rápido los incardinables en el artículo 795.1 y enjuiciar separadamente los demás.

Si alguno de los delitos conexos no se encuadra dentro de los requisitos del artículo 795, este delito impedirá la incoación de diligencias urgentes tanto para sí como para los demás delitos conexos.

Es decir, la regla general de conexión lo será al proceso penal ordinario que corresponda, Diligencias Previas o Sumario Ordinario, dada la naturaleza de proceso especial de los “juicios rápidos”.

B) Secreto de las actuaciones:

El artículo 795.3 dispone que: *«No se aplicará este procedimiento en aquellos casos en que sea procedente acordar el secreto de las actuaciones*

⁹² Circular 1/2003, de 7 de abril.

conforme a lo establecido en el artículo 302». Esto es, cuando se trate de un delito considerado como público en el que, a propuesta del Ministerio Fiscal, de las partes personadas o incluso de oficio, el Juez de Instrucción emita un auto declarando el secreto de las actuaciones por tiempo no superior a un mes, no se aplicará este procedimiento; el secreto deberá alzarse necesariamente con diez días de antelación a la conclusión del sumario.

La remisión al artículo 302, se refiere tanto al secreto sumarial total como al parcial, de manera que en el caso de que proceda acordar alguna de las modalidades de secreto, será preciso transformar las diligencias urgentes en previas atendiendo a la exigencia del artículo 798.2.2º LECrim.

Como señala la Fiscalía General del Estado en su Circular 1/2003, *«Este precepto resulta congruente con la tramitación concentrada y rápida de las fases de instrucción e intermedia, que no podrían llevarse a cabo sin merma de los derechos de defensa si se tratara de actuaciones declaradas secretas».*

6. Personas aforadas.

Siguiendo el esquema que la Circular 1/2003 de la Fiscalía General del Estado establece sobre los presupuestos para la incoación del procedimiento para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos, se hace preciso establecer si este procedimiento es aplicable para ciertas personas que gozan de una situación especial como aforados, cuando han cometido un delito que es susceptible de encausarse por los trámites del juicio rápido pero que precisamente por tratarse de personas que gozan de un estatus especial, la instrucción corresponde a un órgano distinto al Juez de Instrucción en servicio de guardia o deben ser enjuiciados ante órgano distinto del Juez de lo Penal.

Según se desprende del artículo 795.1 LECrim los juicios rápidos se instruyen por el Juez de Instrucción en servicio de guardia y se enjuician ante el Juez de lo Penal atendiendo a los límites punitivos máximos señalados como pena en abstracto. En este procedimiento, en caso de que no exista sentencia de conformidad dictada por el Juez de Instrucción en servicio de guardia, corresponderá al Juez de lo Penal dictar la pertinente sentencia.

Cuando el aforamiento implica, por la previsión que la Ley Orgánica del Poder Judicial dispone en sus artículos 57.2, 61.2 y 73.4, que la actividad de instrucción de la causa se lleve a cabo por un Magistrado del Tribunal que deba ser designado a tal efecto y que no pueda formar parte de la Sala de enjuiciamiento, como en los supuestos de competencia de los Tribunales Superiores de Justicia, de la Sala 2ª del Tribunal Supremo y de la Sala Especial prevista su artículo 61, la práctica operativa que regulan los artículos 303 y 309 LECrim no es compatible con las previsiones de celeridad y los breves plazos que se han establecido en el artículo 797 y siguientes, pensados para la rauda actuación de un Juez de Instrucción de guardia que conoce inmediatamente y con plenitud de poderes del atestado que le es remitido por la Policía Judicial y que debe resolverlo durante el período de la guardia. Por todo ello no cabe la posibilidad de tramitar causas contra aforados ante dichos Tribunales por el procedimiento de las diligencias urgentes.

Sin embargo, cuando el aforamiento consiste únicamente en la modificación del órgano que debe enjuiciar al aforado, la cuestión resulta más compleja (por ejemplo, lo que sucede en los delitos cometidos por funcionarios de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, en los que la instrucción compete al Juez de Instrucción y el enjuiciamiento a la Audiencia Provincial, tal y como dispone actualmente el artículo 8.1 de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, tras la Sentencia 55/1990, de 28 de marzo del Pleno del Tribunal Constitucional⁹³). En estos supuestos, las previsiones de instrucción concentrada ante el Juez de Instrucción en funciones de guardia podrían ser perfectamente observables, según estima la Circular de la Fiscalía General de Estado 1/2003, de 7 de abril, sobre procedimiento para el enjuiciamiento rápido e inmediato de determinados delitos y faltas y de modificación del procedimiento abreviado. Otra cosa es que en la práctica

⁹³ STC 55/1990, de 28 de marzo. Cuestiones de inconstitucionalidad 487/1986, 158/1987, 495/1986 y 510/1987 (acumuladas), en relación con el artículo 8.1, párrafos segundo y tercero, de la Ley Orgánica 2/1986, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, siendo Presidente don Francisco Tomás y Valiente y Magistrados don Francisco Rubio Llorente, don Antonio Truyol Serra, don Fernando García-Mon y González-Regueral, don Carlos de la Vega Benayas, don Eugenio Díaz Eimil, don Miguel Rodríguez-Piñero y Bravo-Ferrer, don Jesús Leguina Villa, don Luis López Guerra, don José Luis de los Mozos y de los Mozos, don Álvaro Rodríguez Bereijo y don Vicente Gimeno Sendra. BOE núm. 92, de 17 de abril de 1990.

y en una materia que no se encuentra regulada, el Juez de Instrucción en funciones de guardia disponga de los elementos necesarios para que, cuando concluya la instrucción del procedimiento durante su servicio de guardia, pueda señalar juicio oral, tal y como dispone el artículo 800.3 LECrim.

Pero para ello, primero habría que salvar la falta de previsión reglamentaria entre los Jueces de Instrucción y la Audiencia Provincial para coordinar el señalamiento del juicio oral en el plazo legal de 15 días que determina el artículo 800.3 LECrim. y que sí viene establecida reglamentariamente cuando se impone al Consejo General del Poder Judicial la obligación de dictar Reglamentos para la coordinación de señalamientos de juicios rápidos, haciendo mención exclusivamente a los Juzgados de lo Penal en concordancia con el artículo 800 que atribuye a estos órganos la competencia para conocer del juicio oral.

Ahora bien, para la Fiscalía General del Estado, en su Circular 1/2003, a cuya opinión me adhiero, no puede negarse la incoación de juicio rápido por la simple razón de que la Audiencia Provincial sea el órgano encargado de enjuiciar este tipo de juicios. Bastaría para ello que, aunque no se cuente con la previsión reglamentaria para coordinarse con el órgano juzgador, que el Secretario del Juzgado de Guardia estableciese contacto con la Audiencia Provincial para procurar el señalamiento del juicio en el plazo legal máximo de 15 días dispuesto en el artículo 800.3 LECrim.

7. Cómo funciona el procedimiento de los “juicios rápidos”.

A) Actuaciones de la policía judicial: la fase preinstructora.

Con el procedimiento de los popularmente conocidos como “Juicios rápidos”, las funciones atribuidas a la Policía Judicial han ganado una notable importancia, precisamente por ser esencial la actuación de esta, no sólo mediante la confección del atestado, a través del cual se incoan las diligencias urgentes, sino también porque sólo a través de lo que se ha venido en llamar la preinstrucción que realizan las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad se posibilita la investigación concentrada y ágil, que es la característica fundamental del procedimiento para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos. Esta fase de preinstrucción aparece

referida en el artículo 796 LECrim junto a las actuaciones que debe llevar a cabo la Policía Judicial.

Si procedemos a un análisis sistemático de dicho precepto en relación con aquellos que le son de aplicación, podemos diferenciar dos tipos de actuaciones que se le encomiendan a los miembros de la Policía Judicial: las que deben realizarse en el lugar de los hechos y aquellas otras actuaciones que deben verificarse posteriormente.

B) Actuaciones que los miembros de la Policía Judicial practicarán en el lugar de los hechos:

1. Deberán requerir el auxilio médico para el ofendido en el lugar del hecho, si fuere necesario. Además, solicitarán una copia del informe médico relativo a la asistencia prestada para su unión al atestado policial (artículo 770.1º LECrim).
2. Acompañarán al acta de constancia fotografías o datos tomados en otro soporte magnético o de reproducción de imagen cuando sea pertinente para el esclarecimiento del hecho punible y exista riesgo de desaparición de las fuentes de prueba (artículo 770.2º LECrim).
3. Recogerán y custodiarán los efectos, instrumentos o pruebas del delito de cuya desaparición hubiere peligro, para ponerlos a disposición de la autoridad judicial (artículo 770.3º LECrim).
4. Si se hubiere producido la muerte de alguna persona y el cadáver se hallare en la vía pública, en la vía férrea o en otro lugar de tránsito entorpeciendo la prestación de un servicio público, lo trasladarán al lugar próximo que resulte más idóneo dentro de las circunstancias, restableciendo el servicio interrumpido y dando cuenta de inmediato a la autoridad judicial. En las situaciones excepcionales en que haya de adoptarse tal medida de urgencia, se reseñará previamente la posición del fallecido, obteniéndose fotografías y señalando sobre el lugar la situación exacta que ocupaba. (artículo 770.4º LECrim).
5. Tomarán los datos personales y la dirección de las personas que se encuentren en el lugar en que se cometió el hecho, así como cualquier otro dato que ayude a su identificación y localización,

tales como lugar habitual de trabajo, números de teléfono fijo o móvil, número de fax o dirección de correo electrónico (artículo 770. 5º LECrim).

6. Cuando resulte procedente, intervendrán el vehículo y retendrán, tanto el permiso de circulación del mismo, como el permiso de conducir de la persona a la que se impute el hecho (artículo 770.6º LECrim).

En caso de detectarse la posible conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, los miembros de la Policía Judicial practicarán las pruebas con arreglo a lo establecido en la legislación sobre seguridad vial. En el supuesto en el que se detecte la posible conducción bajo los efectos de sustancias tóxicas, las pruebas para detectar la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas en los conductores de vehículos a motor y ciclomotores serán realizadas por agentes de la policía judicial de tráfico con formación específica y sujeción, asimismo, a lo previsto en las normas de seguridad vial. Cuando el test indiciario salival, al que obligatoriamente deberá someterse el conductor, arroje un resultado positivo o el conductor presente signos de haber consumido las sustancias referidas, estará obligado a facilitar saliva en cantidad suficiente, que será analizada en laboratorios homologados, garantizándose la cadena de custodia. (artículo 796. 1.7º LECrim)⁹⁴.

Todas estas actuaciones son consecuencia del deber general de todos los que componen la Policía Judicial de averiguar cualquier delito público que se cometa en su territorio o demarcación; de practicar, según sus atribuciones, las diligencias necesarias para comprobarlos y para descubrir a los delincuentes y recoger todos los efectos, instrumentos o pruebas del delito de cuya desaparición hubiere peligro, poniéndolos a disposición de la autoridad judicial, encuadrando todas esas averiguaciones bajo el nombre de las llamadas Diligencias de Prevención.

C) Actuaciones que se atribuyen específicamente a los miembros de la Policía Judicial, en su labor de preinstrucción:

⁹⁴ Diligencia 7.ª del número 1 del artículo 796 redactada por el apartado cuatro de la disposición final primera de la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal

Dispone el artículo 796 LECrim que la Policía Judicial deberá practicar en el tiempo imprescindible y en todo caso, durante el tiempo de la detención, una serie de diligencias que vienen señaladas en el precepto citado. En el caso en el que se practique la detención del presunto autor del hecho punible, el plazo máximo de la detención policial será de 72 horas y en caso de que no se haya practicado la detención, el término “el tiempo imprescindible”, implícitamente viene a indicar la posibilidad de que se pueda exceder del plazo de duración de la detención policial.

Las diligencias que debe practicar la Policía Judicial en fase de preinstrucción son las siguientes:

1. Deberán solicitar al facultativo que atendió al ofendido, copia del informe relativo a la asistencia prestada y solicitarán también la presencia del médico forense en las dependencias policiales, cuando el ofendido no pueda desplazarse al Juzgado de Guardia (artículo 796.1. 1ª LECrim).
2. Deberán informar a la persona a la que se atribuya el hecho, aun cuando no haya sido detenida, del derecho que le asiste de comparecer ante el Juzgado de guardia asistido de abogado. Cuando el interesado no manifieste expresamente su voluntad de comparecer asistido de abogado, la Policía Judicial procederá a recabar del Colegio de Abogados la designación de un letrado de oficio (artículo 796.1.2ª LECrim) y se le informará de manera comprensible de los hechos que se le atribuyen y de los derechos que le asisten, en particular le instruirá de los derechos reconocidos en los apartados a), b), c) y e) del artículo 520.2. (derecho a guardar silencio no declarando si no quiere, a no contestar alguna o algunas de las preguntas que le formulen o a manifestar que sólo declarará ante el Juez; derecho a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable; derecho a designar abogado y a solicitar su presencia para que asista a las diligencias policiales y judiciales de declaración e intervenga en todo reconocimiento de identidad de que sea objeto. Si el detenido o preso no designara abogado, se procederá a su designación de oficio; derecho a ser asistido gratuitamente por un intérprete, cuando se trate de un extranjero que no comprenda o no hable el castellano) (artículo 771.2ª LECrim).

3. Deberán informar a las víctimas, ofendidos y perjudicados de sus derechos. En particular, se informará al ofendido y al perjudicado por el delito, de forma escrita de los derechos que les asisten de acuerdo con lo establecido en los artículos 109, 109 bis y 110 de la LECrim⁹⁵, en cuanto al derecho que ostentan para mostrarse parte en el proceso y renunciar o no a la restitución de la cosa, reparación del daño e indemnización del perjuicio causado por el hecho punible. También se le informará de la posibilidad y procedimiento existente para solicitar las ayudas que conforme a la legislación vigente puedan corresponderle. Igualmente instruirán al ofendido de su derecho a mostrarse parte en la causa sin necesidad de formular querrela y tanto al ofendido como al perjudicado, de su derecho a nombrar Abogado o instar el nombramiento de Abogado de oficio en caso de ser titulares del derecho a la asistencia jurídica gratuita; de su derecho, una vez personados en la causa, a tomar conocimiento de lo actuado (sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 301 y 302 para decretar el secreto total o parcial de las actuaciones) e instar lo que a su derecho convenga. Asimismo, se les informará de que, en el caso de no personarse en la causa y no hacer renuncia ni reserva de acciones civiles, el Ministerio Fiscal las ejercerá si correspondiere.

Según la Ley 1/1996, de 10 de enero, de Asistencia Jurídica Gratuita (artículo 3.1) se reconocerá el derecho de asistencia jurídica gratuita a aquellas personas físicas que careciendo de patrimonio suficiente cuenten con unos recursos e ingresos económicos brutos, computados anualmente por todos los conceptos y por unidad familiar, que no superen los siguientes umbrales:

- a) Dos veces el indicador público de renta de efectos múltiples vigente en el momento de efectuar la solicitud cuando se trate de personas no integradas en ninguna unidad familiar.
- b) Dos veces y medio el indicador público de renta de efectos múltiples vigente en el momento de efectuar la solicitud cuando se trate de personas integradas en alguna de las modalidades de unidad familiar con menos de cuatro miembros.

⁹⁵ Según redacción dada por la Ley 4/2015, de 27 de abril, del Estatuto de la víctima del delito. En vigor desde el 28 de octubre de 2015. BOE núm. 101 de 28 de abril de 2015.

- c) El triple de dicho indicador cuando se trate de unidades familiares integradas por cuatro o más miembros

La información de derechos al ofendido o perjudicado regulada en este artículo, cuando se refiera a los delitos contra la propiedad intelectual o industrial, y, en su caso, su citación o emplazamiento en los distintos trámites del proceso, se realizará a aquellas personas, entidades u organizaciones que ostenten la representación legal de los titulares de dichos derechos (artículo 771.1ª LECrim).

4. Los miembros de la Policía Judicial procederán a efectuar citación:

a) A la persona que resulte denunciada en el atestado policial para que comparezca ante el Juzgado de Guardia en el día y hora que se le señale, cuando no se haya procedido a su detención. El citado será apercibido de las consecuencias de no comparecer.

b) A los testigos, a los ofendidos y perjudicados para que comparezcan en el Juzgado de Guardia en el día y hora que se les indique, apercibiéndoles de las consecuencias de no comparecer a la citación policial en el Juzgado de Guardia.

c) Citarán para el mismo día y hora a las entidades aseguradoras que hayan asumido el riesgo de las responsabilidades pecuniarias derivadas del uso o explotación de cualquier bien, empresa, industria o actividad, en el caso de que conste su identidad (artículo 796.1. 3ª, 4ª y 5ª).

La consecuencia para el caso en el que el denunciado citado no comparezca, consiste en que el Juez puede ordenar su detención a conforme a lo establecido en el artículo 487 LECrim.

En cuanto a la falta de comparecencia de los testigos, ofendidos o perjudicados citados por la Policía Judicial ante el Juzgado de Guardia, el artículo 797.4ª la convierte en una auténtica obligación procesal pudiendo aplicar el Juez de Guardia ante estos supuestos lo previsto en el artículo 420: *«El que, sin estar impedido no concurriese al primer llamamiento judicial, excepto las personas mencionadas en el artículo 412, o se resistiere a declarar lo que supiese acerca de los hechos, sobre que fuere preguntado, a no*

estar comprendido en las exenciones de los artículos anteriores, incurrirá en la multa de 200 a 5.000 euros, y si persistiere en su resistencia será conducido en el primer caso a la presencia del Juez Instructor por los agentes de la autoridad, y perseguido por el delito de obstrucción a la justicia tipificado en el artículo 463.1 CP y en el segundo caso, será también perseguido por el de desobediencia grave a la autoridad».

5. Los miembros de la Policía Judicial remitirán al Instituto de Toxicología, al Instituto de Medicina Legal o al laboratorio correspondiente las sustancias aprehendidas cuyo análisis resulte pertinente. Estas entidades procederán de inmediato al análisis solicitado y remitirán el resultado al Juzgado de Guardia por el medio más rápido y, en todo caso, antes del día y hora en que se hayan citado a las personas indicadas en las reglas anteriores. Si no fuera posible la remisión del análisis en dicho plazo, la Policía Judicial podrá practicar por sí misma dicho análisis, sin perjuicio del debido control judicial del mismo (artículo 796.1.6ª).
6. La práctica de los controles de alcoholemia se ajustará a lo establecido en la legislación de seguridad vial. No obstante, cuando en el ejercicio de la facultad de solicitar la prueba de contraste del detenido o investigado no detenido, se practique un análisis de sangre u otro análogo, se requerirá al personal sanitario que lo realice para que remita el resultado al Juzgado de Guardia por el medio más rápido y, en todo caso, antes del día y hora de la citación a que se refieren las reglas anteriores (artículo 796.1.7ª).

La pretensión de este apartado consiste en la necesidad que se pongan en poder del Juez de Guardia todos los medios necesarios para poder celebrar la comparecencia, sin que haya que suspenderse la misma porque no estén a disposición judicial los resultados de los análisis de las sustancias recogidas.

7. Si no es posible la remisión al Juzgado de Guardia de algún objeto que deba ser tasado, se solicitará inmediatamente la presencia del perito o servicio correspondiente para que lo examine y emita el oportuno informe pericial, que podrá ser emitido oralmente ante el Juzgado de Guardia (artículo 796.1.8ª).

Precisamente, para contribuir a la agilidad del procedimiento es necesaria la coordinación de la Policía Judicial con el Juzgado de Guardia. Para la realización de las citaciones, que se podrán realizar por cualquier medio de comunicación incluso verbalmente, si la urgencia lo requiriese, la Policía Judicial fijará el día y la hora de la comparecencia, coordinándose con el Juzgado de Guardia en la forma determinada reglamentariamente por medio.

Por último, cuando la Policía Judicial tenga conocimiento de un hecho que deba tramitarse por el procedimiento para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos, pero no se dan los requisitos de haber sido detenido ni localizado el presunto responsable, pero sin embargo fuese previsible su identificación y localización, el legislador ha permitido que, a pesar de no haber sido detenido ni localizado el presunto sospechoso, la Policía Judicial continúe las investigaciones iniciadas que se harán constar en un único atestado que se remitirá al juzgado de guardia tan pronto como el presunto responsable sea detenido o citado, de acuerdo con lo previsto en el artículo 796, y en todo caso, dentro de los cinco días siguientes.

8. Cuándo procede incoar diligencias urgentes y cuándo transformar el procedimiento

Establece el artículo 797 LECrim que el Juez de Guardia, tras recibir el atestado policial, junto con los objetos, instrumentos y pruebas que, en su caso, lo acompañen, incoará, si procede, diligencias urgentes. La intención que ha perseguido el legislador ha sido que por los delitos de hurto, robo, lesiones entre los parientes del artículo 153 y por delitos flagrantes, aunque su instrucción no sea sencilla, se incoen diligencias urgentes pretendiendo con ello que la instrucción de ese tipo de delitos se realice durante el servicio de guardia del juzgado, en aras de conseguir una rápida respuesta penal en los hechos delictivos que por su intensidad y cercanía al ciudadano generan mayor alarma social, atajándola mediante el uso del procedimiento para el enjuiciamiento rápido de estos delitos, aunque en ocasiones la complejidad del asunto obligue a impulsar el enjuiciamiento de los delitos descritos por la vía del procedimiento abreviado mediante el auto de transformación de diligencias urgentes en diligencias previas.

Para estos últimos supuestos, el legislador ha previsto que habrá ocasiones en las que no pueda aplicarse a los delitos legalmente determinados el procedimiento para los juicios rápidos abriendo dos caminos para su reconducción al procedimiento abreviado:

El primero es que no procederá la incoación de diligencias urgentes, aun cumpliéndose las previsiones del artículo 795 cuando el juez, en una primera valoración del caso a instruir, aprecie de forma evidente que va a ser imposible practicar la instrucción concentrada durante el tiempo de la guardia; por ejemplo, cuando haya necesidad de valorar la gravedad de las lesiones de un accidentado o la ejecución de un robo sea tan compleja que impida la incoación de diligencias urgentes, o existan circunstancias o investigaciones abiertas que desaconsejen el enjuiciamiento rápido del delito.

El segundo camino establecido por el legislador en el artículo 798.2.º permite la conversión del procedimiento en diligencias previas del procedimiento abreviado cuando se reputen insuficientes las diligencias urgentes practicadas en la instrucción concentrada, bien porque la instrucción sencilla del procedimiento se haya complicado de manera sobrevinida por aparecer elementos que alteren, por ejemplo, el límite superior de penalidad aplicable al investigado o porque no se haya podido finalizar la instrucción durante el periodo de guardia. Para todos esos numerosos supuestos es por lo que el legislador ha instaurado la posibilidad de que en cualquier momento de la tramitación de las diligencias urgentes pueda el Juez, tras señalar motivadamente cuáles son las diligencias cuya práctica resulta necesaria para concluir la instrucción de la causa o las circunstancias que lo hacen imposible, dictar auto de conversión del procedimiento, transformando las diligencias urgentes en el procedimiento adecuado que habitualmente, aunque no en todos los casos, corresponderá al de las diligencias previas del procedimiento abreviado.

A) Las Diligencias Urgentes ante el Juzgado de Guardia.

El estudio del artículo 797 LECrim, deja claro que el Juzgado en funciones de Guardia, tras recibir el atestado policial incoará, si procede diligencias urgentes imponiendo al Ministerio Fiscal una participación activa en las

mismas. De ello se desprende que tras recibir el atestado, el Juez de Guardia puede optar por tres alternativas diferentes:

- Que considere que con las diligencias practicadas por la policía judicial existen datos más que suficientes para decidir la apertura del juicio oral, tras oír las alegaciones de las partes y del Ministerio Fiscal.
- Que entienda que es necesario practicar nuevas diligencias urgentes de investigación, solicitando la intervención de las partes con la participación especialmente activa del Ministerio Fiscal.
- Que considere que no concurren los requisitos necesarios para seguir el procedimiento rápido por delitos, en cuyo caso deberá incoar las diligencias previas del procedimiento abreviado.

No obstante, existe la posibilidad, que ha de entenderse en términos restrictivos, como apunta la Fiscalía General del Estado en su Circular 1/2003 de que, a pesar de que concurren en abstracto, los presupuestos del artículo 795 LECrim, si el juez aprecia absolutamente determinadas circunstancias que permitan a priori detectar que no será posible la celebración de la instrucción concentrada o el enjuiciamiento rápido, deberá incoar directamente el procedimiento ordinario oportuno.

Las diligencias urgentes están sometidas a la dirección del Juez de Guardia y contra el auto de incoación de diligencias urgentes no cabe recurso alguno. Según el citado artículo 797 LECrim, como diligencias urgentes que aquel debe practicar, se establecen las siguientes:

a) Diligencias de datos penales relativos al investigado.

El Juez de Guardia deberá recabar los antecedentes penales del detenido o persona investigada. Hoy en día los Secretarios Judiciales o en su actual denominación Letrados de la Administración de Justicia⁹⁶ disponen de un programa informático a través del cual de manera telemática pueden

⁹⁶ A raíz de la reforma de la Ley Orgánica del Poder Judicial, operada por la Ley Orgánica 7/2015, de 21 de julio, por la que se modifica la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial (BOE núm. 174 de 22 de julio de 2015) los Secretarios Judiciales han pasado a ser "Letrados de la Administración de Justicia".

obtener el historial jurídico-penal de cualquier persona con carácter inmediato.

b) Diligencias necesarias para la calificación jurídica de los hechos.

Tendrá que recabar, de no haberlos recibido ya, los informes periciales solicitados por la Policía Judicial.

Deberá ordenar, cuando resulte pertinente y proporcionado, que el médico forense, si no lo hubiese hecho con anterioridad, examine a las personas que hayan comparecido a presencia judicial y emita el correspondiente informe pericial.

Dispondrá que un perito practique la tasación de bienes u objetos aprehendidos o intervenidos y puestos a disposición judicial, si no se hubiese hecho con anterioridad.

c) Diligencias de Informaciones al detenido.

Determinará la toma de declaración al detenido puesto a disposición judicial o a la persona que, resultando investigada por los términos del atestado, haya comparecido ante la citación realizada por la policía. El juez le instruirá en la forma más comprensible de los hechos que se le imputan. Con carácter previo el Letrado de la Administración de Justicia le leerá sus derechos y le requerirá para que designe un domicilio en España en el que se harán las notificaciones, o una persona que las reciba en su nombre, con la advertencia de que la citación realizada en dicho domicilio o a la persona designada permitirá la celebración del juicio en su ausencia si el delito investigado no supera los dos años de privación de libertad o los seis si fuera de distinta naturaleza.

Permitirá al investigado, tanto antes como después de prestar declaración entrevistarse reservadamente con su Abogado, salvo que se halle incomunicado por resolución judicial. En el caso en el que el investigado no compareciera, sin causa legítima que lo justificara, a la citación policial ante el Juzgado de guardia, la orden de comparecencia podrá convertirse en orden de detención.

Es de especial interés, hacer una breve mención a la Instrucción 8/2004 de la Fiscalía General del Estado, sobre la necesidad de promover el acceso de los Letrados de la defensa a las copias de los atestados en las actuaciones ante el Juzgado de Guardia en el procedimiento para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos, nacida de la negativa sistemática de algunos juzgados a proporcionar copia del atestado al Letrado Defensor. En esta Instrucción se insta a los Fiscales para que, en cuanto defensores de la legalidad, se erijan en valedores del derecho de defensa que asiste al investigado, contribuyendo a la eliminación de estas prácticas negativas y promoviendo que el Juzgado de Guardia facilite libremente al Letrado de la defensa el acceso a las diligencias practicadas en el procedimiento para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos.

d) Diligencias de toma de declaraciones.

El Juez de Guardia deberá tomar declaración a los testigos citados por la Policía Judicial que hayan comparecido. Ante la falta de comparecencia de cualquier testigo a la citación policial ante el Juzgado de guardia, podrá éste imponer la multa de 200 a 5.000 euros y si persistiere en su resistencia será conducido por los agentes de la autoridad la persona que sin estar impedida no concurriera al primer llamamiento judicial y será perseguido por el delito de obstrucción a la justicia. La persona que se resistiese a declarar lo que supiese acerca de los hechos sobre los que sea preguntado, incurrirá en la misma multa y será perseguido por el delito de desobediencia grave a la autoridad.

Para continuar con el procedimiento, la regla 8ª del artículo 797.1 LECrim establece, que el Juez de Guardia ordenará la citación, incluso verbal, de las personas que considere necesario que comparezcan ante él aunque, no procederá la citación de los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad que hubieran intervenido en el atestado cuya declaración ya obre en el mismo, salvo que, excepcionalmente y mediante resolución motivada, considere imprescindible su nueva declaración.

e) Diligencias de reconocimientos.

- El Juez de Guardia podrá practicar diligencia de reconocimiento en rueda, de resultar pertinente y haber comparecido el testigo.
- Dispondrá el careo entre los testigos, entre los testigos e investigados o entre los investigados entre sí.
- Practicará la citación, incluso de forma verbal, de las personas cuya comparecencia el juez considere necesaria.
- Dispondrá la práctica de cualquier diligencia pertinente que pueda llevarse a cabo en el acto o dentro del servicio de guardia del Juzgado de Instrucción.

f) Diligencias de prueba anticipada.

Cuando por razón del lugar de residencia de un testigo o víctima o por cualquier otro motivo, pudiera presumirse de manera razonable que una prueba no podrá practicarse en el acto del juicio oral o pudiera motivar su suspensión, el Juez de Guardia practicará inmediatamente la misma garantizando, en todo caso, la posibilidad de contradicción de las partes.

Dicha diligencia deberá documentarse en un soporte apto para la grabación y reproducción del sonido y de la imagen o por medio de acta autorizada por el Secretario Judicial, con expresión de los intervinientes en la misma.

A efectos de su valoración como prueba en sentencia, la parte a quien interese deberá instar en el juicio oral la reproducción de la grabación o la lectura literal de la diligencia, cuando por causas independientes de la voluntad de las partes, no puedan ser reproducidas en el juicio oral.

g) Diligencias de Información a la víctima de sus derechos.

La regla 5ª del artículo 797, introducida por la Ley Orgánica 15/2003, de reforma del Código Penal determina que el Juzgado de Guardia llevará a cabo, en su caso, las informaciones previstas en el artículo 776, es decir, que corresponderá al Secretario Judicial informar al ofendido y perjudicado de sus derechos en el caso de que la Policía Judicial no lo hubiera hecho en su momento.

En consecuencia, el Secretario Judicial/Letrado de la Administración de Justicia informará al ofendido o al perjudicado de lo siguiente:

- Del derecho a mostrarse parte en la causa, si lo hicieran antes del trámite de calificación del delito y ejercitar las acciones civiles que procedan, sin que por ello se retroceda en el curso de las actuaciones.
- Del derecho a nombrar Abogado o instar el nombramiento de Abogado de oficio en caso de ser titulares del derecho de asistencia jurídica gratuita.
- Una vez personados en la causa podrán tener conocimiento de lo actuado y alegar lo que a su derecho convenga.
- Cuando los perjudicados no se muestren parte en la causa, se entiende que no renuncian al derecho de restitución, reparación o indemnización que pueda acordarse a su favor en sentencia firme, siendo necesario que la renuncia de este derecho se haga en su caso de una manera clara y terminante.
- En cualquier caso, en procesos que se sigan por delitos de homicidio, aborto, lesiones, contra la libertad, de torturas y contra la integridad moral, la libertad e indemnidad sexuales, la intimidad, el derecho a la propia imagen y la inviolabilidad del domicilio, el honor, el patrimonio y el orden socioeconómico, el Juez asegurará la comunicación a la víctima de los actos procesales que puedan afectar a su seguridad.

No puede darse por terminado el análisis de las diligencias urgentes, sin destacar que el Juez de Guardia puede acordar en su práctica el orden que considere oportuno, siendo activa la participación en las mismas del Ministerio Fiscal. La propia naturaleza del procedimiento rápido impone que la actividad del Fiscal se caracterice por su proximidad y dinamismo en la práctica de las diligencias urgentes. La premura de los plazos previstos para el desarrollo de los actos procesales que integran la fase de investigación y la aceleración con que se encadenan las sucesivas fases del procedimiento, imponen una reforzada labor institucional a fin de contribuir a que el principio de celeridad que informa este modelo procesal, se ponga al servicio del derecho a un proceso con todas las garantías.

Por otro lado, el abogado designado para la defensa del detenido o del investigado no detenido, ostenta la habilitación legal para la representación de su defendido en todas las actuaciones que se verifiquen ante el Juez de Guardia. Precisamente, para garantizar el ejercicio del derecho de defensa, el Juez, una vez incoadas diligencias urgentes, dispondrá que al abogado defensor se le dé traslado de una copia del atestado y de cuantas actuaciones se hayan realizado o se realicen en el Juzgado de Guardia.

B) La audiencia a las partes sobre continuación por los trámites del juicio rápido.

Una vez practicadas las diligencias urgentes, el Juez oirá a las partes personadas y al Ministerio Fiscal sobre la procedencia de continuar con el procedimiento, de dictar auto de sobreseimiento, de remitirlo por los cauces del procedimiento abreviado o del procedimiento por delitos leves, de la inhibición a favor de la jurisdicción militar o darle el traslado al Fiscal de Menores. Es de sentido común prever que el examen y ponderación que haga el Fiscal de las diligencias urgentes practicadas condicionará el sentido de su informe. Si estima que el hecho no es constitutivo de delito, no aparece suficientemente justificada su perpetración o aun estimando que el hecho es constitutivo de delito no hubiere autor conocido, habrá de postular una resolución de cierre de las previstas en el artículo 779.1 LECrim (sobreseimiento definitivo o provisional). Si estima que el hecho integra un delito leve, se pronunciará en favor de la remisión de lo actuado al Juez competente cuando no corresponda su enjuiciamiento al propio Juez de Instrucción. Si el conocimiento del hecho punible está atribuido a la Jurisdicción militar, dictaminará en favor de la correspondiente inhibición. Asimismo, solicitará el traslado de lo actuado al Fiscal de Menores en aquellas otras ocasiones en que todos los investigados fueran menores de edad. También puede ocurrir que el Juez de Guardia no sólo discrepe del criterio del Fiscal, sino que llegue incluso a ordenar que continúe el procedimiento, sin que quepa recurso alguno contra tal decisión.

De igual manera, las partes acusadoras y el Ministerio Fiscal pueden solicitar medidas cautelares frente al investigado y al responsable civil, sin perjuicio de las que se hayan podido adoptar anteriormente.

Como señala la Fiscalía General del Estado en su Circular 1/2003, la solicitud de medidas cautelares debe ser aprovechada por el fiscal para instar medidas cautelares reales orientadas a asegurar la reparación futura del daño causado a la víctima del delito. Asimismo, la previsible celebración del juicio oral en los días inmediatamente posteriores al momento de la detención, introduce un elemento muy a valorar a la hora de calibrar la justificación de cualquier medida que incida cautelarmente sobre la libertad personal del sospechoso:

De acuerdo con el artículo 798, la norma distingue según que las diligencias practicadas se consideren suficientes o insuficientes, Así, si las diligencias practicadas son suficientes el Juez de Guardia dictará auto oral que será documentado y no recurrible, acordando cualquiera alguna de las siguientes resoluciones:

a) Continuar el procedimiento urgente

b) Otros posibles pronunciamientos:

- Sobreseimiento: por ser el hecho no constitutivo de infracción penal, por no aparecer debidamente justificada su perpetración, debiendo serle notificado al ofendido o perjudicado, aunque no sea parte o porque aun revistiendo el hecho los caracteres de un delito, no haya autor conocido del hecho.
- Reputar delito leve el hecho: en este caso podrá proceder al enjuiciamiento inmediato del delito leve e incluso a celebrar de forma inmediata la vista oral si, estando identificado el denunciado, fuera posible citar a todas las personas que hayan sido convocadas para que comparezcan mientras dure el servicio de guardia.
- Inhibición a favor de la Jurisdicción Militar, en caso de que corresponda a la misma su enjuiciamiento por contemplarse el hecho dentro de los delitos tipificados como tales en el vigente Código Penal Militar.
- Traslado al Fiscal de Menores, para que inicie los trámites que prevé la Ley de Responsabilidad Penal del Menor, si todos los investigados fueran menores de edad.

En esta misma resolución, el Juez acordará lo que proceda sobre la adopción de medidas cautelares frente al investigado y, en su caso, frente al responsable civil.

Si, por el contrario, las diligencias practicadas son insuficientes, el Juez ordenará la continuación del procedimiento como diligencias previas del procedimiento abreviado y deberá señalar motivadamente cuáles son las diligencias cuya práctica resulta necesaria para concluir la instrucción de la causa o las circunstancias que lo hacen imposible.

C) El plazo máximo para concluir la instrucción.

El artículo 799.1 LECrim establece como regla general que las diligencias y resoluciones señaladas deberán ser practicadas y adoptadas durante el servicio de guardia del Juzgado de Instrucción.

No obstante, en el apartado 2 de ese mismo artículo, contempla una excepción para aquellos partidos judiciales en los que el servicio de guardia no sea permanente y tenga una duración superior a veinticuatro horas. En estos casos, el plazo establecido de veinticuatro horas podrá prorrogarse por el Juez por un período adicional de setenta y dos horas en aquellas actuaciones en las que el atestado se hubiera recibido dentro de las cuarenta y ocho anteriores a la finalización del servicio de guardia.

9. Preparación del juicio oral; petición de apertura del juicio oral o de sobreseimiento, escritos de acusación y defensa, señalamiento de juicio oral

A) Preparación del juicio oral; petición de apertura del juicio oral o de sobreseimiento.

En el Capítulo IV de la LECrim, formado por los artículos 800 y 801 se regula la fase denominada “De la preparación del juicio oral”, que deberá seguirse de forma inmediata ante el mismo Juzgado de Guardia que ha conocido de la fase de instrucción.

Esta fase se articula por medio de dos vías contrapuestas: la primera es la de preparar la fase del juicio oral, mediante la formulación de escritos de acusación y, en su caso, efectuando las citaciones oportunas para la

celebración del juicio; con la segunda vía se trata de evitar el juicio oral, por medio del sobreseimiento cuando haya sido solicitado por el Ministerio Fiscal y por la acusación particular cuando esta se haya personado.

En el mismo trámite de audiencia a que se refiere el artículo 798.1 ante el Juez de Guardia, una vez dictado en forma oral el auto por el que se ordena seguir el procedimiento de estos juicios rápidos, se oirá al Ministerio Fiscal y a las partes que se hallaren personadas sobre si cabe dictar un auto de sobreseimiento, libre o provisional, en atención a los presupuestos establecidos en los artículos 637 y 641 de la LECrim o si consideran procedente la apertura del juicio oral.

Igualmente, y de acuerdo con el principio de unidad de acto o de concentración, en ese acto las partes se pronunciarán acerca de la ratificación o en su caso, la solicitud de medidas cautelares conforme establece el apartado primero del artículo 800 de la LECrim.

Conviene distinguir los caminos que sigue la ley procesal según proceda el sobreseimiento o la apertura del juicio oral:

1) Si procede el sobreseimiento.- Antes de analizar las distintas situaciones que pueden producirse, se hace preciso recordar los supuestos en que cabe el sobreseimiento libre y el sobreseimiento provisional. Así, conforme al artículo 637 LECrim, el sobreseimiento libre procederá en los siguientes casos:

- a. Cuando no existan indicios racionales de haberse perpetrado el hecho que hubiere dado motivo a la formación de la causa.
- b. Cuando el hecho no sea constitutivo de delito.
- c. Cuando aparezcan exentos de responsabilidad criminal los procesados como autores, cómplices o encubridores.

En cuanto al sobreseimiento provisional, de acuerdo con el artículo 641 LECrim, procede en los siguientes supuestos:

- a. Cuando no resulte debidamente justificada la perpetración del delito que haya dado motivo a la formación de la causa.

- b. Cuando resulte del sumario haberse cometido un delito y no haya motivos suficientes para acusar a determinada o determinadas personas como autores, cómplices o encubridores.

A la vista de lo anterior, tras la petición de sobreseimiento, pueden distinguirse varias situaciones:

1. Cuando el Ministerio Fiscal y la acusación particular solicitan el sobreseimiento y se dan los supuestos necesarios para que se acuerde, el Juez de Instrucción procederá a acordarlo. Al acordar el sobreseimiento, el Juez de Instrucción dejará sin efecto la prisión y demás medidas cautelares acordadas. No obstante existe una excepción, en los supuestos de exención de la responsabilidad criminal contenidos en los números 1, 2, 3, 5 y 6 del artículo 20 del Código Penal⁹⁷. En este caso, el Juez de Instrucción no acordará el

⁹⁷ Artículo 20 del Código Penal: Están exentos de responsabilidad criminal:

1.º El que, al tiempo de cometer la infracción penal, a causa de cualquier anomalía o alteración psíquica, no pueda comprender la ilicitud del hecho o actuar conforme a esa comprensión.

El trastorno mental transitorio no eximirá de pena cuando hubiese sido provocado por el sujeto con el propósito de cometer el delito o hubiera previsto o debido prever su comisión.

2.º El que al tiempo de cometer la infracción penal se halle en estado de intoxicación plena por el consumo de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas u otras que produzcan efectos análogos, siempre que no haya sido buscado con el propósito de cometerla o no se hubiese previsto o debido prever su comisión, o se halle bajo la influencia de un síndrome de abstinencia, a causa de su dependencia de tales sustancias, que le impida comprender la ilicitud del hecho o actuar conforme a esa comprensión.

3.º El que, por sufrir alteraciones en la percepción desde el nacimiento o desde la infancia, tenga alterada gravemente la conciencia de la realidad.

5.º El que, en estado de necesidad, para evitar un mal propio o ajeno lesione un bien jurídico de otra persona o infrinja un deber, siempre que concurren los siguientes requisitos:

- **Primero.** Que el mal causado no sea mayor que el que se trate de evitar.

sobreseimiento y procederá a devolver las actuaciones a las acusaciones para su calificación, continuando el juicio hasta sentencia, a los efectos de la imposición de medidas de seguridad y del enjuiciamiento de la acción civil según determina el artículo 782.1 LECrim.

2. Si el Ministerio Fiscal solicitare el sobreseimiento de la causa, y no se hubiere personado en la misma, acusador particular dispuesto a sostener la acusación, antes de acordar el sobreseimiento el Juez de Instrucción:

a) Podrá acordar que se haga saber la pretensión del Ministerio Fiscal a los directamente ofendidos o perjudicados conocidos, no personados, para que dentro del plazo máximo de quince días comparezcan a defender su acción si lo consideran oportuno. Si no lo hicieren en el plazo fijado, se acordará el sobreseimiento solicitado por el Ministerio Fiscal, sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo siguiente.

b) Podrá remitir la causa al superior jerárquico del Fiscal para que resuelva si procede o no sostener la acusación, quien comunicará su decisión al Juez de Instrucción en el plazo de diez días.

2) Si procede la apertura del juicio oral: Según el artículo 800.1 LECrim, cuando el Ministerio Fiscal o la acusación particular soliciten la apertura del juicio oral, el Juez de Guardia, siguiendo lo dispuesto en el artículo 783.1 LECrim, dictará en forma oral auto motivado acordándola, auto que deberá documentarse y no será susceptible de recurso alguno, salvo que estimare que el hecho no es constitutivo de delito o que no existen indicios racionales de criminalidad contra el acusado, en cuyo caso acordará el sobreseimiento.

-
- **Segundo.** Que la situación de necesidad no haya sido provocada intencionadamente por el sujeto.
 - **Tercero.** Que el necesitado no tenga, por su oficio o cargo, obligación de sacrificarse.

6.º El que obre impulsado por miedo insuperable.

Cuando el Juez de Instrucción decreta la apertura del juicio oral sólo a instancia del Ministerio Fiscal o de la acusación particular, se dará nuevo traslado a quien hubiere solicitado el sobreseimiento por plazo de tres días para que formule escrito de acusación, salvo que hubiere renunciado a ello. Al acordar la apertura del juicio oral, resolverá el Juez de Instrucción sobre la adopción, modificación, suspensión o revocación de las medidas interesadas por el Ministerio Fiscal o por la acusación particular, tanto en relación con el acusado como respecto de los responsables civiles a quienes, en su caso, exigirá fianza si no la hubiera prestado el acusado en el plazo que se le haya señalado, así como sobre el alzamiento de las medidas adoptadas frente a quienes no hubieren sido acusados.

En el mismo auto señalará el Juez de Instrucción el órgano competente para el conocimiento y fallo de la causa. Contra el auto que acuerde la apertura del juicio oral no se dará recurso alguno, excepto en lo relativo a la situación personal, pudiendo el acusado reproducir ante el órgano de enjuiciamiento las peticiones no atendidas.

B) Escritos de acusación y defensa. Señalamiento de juicio oral.

Una vez decretada la apertura del juicio oral, la regulación que se efectúa en el artículo 800 de la LECrim distingue entre que la acusación sea ejercida únicamente por el Ministerio Fiscal o que se hubiere constituido también acusación particular.

a) Acusación única del Ministerio Fiscal:

Cuando el Ministerio Fiscal sea el único acusador deberá presentar inmediatamente su escrito de acusación o bien hacerla oralmente. El acusado, a la vista de la acusación formulada puede prestar su conformidad en el mismo acto si se cumplen los requisitos del artículo 801 LECrim. Si, por el contrario, el acusado opta por no conformarse con la pena solicitada por la acusación pública, puede presentar su defensa en el mismo momento tanto de forma oral como por escrito, procediendo entonces el Juez de Guardia sin más trámites a la citación de las partes para la celebración del juicio oral. Si el acusado solicitara la concesión de un plazo para presentar escrito de defensa, el Juez fijará prudencialmente

el mismo dentro de los cinco días siguientes, atendidas las circunstancias del hecho imputado y los restantes datos que se hayan puesto de manifiesto en la investigación, procediendo en el acto a la citación de las partes para la celebración del juicio oral y al emplazamiento del acusado y en su caso, al del responsable civil para que presenten sus escritos ante el órgano competente para el enjuiciamiento. A partir de ahí, se acordará la práctica de las citaciones propuestas por el Ministerio Fiscal, llevándose a cabo en el acto las que sean posibles, sin perjuicio de la decisión que sobre la admisión de pruebas adopte el órgano enjuiciador. El Juez de Guardia señalará la fecha de celebración del juicio oral para el día más próximo posible en coordinación con el Juzgado de lo Penal y el Ministerio Fiscal y siempre dentro de los quince días siguientes.

Del análisis del artículo 800.2 LECrim, se deduce que las actuaciones concentradas que se desarrollarán son las siguientes:

- a. Apertura del juicio oral,
- b. Inmediata presentación del escrito de acusación por el Ministerio Fiscal o formulación oral de la misma.
- c. Citación por el Juez de Guardia de las partes para la celebración del juicio oral, así como de todas aquellas personas que, a propuesta del Ministerio Público (condicionada a la admisión por el órgano de enjuiciamiento), deban comparecer para la práctica de la prueba en el juicio oral (artículo 800.3. párrafo 2 LECrim).
- d. Emplazamiento del acusado y en su caso, del responsable civil para que presenten inmediatamente sus escritos de defensa ante el Juzgado de lo Penal (artículo 800.2 LECrim) o la formulen oralmente, procediendo en tal caso, a la citación de las partes para la celebración del juicio oral.
- e. El Juez de guardia hará el señalamiento para la celebración del juicio oral en la fecha más próxima posible y en cualquier caso, dentro de los quince días siguientes, en los días y horas predeterminados a tal fin en los órganos judiciales enjuiciadores.

b) Acusación del Ministerio Fiscal y de la acusación particular:

En este supuesto, cuando existan ambas acusaciones, de acuerdo con el artículo 800.4 de la LECrim, se amplían los plazos, ya que no es necesario presentar en el mismo acto el escrito de calificación ni siquiera por el Ministerio Fiscal, sino que la ley otorga un plazo improrrogable de dos días para que las acusaciones presenten sus escritos de acusación.

Cuando el Juez de Instrucción tenga en su poder los escritos de calificación los trasladará al acusado para que conteste oralmente o por escrito, o se conforme con la más grave de las acusaciones formuladas en los términos previstos por el artículo 801 de la LECrim.

Si no se conformase, el Letrado de la Administración de Justicia del Juzgado en funciones de Guardia procederá a la citación de las partes para la celebración del juicio oral y al emplazamiento del acusado y en su caso, del responsable civil para que presenten sus escritos ante el órgano competente para el enjuiciamiento.

El Letrado de la Administración de Justicia del Juzgado de Guardia hará el señalamiento para la celebración del juicio oral en la fecha más próxima posible en coordinación con el Juzgado de lo Penal y el Ministerio Fiscal y en cualquier caso, dentro de los quince días siguientes, remitiendo los autos al Juzgado de lo Penal.

c) Falta de acusación pública.

Si no se presenta la acusación de forma inmediata, en los supuestos de acusación única del Ministerio Fiscal o no se presenta en el plazo de dos días como máximo en los supuestos en los que se ejercita también acusación particular, el artículo 800.5 de la LECrim establece que el Juez de Guardia requerirá al superior jerárquico del Fiscal para que lo presente en el plazo de dos días, y si no lo hace, entenderá que no pide la apertura del juicio y que considera procedente el sobreseimiento libre.

El artículo 800.5 de la LECrim viene a establecer una muy dudosa presunción legal por la que en el caso de que el superior jerárquico del Fiscal no pida la apertura del juicio oral, se considera procedente el

sobreseimiento libre. A este respecto, AGUIRRE SEOANE⁹⁸ ha afirmado que “esta presunción *iuris et de iure* ha de ser valorada negativamente. Y es que, si previamente el Fiscal (artículo 800.1) ya ha manifestado su parecer sobre la apertura del juicio oral o el sobreseimiento, no tiene ningún sentido extraer ahora una conclusión diferente por el hecho de que no se cumpla el plazo en una materia que, como el proceso penal, está inspirada en los principios de necesidad y búsqueda de la verdad material.

Debería analizarse la razón por la que, en ocasiones el Ministerio Fiscal no estaba presentando el escrito de acusación en los cinco días fijados por el artículo 790. Si se concluye que la razón de ese incumplimiento es la acumulación de múltiples y muy diversas tareas que, en muchos casos exigen desplazamientos a largas distancias del lugar en que radica su sede, procedería poner remedio a esta situación dotando a las fiscalías del personal necesario.

Sin embargo, ninguna influencia debería tener el transcurso de un plazo en la exigencia de responsabilidad penal por un hecho delictivo ya que el Derecho penal se rige por el principio de necesidad. Además, no se aclara en qué apartado del artículo 637 referido al sobreseimiento libre encajaría esta presunción legal que realmente no tiene cabida en ninguno de ellos”.

La Circular 1/2003 de la Fiscalía General del Estado, examina dicho precepto y sostiene que la previsión legal es contraria a la doctrina establecida por el Tribunal Supremo en su Sentencia de 21 de julio de 1999⁹⁹, que negó que la presentación del escrito de acusación por el

⁹⁸ AGUIRRE SEOANE: *La reforma del Procedimiento Abreviado y el enjuiciamiento rápido e inmediato de determinados delitos y faltas*, Diario La Ley, 2003, pp. 1 y ss.

⁹⁹ STS 1236/1999, de 21 de julio, negó que la presentación del escrito de acusación fuera de plazo por parte del Ministerio Fiscal implicara cualquier género de afectación de la legalidad constitucional, haciéndolo con el siguiente argumento: «.de un lado, el *ius puniendi* del Estado sólo se extingue, por razón del transcurso del tiempo, como consecuencia de la prescripción del delito -o de la acción penal para perseguirlo- y de la prescripción de la pena -o de la acción para ejecutar la pena impuesta-, lo cual ocurre cuando transcurren los plazos establecidos legalmente, mucho más extensos que el tiempo que en este caso tardó en calificar el Fiscal, y, de otro lado, porque siendo el Ministerio Público una parte necesaria de nuestro proceso penal (salvo que se proceda por los llamados «delitos privados», lo que no es el caso de autos), en la fase intermedia, tanto del procedimiento abreviado como del ordinario, es

Ministerio Fiscal fuera de plazo provoque el sobreseimiento, sino que a lo más puede motivar la imposición de una corrección disciplinaria.

d) Escritos de defensa.

El acusado, una vez formulada la acusación contra él, puede presentar su defensa en el mismo momento tanto de forma oral como por escrito, procediendo entonces el Secretario del Juzgado de Guardia sin más trámites a la citación de las partes para la celebración del juicio oral.

Si el acusado solicitara la concesión de un plazo para presentar escrito de defensa, el Juez fijará prudencialmente el mismo dentro de los cinco días siguientes, atendidas las circunstancias del hecho investigado y los restantes datos que se hayan puesto de manifiesto en la investigación, procediendo en el acto el Letrado de la Administración de Justicia del Juzgado de Guardia a la citación de las partes para la celebración del juicio oral y al emplazamiento del acusado y en su caso, del responsable civil para que presenten sus escritos ante el órgano competente para el enjuiciamiento. Es decir, en este caso, la defensa sólo podrá efectuarse por escrito y se presentará, no ante el Juez de Guardia, sino ante el Juzgado de lo Penal.

También se acordará la práctica de las citaciones propuestas por el Ministerio Fiscal, llevando a cabo en el acto el Secretario judicial las que sean posibles, sin perjuicio de la decisión que sobre la admisión de pruebas adopte el órgano enjuiciador.

e) Señalamiento de juicio y citación de testigos y peritos.

El señalamiento para el juicio oral se realizará por el Letrado de la Administración de Justicia del Juzgado de Guardia, según determina el

imprescindible que exista su petición de apertura del juicio oral o de sobreseimiento para que el Juez o Tribunal pueda decidir la continuación o no del procedimiento (arts. 632 y 790 LECrim, lo que no quiere decir que el Juez o Tribunal quede vinculado por la petición que haga el Fiscal), y si éste no presenta su escrito en el plazo concedido al efecto podrá apreciársele, corregírsele disciplinariamente, e incluso pedirse a su superior que designe otro funcionario para que despache el asunto, pero no seguir adelante sin petición del Fiscal.»

artículo 800.3 de la LECrim, que deberá hacerlo en la fecha más próxima posible y en cualquier caso, dentro de los quince días siguientes, en los días y horas predeterminados a tal fin por los órganos judiciales enjuiciadores. A tal fin, el art. 800.5 de la LECrim establece que el Consejo General del Poder Judicial, de acuerdo con lo establecido en el artículo 110 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, dictará los reglamentos oportunos para la ordenación, coordinadamente con el Ministerio Fiscal, de los señalamientos de los juicios orales que realicen los Juzgados de Guardia ante los Juzgados de lo Penal”.

Además del señalamiento, el Juzgado de Guardia por medio del Letrado de la Administración de Justicia, deberá practicar las citaciones propuestas por las partes de testigos y peritos, así como las citaciones propuestas por el Ministerio Fiscal, llevándose a cabo en el acto las que sean posibles, sin perjuicio de la decisión que sobre la admisión de pruebas adopte el órgano enjuiciador.

10. La conformidad ante el juez de guardia (artículo 801 LECrim).

Actualmente, la Ley de Enjuiciamiento Criminal desde la modificación introducida por la Ley Orgánica 8/2002, de 24 de octubre, complementaria de la Ley 38/2002, de la misma fecha, de reforma parcial de la Ley de Enjuiciamiento Criminal para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos, en atención a su principio inspirador de dotar de una mayor celeridad a la instrucción y enjuiciamiento de determinados delitos, contiene una modalidad de terminación del procedimiento por disposición de la pretensión penal, a través de la conformidad prevista en el artículo 801 de la LECrim.

Esta reforma procesal no vino a alterar sustancialmente los trámites de la conformidad ordinaria o común en el procedimiento abreviado porque el principio de consenso seguía configurado como una incidencia que se producía en la fase preparatoria del juicio, tras la apertura del juicio oral en diversos momentos, por ejemplo en el trámite de evacuación del escrito de defensa determinado en el artículo 784.3 LECrim o mediante la posibilidad de realizar un escrito de calificación suscrito por la acusación y por la defensa, fruto de una previa negociación, que se incorpora a la causa en cualquier momento anterior a la celebración de las sesiones del

juicio oral y por último, al inicio de las sesiones del juicio oral, antes de la práctica de la prueba, mediante la manifestación de la voluntad del acusado de conformarse con el escrito de acusación que contenga pena de mayor gravedad o previa negociación, con el nuevo escrito que se presentare en el acto, antes de iniciarse la práctica de la prueba, según dispone el artículo 787.1 LECrim.

También se mantenían las conformidades ordinarias en el procedimiento abreviado, artículos 784.3 y 787; las conformidades en el Tribunal del Jurado (artículo 50) y en el sumario ordinario, artículos 655 y 688 y siguientes. En todas ellas la pena no puede ser superior a seis años de prisión, siendo posible la conformidad con cualquier otra pena distinta de la de prisión sin límite alguno. Por tanto, se atiende a la pena en concreto (la solicitada por la acusación o la más grave de las solicitada si hubiere varias acusaciones) y no a la pena en abstracto (la fijada por el Código Penal para cada figura delictiva en el correspondiente tipo). De igual forma ha de estarse a cada una de las penas por separado, pues es indiferente que habiendo varios delitos la suma de todas ellas rebase los seis años de privación de libertad.

A) Concepto.

Como apunta GIMENO SENDRA¹⁰⁰, la conformidad es *“un acto unilateral de postulación y de disposición de la pretensión, efectuado por la defensa y realizado en ejercicio del principio de oportunidad, por el que, mediante el allanamiento a la petición de pena, que no podrá exceder de los dos años de prisión (artículo 801.3 LECrim), se ocasiona la finalización del procedimiento a través de sentencia con todos los efectos de cosa juzgada”*.

De este concepto, se pueden extraer los siguientes caracteres esenciales¹⁰¹:

¹⁰⁰ GIMENO SENDRA y otros: “Lecciones de Derecho Procesal Penal”, Editorial Colex, 2ª Edición, p. 345.

¹⁰¹ COSSIO ARRIBAS: “Estudio sobre el procedimiento para el enjuiciamiento rápido e inmediato de determinados delitos”. Noticias Jurídicas, junio 2005.

- a. La conformidad es un acto o postura procesal que contiene una declaración de voluntad de poner fin a un proceso penal ya iniciado (STS, Sala de lo Penal, de 8 de marzo de 1995).

La conformidad encierra un “allanamiento” de la defensa a la pretensión penal entendida como petición de pena y no como hecho punible (STS, Sala de lo Penal, de 7 de febrero de 1994).

Si bien es paralela o similar, no es igual a la figura del allanamiento en el proceso civil *“ya que la relación de la litis en éste se ciñe a las cuestiones individualizadas entre las partes que no pueden coartar la libre voluntad del demandado de, por acto propio, someterse a las pretensiones contrarias, relación que no surge cuando un ciudadano es acusado de la comisión de un delito que, si bien puede aceptar lo solicitado por la acusación, lo que no puede es provocar con su actitud una terminación anticipada y anormal del procedimiento, pues indefectible y necesariamente ha de dictarse la correspondiente sentencia”* (STS 2144/1993, Sala de lo Penal, de 11 de marzo de 1993).

- b. Es un acto procesal unilateral, sin intervención de las demás partes (STS, Sala de lo Penal, de 7 de mayo de 1992). Es decir, corresponde única y exclusivamente a la defensa.

No se trata de un negocio jurídico-procesal, de una especie de transacción penal, como la denominada en EEUU. “plea bargaining”, pues en nuestro ordenamiento jurídico el principio de legalidad (garantía consagrada por los artículos 9.3 y 25 CE), no autoriza al Ministerio Fiscal a transigir sobre el derecho a penar del Estado (STS, Sala de lo Penal, de 7 de mayo de 1992).

Interesante es la STS, Sala de lo Penal de 8 de marzo de 1995, que alude a la imposibilidad del acusado conformado con la pretensión penal solicitada de alegar vulneración de la presunción de inocencia. Así, la referida sentencia establece que *“la conformidad del acusado supone que el hecho sea “aceptado” como existente y no implica que se trate de una actividad probatoria, como sería el interrogatorio del acusado. Con independencia de que tal*

“aceptación” no se corresponda siempre y en todo caso a la verdad histórica, lo cierto es que supone una declaración de voluntad que en primer y decisivo término obtura “ea ipsa” la posibilidad de que la acusación produzca prueba de signo incriminatorio o de cargo, y por ello produce en la instancia una preclusión para el acusado de poder alegar en otro grado jurisdiccional la ausencia de aquélla, que es en definitiva el sustrato esencial sobre el que descansa, como reaccional que es, el derecho fundamental a la presunción de inocencia”.

- c. La institución de la conformidad se basa en razones utilitarias o de economía procesal evitando la realización del juicio oral y por consiguiente, la práctica de las pruebas encaminadas a demostrar la realización del hecho investigado.

La principal diferencia entre la conformidad ordinaria y la prevista en el artículo 801 LECrim radica en el singular beneficio que con este artículo se presta, a la manera de un premio que privilegia explícitamente al acusado que actúa de una determinada manera¹⁰². Esta conformidad funciona como una atenuante privilegiada con una eficacia especial, cual es la reducción de la pena en un tercio de la fijada por la acusación, reducción que acuerda el propio Juez de Instrucción en servicio de guardia a través de una resolución denominada sentencia de conformidad¹⁰³.

Con el uso de esta conformidad, la rebaja automática de la pena para el acusado que se pueda conformar en ese momento procesal, constituye un poderoso incentivo para que este tipo de conformidades haya tenido una importante implantación y calado en la práctica ordinaria de los juicios rápidos¹⁰⁴.

¹⁰² CHOZAS ALONSO: “La conformidad en el proceso penal español” 2005, pág.325.

¹⁰³ Hay que tener en cuenta que el juez de instrucción en servicio de guardia no es competente, en principio, para el enjuiciamiento del asunto, misión que debe realizar normalmente el juez de lo penal. Por lo tanto, la conformidad en la guardia y la automática sentencia de conformidad del juez de instrucción prevista en el artículo 801, LECrim supone una excepción a la regla general.

¹⁰⁴ Se trata, de una forma eficacísima de hacer “atractiva” la conformidad, puesto que de no ser así pocos abogados aconsejarían a sus clientes conformarse con tanta precipitación y recomendarían, por el contrario, esperar al comienzo del juicio oral, momento en el que también podrán hacerlo.

No obstante, para evitar que el sistema penológico español se desvirtuase a través del abuso incontrolable de esta práctica, el legislador estableció unos límites: solo podrá admitirse la conformidad en la guardia, con reducción de la pena, si se trata de delitos castigados con pena privativa de libertad de hasta tres años o multa o pena de otra naturaleza cuando no exceda de diez años. Y en caso de que se trate de pena privativa de libertad, que la pena solicitada, no supere reducida en un tercio, los dos años de prisión.

A esta conformidad beneficiada del artículo 801 LECrim no le es de aplicación el Protocolo de actuación para juicios de conformidad suscrito entre la Fiscalía General del Estado y el Consejo General de la Abogacía Española inserto en la Instrucción 2/2009 de 22 de junio de 2009 dictada por la Fiscalía General del Estado y que tiene por objeto establecer un sistema de coordinación entre Fiscalías y Colegios de Abogados con la finalidad prioritaria de anticipar las conformidades a un momento anterior del juicio oral reduciendo la carga de trabajo de los Órganos de enjuiciamiento y evitando inútiles molestias y pérdidas de tiempo a los ciudadanos involuntariamente implicados en el proceso penal.

Existen dos momentos diversos en los que será de aplicación el régimen especial de conformidad en la guardia, en función de que la acusación la ejerza solo el Ministerio Fiscal o también haya alguna acusación particular:

a) Si sólo actúa en la parte activa el Ministerio Fiscal, éste ha solicitado la apertura del juicio oral y ya ha presentado escrito de acusación, el Juez de Guardia controlará que la conformidad se ajusta a lo legalmente prescrito y dictará la sentencia de conformidad, en la que, a la vez de reducir un tercio la pena pedida por el fiscal, decidirá si procede la suspensión o sustitución de la pena privativa de libertad (artículo 801.2 LECrim). A continuación, una vez alcanzada la conformidad, las actuaciones no se remitirán al Juez de lo Penal, como sucede en los supuestos clásicos recogidos en el artículo 784.3 LECrim, sino que permanecerán en el Juzgado de Instrucción para el dictado de la sentencia. La sentencia de conformidad, una vez dictada, será remitida al Juzgado de lo Penal para su inmediata ejecución (no la ejecutará, por tanto, el Juzgado de Instrucción, lo que excepciona la regla general en el derecho español de que la ejecución compete al tribunal sentenciador).

b) Si, por el contrario, junto con el Fiscal actúa también un acusador particular, la conformidad del acusado puede prestarse en dos momentos¹⁰⁵:

1º.- De forma oral ante el Juez de Guardia, de igual manera que si solo lo hubiera acusado el Ministerio Fiscal. Lo que ocurre es que el acusado deberá conformarse, en este caso, con la acusación más grave de las dos.

2º.- En el escrito de defensa que se presenta ya fuera del servicio de guardia directamente ante el Juez de lo Penal, que será el encargado de dictar sentencia de conformidad. El legislador ha querido, ex artículo 801.4 LECrim, que esta conformidad fuera del servicio de guardia siga el mismo régimen que aquél, con rebaja de la pena, para no perjudicar así al acusado que, en caso contrario, no podría beneficiarse de esta medida en función de una circunstancia contingente ajena a su voluntad, como es la presencia o no de acusación particular.

Podemos ver que la conformidad especial del artículo 801 LECrim resulta operativa en el servicio de guardia del Juzgado de Instrucción después de pronunciado el auto de incoación de procedimiento para el enjuiciamiento rápido. Ahora bien, el legislador sólo pretende beneficiar el consenso alcanzado en momentos muy precisos.

Tratándose del procedimiento especial de enjuiciamiento rápido, cuando no haya acusación particular, el acusado debe manifestar su conformidad en el mismo momento en que recibe traslado de la calificación del Fiscal. La conformidad sustituye así a la presentación de escrito de calificación provisional de la defensa. Se evita de esta forma el señalamiento de juicio y la citación de las partes, de manera que, si la defensa formula una calificación contradictoria o solicita del Juez de Instrucción un plazo para evacuar su calificación, pierde el derecho a beneficiarse de la reducción de condena, aun cuando pueda articularse después una solución consensuada por el trámite de los artículos 784.3 y 787 LECrim.

Cuando se otorga al Fiscal un plazo de cuarenta y ocho horas para evacuar por escrito su calificación, bien porque se ha personado acusación particular, bien porque se ha elevado la causa al superior jerárquico para que supla la inactividad del Fiscal encargado del asunto, el acusado

¹⁰⁵ CHOZAS ALONSO: "La conformidad en el proceso penal español" 2005, pág.337.

también debe manifestar su conformidad de manera inmediata al traslado de los escritos de calificación si quiere beneficiarse de la reducción de condena del artículo 801 LECrim.

La delimitación temporal de la conformidad especial revela que uno de los fundamentos del beneficio de la reducción de pena radica precisamente en la inmediata manifestación hecha por el investigado de su voluntad de conformarse y de su disposición a simplificar el proceso; por el contrario, la conformidad del investigado manifestada fuera de los momentos procesales anteriormente descritos producirá los efectos prevenidos en el artículo 787 LECrim, pero ya no le servirá para beneficiarse de la reducción de condena.

B) Competencia.

Una de las características más notables del instrumento de la conformidad beneficiada se refiere al órgano que tiene atribuida la competencia para dictar sentencia. En este sentido, el artículo 801 LECrim prevé que sea el Juez de Guardia el que dicte la sentencia si el acusado presta su conformidad ante él y se cumplen una serie de requisitos que se analizarán con posterioridad.

Lo primero que llama la atención, tras la reforma operada en nuestra Ley procesal por la Ley 38/2002, de 24 de octubre de reforma parcial de la Ley de enjuiciamiento Criminal, sobre procedimiento para el enjuiciamiento rápido e inmediato de determinados delitos y faltas y de modificación del procedimiento abreviado, es que se han atribuido al órgano de instrucción, en funciones de guardia, las facultades decisorias con lo que esto puede suponer en cuanto a la posible parcialidad del mismo, al estar “contaminado” por la fase de investigación, pudiéndose quebrar, de esta manera, el principio de que “quien instruye no falla”. No obstante, tras un estudio detallado de esta atribución, no parece producirse quebranto alguno al principio de que la instrucción y el enjuiciamiento deban recaer sobre órganos distintos.

La necesidad de atribuir la fase de instrucción y la del juicio oral a dos distintos órganos jurisdiccionales conforma la primera nota que ha de concurrir en un proceso penal acusatorio, pues debido a la circunstancia de que la actividad instructora comporta una labor esencialmente

inquisitiva con el fin de prevenir el prejuzgamiento y evitar que el acusado sea juzgado por un órgano falto de imparcialidad, se hace necesario que aquella función instructora sea encomendada a un órgano, al que se le ha de vedar expresamente la posibilidad de entender del juicio oral, cuyo conocimiento ha de quedar reservado a otro órgano jurisdiccional que no haya efectuado actividad inquisitiva alguna contra el investigado.

Asimismo, y desde un punto de vista orgánico, el derecho a ser juzgado por un juez o “tribunal independiente e imparcial” (artículo 14.1 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y 6.1 del Convenio Europeo de Derechos Humanos) constituye la principal exigencia del derecho al Juez Legal, que ha de presidir la constitución de los órganos jurisdiccionales penales. Conforme a este ordenamiento internacional, nuestra Constitución sanciona el derecho que a todos asiste al “Juez ordinario predeterminado por la Ley”; si se tiene en cuenta que la Constitución es la primera Ley que ha de ser acatada por los poderes públicos a tenor de lo dispuesto en su artículo 91 y que en sus artículos 24.2 y 117.1 nuestra Norma Fundamental, eleva la independencia judicial y la “imparcialidad” a nota inherente de todo órgano jurisdiccional, es notorio que la constitución de un órgano judicial, en el que pudiera presumirse su falta de imparcialidad, necesariamente ha de contravenir el derecho al Juez legal¹⁰⁶.

Con el paso del tiempo, desde que el día 28 de abril de 2003 empezó a operar la reforma de la Ley de Enjuiciamiento Criminal llevada a cabo por la Ley 38/2002, de 24 de octubre de reforma parcial de la Ley de enjuiciamiento Criminal, sobre procedimiento para el enjuiciamiento rápido e inmediato de determinados delitos y faltas y de modificación del procedimiento abreviado, se han podido realizar dos observaciones: en primer lugar se ha comprobado que, dado que con el procedimiento de

¹⁰⁶ Así lo ha confirmado, tanto la jurisprudencia del Tribunal Europeo de los Derechos Humanos (asunto Piersack, Sentencia de 1 de octubre de 1982, y de Cubre, Sentencia de 26 de octubre de 1984), como las del Tribunal Constitucional (SSTC 145/1988, de 12 de julio; 164/1988, de 26 de septiembre, y 11/1989, de 24 de enero), que han reputado como contrarios al derecho al Juez legal “imparcial” el que un mismo órgano, instructor y decisor, pueda imponer penas privativas de libertad.- Sin embargo, el propio Tribunal Constitucional matizó su jurisprudencia en el sentido de que la sucesión sucesiva de funciones instructoras y sentenciadoras no implica necesariamente la pérdida de imparcialidad objetiva. (SSTC 106/1989, 151/1992, 170/1993, 142/1997 y 310/2000).

los juicios rápidos gran parte de las funciones instructoras se han atribuido a la Policía Judicial, el Juez Instructor en funciones de guardia no se encuentra afectado en su imparcialidad y objetividad necesarias para resolver. En segundo lugar, cuando el Juez Instructor dicta una sentencia de conformidad, verdaderamente no está ejerciendo la facultad enjuiciadora, sino que está otorgando un valor decisorio a un acuerdo previo alcanzado entre acusación y acusado que, si bien es excepcional en nuestro sistema procesal penal, encuentra su justificación en motivos utilitaristas y de economía procesal. Es más, la propia Exposición de Motivos de la Ley Orgánica 38/2002, no deja lugar a dudas, al establecer que el *“Juez de Instrucción pueda, en determinados casos, dictar sentencia de conformidad, sin entrar a enjuiciar los hechos”* con lo que, al no conocer del fondo del asunto, no está ejerciendo una labor decisoria propiamente dicha, sin que se perjudique de este modo, el principio de que *“quien instruye no puede fallar”*.

C) Requisitos de la conformidad “premiada”:

Para que el acusado pueda prestar su conformidad ante el Juzgado de Guardia y que este pueda dictar sentencia de conformidad, deberán concurrir una serie de requisitos que establece el artículo 801 LECrim, a saber:

1. Que no se hubiera constituido acusación particular y que el Ministerio Fiscal hubiera solicitado la apertura del juicio oral y así acordada esta por el Juez de Guardia, aquél hubiera presentado en el acto escrito de acusación.

Del tenor literal del artículo 801.1 LECrim, parece exigirse que no se haya formulado acusación particular, pero ello no es así y además, no constituye una condición para aplicar la conformidad beneficiada. Así, lo pone de relieve el párrafo 4 del artículo 801 LECrim, que señala que si hubiere acusador particular en la causa, el acusado podrá en su escrito de defensa, prestar su conformidad con la más grave de las acusaciones según lo previsto en los apartados anteriores. Por tanto, hay que entender, como lo hace la Fiscalía General del Estado, en su Circular 1/2003, que en este último supuesto también se aplica el efecto

reductor de la condena si concurren el resto de las condiciones legales previstas para ello.

Pero no se debe olvidar que la conformidad premiada¹⁰⁷, puede ser operativa no solo en el ámbito de los “juicios rápidos”, sino que también puede serlo en las diligencias previas. Así, el artículo 779.1.5ª LECrim dispone que *“Si en cualquier momento anterior, el investigado asistido de su abogado hubiera reconocido los hechos a presencia judicial y estos fueran constitutivos de delito castigado con pena incluida dentro de los límites previstos en el artículo 801, mandará convocar inmediatamente al Ministerio Fiscal y a las partes personadas a fin de que manifiesten si formulan escrito de acusación con la conformidad del acusado. En caso afirmativo, incoará diligencias urgentes y ordenará la continuación de las actuaciones por los trámites previstos en los artículos 800 y 801”*. Por lo tanto, conforme a este precepto, para la concurrencia de la conformidad beneficiada es precisa la observancia de los siguientes requisitos:

- Que se hayan incoado unas Diligencias Previas, por lo que no cabe en los sumarios ordinarios, ni en la instrucción del Jurado, aunque en la práctica, como la regla general es incoar diligencias previas y posteriormente transformarlas a sumario o a instrucción del Jurado, mientras no se produjere la transformación podría darse la conformidad.
- Que se produzca la conformidad durante la tramitación de las diligencias previas, antes de su conclusión y transformación en abreviado, por eso, precisamente el precepto dice “en cualquier momento anterior”. Pero una vez, iniciada la fase intermedia mediante la transformación de las diligencias previas en procedimiento abreviado (artículo 789.1.4ª LECrim), debe darse por precluida la posibilidad de aplicar el régimen especial de conformidad, sin perjuicio de la posibilidad de que se produzca la conformidad ordinaria prevista en los artículos 784.3 y 787 LECrim. La delimitación temporal de la conformidad especial revela que uno de los fundamentos del beneficio de la reducción de la pena radica precisamente en la temprana manifestación por el investigado de su

¹⁰⁷ GIMENO SENDRA y otros: “Lecciones de Derecho Procesal Penal”, Editorial Colex, 2ª Edición, pág. 568.

voluntad de conformarse y de su disposición a simplificar el proceso; la conformidad producida fuera de estos momentos procesales producirá los efectos prevenidos en el artículo 787 LECrim, pero no se beneficiará de la reducción de condena¹⁰⁸.

- Que el investigado asistido de su Abogado, haya reconocido los hechos a presencia judicial, requisito que no se exige en los juicios rápidos.
- Que se cumplan los demás requisitos sustantivos del artículo 801 LECrim.
- Que los hechos objeto de acusación hayan sido calificados como delito castigado con pena de hasta tres años de prisión, con pena de multa cualquiera que sea su cuantía o con otra pena de distinta naturaleza cuya duración no exceda de diez años.

El límite establecido se refiere a la pena considerada en abstracto para el delito presuntamente cometido, ya que el artículo 801.2ª LECrim, precisa que los hechos habrán de haber sido calificados como delito castigado con las penas en él determinadas. Pero, cuando existan subtipos privilegiados en una misma figura penal, y la rebaja de la pena establecida en los mismos sea de obligado cumplimiento, para no restringir las posibles sentencias de conformidad ante el Juez de Guardia, deberá atenderse a la pena rebajada de manera preceptiva, si la misma se encuadra dentro de los límites señalados en el artículo 801.2ª LECrim.

3. Que, tratándose de pena privativa de libertad, la pena solicitada o la suma de las penas solicitadas no supere, reducida en un tercio, los dos años de prisión.

En este caso, el legislador se refiere a la pena o penas, en concreto, frente al supuesto anterior. El fundamento de este límite se encuentra en que es precisamente el requerido por el Código Penal, tanto para suspender la ejecución de las penas privativas de libertad (artículo 80.1 CP) como para la sustitución de la pena privativa de libertad (artículo 88.1 párrafo 2º CP).

¹⁰⁸ Circular 1/2003 de la Fiscalía General del Estado.

Por último, debe señalarse que además de los requisitos examinados, conforme al artículo 801.2 LECrim “el Juzgado de Guardia realizará el control de la conformidad prestada en los términos previstos en el artículo 787”. Así pues, el Juez debe controlar que el sujeto que se conforma lo hace libremente, en pleno uso de sus facultades mentales y con conocimiento de las consecuencias que su conformidad conlleva (artículo 787.2 in fine LECrim).

El legislador remarca la necesidad de voluntariedad de la conformidad como se pone de manifiesto en el apartado 4 del artículo 784 LECrim, que prevé que se *“podrá ordenar la continuación del juicio cuando, no obstante la conformidad del acusado, su defensor lo considere necesario y el Juez o Tribunal estime fundada su petición”*.

Así, los supuestos en que, a pesar de la conformidad prestada, el juez o tribunal puede ordenar la continuación del juicio oral son los siguientes:

- Cuando considere que no concurren los requisitos de la conformidad beneficiada (artículo 801.2 LECrim).
- Cuando considere incorrecta la calificación formulada o entendiere que la pena solicitada no procede legalmente. (artículo 787.3 LECrim).
- Cuando no hubiere sido posible hacer constar la existencia del cuerpo del delito cuando, de haberse éste cometido, no pueda menos de existir aquél, aunque haya prestado su conformidad el procesado o procesados y sus defensores (artículo 699 LECrim).

Si el Juez entendiere que es incorrecta la calificación efectuada o que la pena no es procedente, dispone el artículo 787.3 que requerirá a la parte acusadora a fin de que modifique su acto de acusación. Si no lo hiciera o si el acusado no se manifestara conforme con esta segunda calificación, dispondrá la continuación del juicio. Lo mismo sucederá cuando tuviere dudas acerca de la voluntariedad de la conformidad o cuando el defensor lo estimara necesario, según establece el artículo 787.4 LECrim.

Es de suma importancia que el Juez no tenga ninguna duda de que la conformidad del acusado se ha prestado libremente y con asunción de las consecuencias de la misma. Pues de no ser así podría declararse en segunda instancia, la nulidad de la sentencia y del juicio por haber

prescindido total y absolutamente de las normas esenciales del procedimiento establecidas por la Ley según disponen los artículos 238 y 240.1 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, debiendo el juzgador convocar nuevo juicio y dictar nueva sentencia.

Dictada la sentencia de conformidad, el Juez de Guardia acordará lo procedente sobre la puesta en libertad o el ingreso en prisión del condenado y realizará los requerimientos que de ella se deriven, remitiendo las actuaciones junto con la sentencia redactada al Juzgado de lo Penal que corresponda, que continuará su ejecución.

Las sentencias de conformidad únicamente son recurribles cuando no hayan respetado los requisitos o términos de la conformidad, sin que el acusado pueda impugnar por razones de fondo su conformidad libremente prestada, esto es, por razones formales y por vicios de consentimiento a tenor de lo establecido en el artículo 787. 7 LECrim.

D) Efectos de la conformidad.

Los efectos principales inherentes al dictado de la sentencia de conformidad son dos: el primero, la imposición de la pena reducida en un tercio, aun cuando suponga la imposición de una pena inferior al límite mínimo previsto en el Código Penal, como dispone el artículo 801.2 LECrim, y el segundo, consiste en la posibilidad de que la pena impuesta sea suspendida o sustituida por multa, por trabajos en beneficio de la comunidad o también por localización permanente, con el compromiso del acusado de satisfacer las responsabilidades civiles y en su caso, de aportar la certificación relativa a la deshabitación de su dependencia de las bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas u otras que produzcan efectos análogos, cuando el condenado hubiese cometido el hecho delictivo a causa de su adicción a las mismas (artículo 801.2 y 3 LECrim).

Por lo que se refiere a la suspensión de la pena privativa de libertad, se establecen en el artículo 801 LECrim unos requisitos más flexibles para conceder la citada suspensión que los previstos para el resto de procesos.

Así, de la interpretación conjunta de los artículos 81 del Código Penal y 801.3 de la LECrim se extrae que los requisitos para la suspensión de la pena privativa de libertad son los siguientes:

- a. Que el condenado haya delinquido por primera vez.
- b. Que la pena o penas impuestas o la suma de las impuestas en una misma sentencia no sea superior a los dos años.
- c. Que no que se hayan satisfecho las responsabilidades civiles que se hubieren originado, como señala el artículo 81. 3 CP, sino que basta con el compromiso del acusado de satisfacer las responsabilidades civiles que se hubieren originado en el plazo prudencial que el juzgado de guardia fije.

Por otra parte, aun cuando el sujeto no haya delinquido por primera vez, el Juez de Guardia, con audiencia de las partes, podrá acordar la suspensión de la ejecución de la pena privativa de libertad, de acuerdo con lo establecido en el artículo 87 del CP, pero exigiéndose en vez del certificado del centro o servicio público o privado que acredite la deshabitación o el sometimiento a tal fin, únicamente, como señala el art. 801.3 LECrim, el compromiso del acusado de obtener dicha certificación en el plazo prudencial que el juzgado de guardia fije.

En cuanto a la sustitución de las penas privativas de libertad, no existe ninguna especialidad prevista en el artículo 801 LECrim, por lo que habrá que estar a lo dispuesto en los artículos 88 y 89 del Código Penal.

E) La negociación de la pena como solución a la crisis de la justicia penal.

A finales de la década de los años 80 del pasado siglo en todo el ámbito cultural europeo se produjo un notable incremento de la delincuencia en general, sobre todo de las infracciones penales menos graves, pero que creaban por su número y reiteración una evidente alarma social, siendo un tipo de delincuencia que se dio en llamar “criminalidad de bagatela”. Esta situación, unida a la insuficiente dotación de medios materiales y a la endémica carencia de medios personales que padecían la gran mayoría de los órganos jurisdiccionales¹⁰⁹, produjo que en toda Europa los poderes

¹⁰⁹ HINOJOSA SEGOVIA, Rafael. “Un siglo de Derecho Procesal”. Revista “ICADE” nº 46, Enero-Abril, 1999. Págs. 147-163. Madrid, 2000.

legislativos aumentasen la creación de procedimientos monitorios y abreviados que, además de agilizar la tramitación acortando los plazos de las actuaciones, pretendían que estos procedimientos finalizaran anticipadamente por medio de la aceptación que debía hacer el acusado de la propuesta de sanción que el fiscal elevaba al juez. Con la Recomendación núm. R (87) 18, del 17 de septiembre, del Comité de Ministros del Consejo de Europa sobre la simplificación de la Justicia penal emitida para superar lo que entonces se denominó crisis de la justicia penal, se sugirió entre otras medidas, que los Estados incorporasen a sus ordenamientos “procedimientos de naturaleza transaccional”. Ello trajo como consecuencia que muchos países europeos de tradición procesal continental adoptasen determinadas fórmulas de “justicia negociada”, al más puro estilo de la *plea bargaining* de los Estados Unidos con el objeto de aligerar la actividad judicial y reducir el trabajo de los órganos jurisdiccionales penales. Así, a modo de ejemplo, apareció en Italia la *applicazione della pena surrichiesta delle parti*, el archivo “bajo condición” en Alemania o la *suspensão provisória do processo* en Portugal. Nuestro país tampoco escapó de esa tendencia transaccional del derecho penal e incorporó esta filosofía, proveniente de los Estados Unidos, con la introducción del procedimiento abreviado por Ley Orgánica 7/88, del 28 de diciembre de 1988¹¹⁰, como la solución más apropiada para desbloquear el continuo atasco de nuestros juzgados penales.

Desde el momento de la implantación de la conformidad en el proceso penal español, se produjo un cambio radical en los procesos judiciales en los que se buscaba la potenciación de los mecanismos de solución consensuada de los procedimientos sustrayendo al Juez el conocimiento y resolución de los hechos. Este potenciamiento del sistema de la conformidad vino impulsado incluso desde la propia Fiscalía General del Estado, a través de la Circular 1/1989, de 8 de marzo sobre el procedimiento abreviado introducido por la Ley Orgánica 7/1988, de 28 de diciembre haciéndose eco de las corrientes procesales del entorno europeo, que sugerían que en el proceso penal, frente a las zonas de conflicto propias de toda contienda entre partes, deben preverse zonas de

¹¹⁰ Ley Orgánica 7/1988, de 28 de diciembre, de los juzgados de lo penal y por la que se modifican diversos preceptos de las leyes orgánica del poder judicial y de enjuiciamiento criminal. BOE núm. 313, de 30 de diciembre de 1988.

consenso que eliminen conflictos innecesarios a los fines del proceso y de la función resocializadora de la pena”¹¹¹.

Ahora bien, el verdadero “boom” de la justicia penal negociada vino de la mano de la implantación en nuestro ordenamiento del “procedimiento para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos” por medio de la Ley 38/2002, en conjunción con la Ley Orgánica 8/2002, al presentar la posibilidad de reducción automática de la pena en cuanto el acusado manifestase su conformidad. El diseño de los juicios rápidos se constituyó, en sí mismo, como una invitación a la conformidad del acusado en la mayoría de los casos puesto que, de no actuar éste así, la inminente sentencia condenatoria le impediría beneficiarse de la reducción de la pena.

Contra el auge de la justicia penal negociada se alzaron diversas voces argumentando que habían comenzado a tambalearse las estructuras básicas de nuestro proceso penal¹¹²; es decir, el principio de legalidad penal, el principio de oficialidad y el derecho a un juicio justo con todas las garantías constitucionales. En cuanto al principio de legalidad penal, si

¹¹¹ Se ha dicho que la búsqueda del consenso en tales casos es un imperativo ético-jurídico, que vendría apoyado en dos parámetros constitucionales: 1º. Que la obtención del consentimiento del acusado de someterse a una sanción constituye una manifestación de la autonomía de la voluntad o ejercicio de la libertad y desarrollo de la propia personalidad, proclamada en el artículo 10.1 de la Constitución. 2º. Que el reconocimiento de la propia responsabilidad y la aceptación de la sanción, implican una actitud socializadora que facilita la reinserción social, reclamada como fin de la pena en el artículo 25.2 de la Constitución Española y que en lo posible no debe ser perturbada ni por la continuación del proceso, ni por la sumisión a la “estigmatización” del juicio oral.- Esta cuestión implica un cambio en los modos de actuación del Ministerio Público, que por la obligación impuesta en el artículo 781 de procurar la simplificación del procedimiento, deberá promover esas soluciones facilitadoras de la sentencia, no apartándose de la legalidad, pero si utilizando todos los márgenes de arbitrio legal para llegar a situaciones de consenso con el acusado y su defensa, especialmente en el ámbito de los delitos menos graves y de menor trascendencia social, esto es, en el de las infracciones penales conocidas como «bagatelas». La mayor presencia del Fiscal en el proceso es terreno propicio para que el Fiscal inicie una investigación pre-procesal, que pueda derivar hacia una conformidad futura del investigado.

¹¹² CHOZAS ALONSO, José Manuel; “La “conformidad” en el proceso penal español, elaborado en el seno del Proyecto de Investigación I+D sobre el tema “La persecución procesal de la criminalidad organizada” 2003.

toda conducta delictiva debía ser castigada conforme al Código Penal tras el correspondiente proceso jurisdiccional contradictorio y resultaba que, por una negociación se soslayaba la aplicación del texto punitivo en función de que el fiscal decidiera acusar de una u otra forma sobre la base de la actitud posterior del acusado, se quebraba dicho principio de legalidad, apareciendo en su lugar el denominado “principio de oportunidad”, no reconocido en la Constitución española.

Tampoco la conformidad respondía al principio de oficialidad, sino que iba en contra de la búsqueda de la verdad material (la verdad histórica de los hechos sometidos a enjuiciamiento penal) y de la libertad del juez penal para conocer los hechos a través de la prueba de oficio porque si el acusado asumía la pena solicitada por el fiscal, con plena vinculación para el juez, no era preciso ni buscar la verdad material ni realizar pruebas de oficio. Por último, la justicia penal pactada impedía que se celebrase un juicio justo con todas las garantías, porque con el acuerdo se eludía la celebración del juicio oral, que es la fase procesal en la que habría plena igualdad de partes, publicidad y oralidad y que sólo debería concluir con una sentencia condenatoria si había habido suficiente prueba de cargo capaz de desvirtuar la presunción de inocencia del acusado.

Por estas causas, parte de la doctrina opinaba que la conformidad pervertía nuestro sistema procesal penal en aras de un criterio utilitarista en el que lo más importante no era que el sistema fuera justo y de acuerdo con la legalidad penal, sino que fuera más ágil a corto plazo para desatascar los juzgados.

11. Actuaciones ante el Juez de lo Penal: desarrollo del juicio oral y sentencia

La tramitación del juicio oral y la sentencia para el procedimiento del enjuiciamiento rápido de determinados delitos se regulan en el artículo 802 LECrim que establece que:

1. El juicio oral en este procedimiento se desarrollará en los términos previstos para el juicio oral en el procedimiento abreviado dispuesto en los artículos 786 a 788 LECrim.

2. En el caso de que, por motivo justo, no pueda celebrarse el juicio oral en el día señalado o de que no pueda concluirse en un solo acto, el Juez señalará para su celebración o continuación el día más inmediato posible y en todo caso, dentro de los quince siguientes, haciéndolo saber a los interesados.

3. La sentencia se dictará dentro de los tres días siguientes a la terminación de la vista, en los términos previstos por el artículo 789 LECrim.

Así, conectando el artículo 802 con aquellos del procedimiento abreviado a los que este se remite, puede afirmarse que el juicio oral se desarrollará de la siguiente forma:

A) La celebración del juicio.

1. La celebración del juicio oral requiere preceptivamente la asistencia del acusado y del abogado defensor. No obstante, si hubiera varios acusados y alguno de ellos dejase de comparecer sin motivo legítimo apreciado por el Juez, éste podría acordar, oídas las partes, la continuación del juicio para los restantes. La ausencia injustificada del acusado que hubiera sido citado personalmente, no será causa de la suspensión del juicio oral si el Juez, a solicitud del Ministerio Fiscal o de la parte acusadora y oída la defensa, estima que existen elementos suficientes para el enjuiciamiento, cuando la pena solicitada no exceda de dos años de privación de libertad o si fuera de distinta naturaleza, cuando su duración no exceda de seis años. La ausencia injustificada del tercero responsable civil citado en la debida forma no será por sí misma causa de suspensión del juicio.
2. El juicio oral comenzará con la lectura de los escritos de acusación y de defensa. Con la modificación introducida por el artículo 453 redactado por el número diecisiete del artículo primero de la Ley Orgánica 1/2009, de 3 de noviembre, complementaria de la Ley de reforma de la legislación procesal para la implantación de la nueva Oficina judicial, por la que se modifica la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial y por el artículo 2, apartado 106 de la Ley

13/2009, de 3 de noviembre, de reforma de la legislación procesal para la implantación de la nueva Oficina judicial, es posible la inasistencia del Letrado de la Administración de Justicia a las vistas del juicio oral. Consecuencia directa de ello es que la lectura de los escritos de acusación y defensa no se atribuye al mismo ni se concreta la persona que deba hacerla.

3. Seguidamente, a instancia de parte, el Juez abrirá un turno de intervenciones para que puedan las partes exponer lo que estimen oportuno acerca de la competencia del órgano judicial, vulneración de algún derecho fundamental, existencia de artículos de previo pronunciamiento, causas de la suspensión de juicio oral, nulidad de actuaciones, así como sobre el contenido y finalidad de las pruebas propuestas o que se propongan para practicarse en el acto. El Juez resolverá en el mismo acto lo procedente sobre las cuestiones planteadas. Frente a la decisión adoptada no cabrá recurso alguno, sin perjuicio de la pertinente protesta y de que la cuestión pueda ser reproducida, en su caso, en el recurso frente a la sentencia.
4. Dado que el tema de este estudio son los delitos contra la seguridad vial, tales como los cometidos bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas y estupefacientes o por excesos de velocidad, no se va a entrar a valorar la acusación contra las personas jurídicas del artículo 786 bis LECrim puesto que no existe la posibilidad de que se sometan a las pruebas de detección establecidas en nuestro ordenamiento ni de que sean captadas por un cinemómetro.

B) La conformidad del acusado.

1. Antes de iniciarse la práctica de la prueba, la defensa, con la conformidad del acusado presente, podrá pedir al Juez que proceda a dictar sentencia de conformidad con el escrito de acusación que contenga pena de mayor gravedad o con el que se presentara en ese acto, que no podrá referirse a hecho distinto, ni podrá contener calificación más grave que la del escrito de acusación anterior.

2. Si la pena no excediese de seis años de prisión, el Juez dictará sentencia de conformidad con la manifestada por la defensa si concurren los requisitos establecidos en los apartados siguientes. Si a partir de la descripción de los hechos aceptada por todas las partes, el Juez entendiera que la calificación aceptada es correcta y que la pena es procedente según dicha calificación, dictará sentencia de conformidad. En todo caso el Juez habrá tenido que oír al acusado acerca de si su conformidad ha sido prestada libremente y con conocimiento de sus consecuencias.
3. En caso de que el Juez considerase incorrecta la calificación formulada o entendiera que la pena solicitada no procede legalmente, deberá requerir a la parte que presentó el escrito de acusación más grave para que manifieste si se ratifica o no en él. Sólo cuando la parte requerida modifique su escrito de acusación en términos tales que la calificación sea correcta y la pena solicitada sea procedente y el acusado preste de nuevo su conformidad, podrá el Juez dictar sentencia de conformidad. En otro caso, ordenará la continuación del juicio.
4. Una vez que la defensa manifieste su conformidad, el Juez informará al acusado de sus consecuencias y a continuación le requerirá a fin de que manifieste si presta su conformidad. Cuando el Juez albergue dudas sobre si el acusado ha prestado libremente su conformidad, acordará la continuación del juicio. También podrá acordar la continuación del juicio cuando, no obstante, la conformidad del acusado, su defensor lo considere necesario y el Juez estime fundada su petición. No vinculan al Juez las conformidades sobre la adopción de medidas protectoras en los casos de limitación de la responsabilidad penal.
5. La sentencia de conformidad se dictará oralmente y se documentará conforme a lo previsto en el apartado 2 del artículo 789, sin perjuicio de su ulterior redacción. Si el fiscal y las partes, conocido el fallo, expresaran su decisión de no recurrir, el juez en el mismo acto declarará oralmente la firmeza de la sentencia y se pronunciará, previa audiencia de las partes, sobre la suspensión o la sustitución de la pena impuesta. Únicamente serán recurribles las sentencias de conformidad cuando no hayan respetado los requisitos o términos de la conformidad, sin que el acusado pueda

impugnar por razones de fondo su conformidad libremente prestada.

C) La práctica de la prueba.

1. La práctica de la prueba se realizará concentradamente, en las sesiones consecutivas que sean necesarias. En el caso de que, por motivo justo, no pueda celebrarse el juicio oral en el día señalado o de que no pueda concluirse en un solo acto, el Juez señalará para su celebración o continuación el día más inmediato posible y en todo caso, dentro de los quince siguientes, haciéndolo saber a los interesados.
2. El informe pericial podrá ser prestado sólo por un perito. En el ámbito de este procedimiento, tendrán carácter de prueba documental los informes emitidos por laboratorios oficiales sobre la naturaleza, cantidad y pureza de sustancias estupefacientes cuando en ellos conste que se han realizado siguiendo los protocolos científicos aprobados por las correspondientes normas.
3. Terminada la práctica de la prueba, el Juez requerirá a la acusación y a la defensa para que manifiesten si ratifican o modifican las conclusiones de los escritos inicialmente presentados y para que expongan oralmente cuanto estimen procedente sobre la valoración de la prueba y la calificación jurídica de los hechos. El requerimiento podrá extenderse a solicitar del Ministerio Fiscal y de los letrados un mayor esclarecimiento de hechos concretos de la prueba y la valoración jurídica de los hechos, sometiéndoles a debate con preguntas sobre puntos determinados.
4. Cuando, en sus conclusiones definitivas, la acusación cambie la tipificación penal de los hechos o se aprecie un mayor grado de participación o de ejecución o circunstancias de agravación de la pena, el Juez podrá considerar un aplazamiento de la sesión, hasta el límite de diez días, a petición de la defensa a fin de que ésta pueda preparar adecuadamente sus alegaciones y en su caso, aportar los elementos probatorios y de descargo que estime

convenientes. Tras la práctica de una nueva prueba que pueda solicitar la defensa, las partes acusadoras podrán a su vez, modificar sus conclusiones definitivas.

5. Cuando todas las acusaciones califiquen los hechos como delitos castigados con pena que exceda de la competencia del Juez de lo Penal, se declarará éste incompetente para juzgar, dará por terminado el juicio y el Secretario judicial remitirá las actuaciones a la Audiencia competente. Fuera del supuesto anterior, el Juez de lo Penal resolverá lo que estime pertinente acerca de la continuación o finalización del juicio, pero en ningún caso podrá imponer una pena superior a la correspondiente a su competencia.
6. Por aplicación del artículo 739 LECrim después de los informes de acusación y defensa, el juez concederá la última palabra al acusado.

D) Documentación de las sesiones del juicio oral.

1. El desarrollo de las sesiones del juicio oral se registrará en soporte apto para la grabación y reproducción del sonido y de la imagen. El Letrado de la Administración de Justicia deberá custodiar el documento electrónico que sirva de soporte a la grabación pudiendo las partes pedir, a su costa, copia de las grabaciones originales.
2. Siempre que se cuente con los medios tecnológicos necesarios el Letrado de la Administración de Justicia garantizará la autenticidad e integridad de lo grabado o reproducido mediante la utilización de la firma electrónica reconocida u otro sistema de seguridad que conforme a la ley ofrezca tales garantías. En este caso, la celebración del acto no requerirá la presencia en la sala del Letrado de la Administración de Justicia salvo que lo hubieran solicitado las partes, al menos dos días antes de la celebración de la vista o que excepcionalmente lo considere necesario el Letrado de la Administración de Justicia, atendiendo a la complejidad del asunto, al número y naturaleza de las pruebas a practicar, al número de intervinientes, a la posibilidad de que se produzcan incidencias que no pudieran registrarse o a la concurrencia de otras circunstancias

igualmente excepcionales que lo justifiquen, supuesto en el cual el Letrado de la Administración de Justicia extenderá acta sucinta en los términos previstos en el apartado siguiente.

3. Si los mecanismos de garantía anteriores no se pudiesen utilizar, el Letrado de la Administración de Justicia deberá consignar en el acta, al menos, los siguientes datos: número y clase de procedimiento; lugar y fecha de celebración; tiempo de duración, asistentes al acto; peticiones y propuestas de las partes; en caso de proposición de pruebas, declaración de pertinencia y orden en la práctica de las mismas; resoluciones que adopte el Juez o Tribunal; así como las circunstancias e incidencias que no pudieran constar en aquel soporte.
4. Cuando los medios de registro no se pudiesen utilizar por cualquier causa, el Letrado de la Administración de Justicia extenderá acta de cada sesión, recogiendo en ella, con la extensión y detalle necesarios, el contenido esencial de la prueba practicada, las incidencias y reclamaciones producidas y las resoluciones adoptadas.
5. El acta descrita, se extenderá por procedimientos informáticos, sin que pueda ser manuscrita más que en las ocasiones en que la sala en que se esté celebrando la actuación carezca de medios informáticos. En estos casos, al terminar la sesión el Letrado de la Administración de Justicia leerá el acta, haciendo en ella las rectificaciones que las partes reclamen, si las estima procedentes. Esta acta se firmará por el Juez, por el Fiscal y por los defensores de las partes.

E) La sentencia.

La sentencia se dictará dentro de los tres días siguientes a la terminación de la vista. No obstante, se contempla la posibilidad de citar sentencia *in voce* en el acto del juicio, una vez que hayan concluido las intervenciones de las partes, del Ministerio Fiscal y en su caso, del acusado. Se documentará el fallo y una sucinta motivación mediante la fe del Letrado de la Administración de Justicia o en Anexo al acta, sin perjuicio de la ulterior redacción de

la misma. Una vez dictado el fallo, si las partes manifestaren su intención de no recurrir se declarará la firmeza de la sentencia, pronunciándose el Juez sobre la posible suspensión o sustitución de la pena, tras oír a las partes. La sentencia deberá notificarse a los ofendidos y perjudicados por el delito, aunque no se hayan mostrado parte en la causa.

12. Recursos contra la sentencia definitiva

En este apartado solo se van a analizar los recursos que caben contra la sentencia definitiva, no contra las resoluciones interlocutorias. Así, los recursos regulados en este procedimiento especial a que se refiere el artículo 803 LECrim, se remiten a la regulación del recurso de apelación contra las sentencias dictadas por el Juez de lo Penal en el procedimiento abreviado y establece que:

1. Frente a la sentencia dictada por el Juzgado de lo Penal podrá interponerse recurso de apelación, que se sustanciará conforme a lo previsto en los artículos 790 a 792, con las siguientes especialidades:

a. El plazo para presentar el escrito de formalización será de cinco días.

b. El plazo de las demás partes para presentar escrito de alegaciones será de cinco días.

c. La sentencia habrá de dictarse dentro de los tres días siguientes a la celebración de la vista, o bien dentro de los cinco días siguientes a la recepción de las actuaciones, si no se celebrare vista.

d. La tramitación y resolución de estos recursos de apelación tendrán carácter preferente.

2. Respecto de las sentencias dictadas en ausencia del acusado se estará a lo dispuesto en el artículo 793.

3. Tan pronto como la sentencia sea firme se procederá a su ejecución, conforme a las reglas generales y a las especiales del artículo 794.

A) Los recursos.

1. La sentencia dictada por el Juez de lo Penal es apelable ante la Audiencia Provincial correspondiente. El recurso se podrá interponer por cualquiera de las partes, dentro de los cinco días siguientes a aquel en que se les hubiera notificado la sentencia. Durante este período se hallarán las actuaciones en la Oficina judicial a disposición de las partes, las cuales en el plazo de los tres días siguientes a la notificación de la sentencia podrán solicitar copia de los soportes en los que se hayan grabado las sesiones, con suspensión del plazo para la interposición del recurso. El cómputo del plazo se reanudará una vez hayan sido entregadas las copias solicitadas.
2. La parte que no hubiera apelado en el plazo señalado podrá adherirse a la apelación en el trámite de alegaciones, ejercitando las pretensiones y alegando los motivos que a su derecho convengan. En todo caso, este recurso quedará supeditado a que el apelante mantenga el suyo. Las demás partes podrán impugnar la adhesión, en el plazo de dos días, una vez conferido el traslado.
3. El escrito de formalización del recurso se presentará ante el órgano que dictó la resolución que se impugne y en él se expondrán ordenadamente, las alegaciones sobre quebrantamiento de las normas y garantías procesales, el posible error en la apreciación de las pruebas o la infracción de normas del ordenamiento jurídico en las que se base la impugnación. El recurrente también habrá de fijar un domicilio para notificaciones en el lugar donde tenga su sede la Audiencia.
4. Si en el recurso se pidiera la declaración de nulidad del juicio por infracción de normas o garantías procesales que hayan causado la indefensión del recurrente, en términos tales que no pueda ser subsanada en la segunda instancia, se citarán las normas legales o constitucionales que se consideren infringidas y se expresarán las razones de la indefensión. Asimismo, deberá acreditarse que se haya pedido la subsanación de la falta o infracción en la primera instancia, salvo en el caso de que se hubiesen cometido en un momento en el que fuera ya imposible la reclamación.

5. En el mismo escrito de formalización podrá pedir el recurrente que se practiquen las diligencias de prueba que no pudo proponer en la primera instancia, de las que propuso y que le fueron indebidamente denegadas, siempre que hubiera formulado en su momento la oportuna protesta y de las pruebas admitidas que no fueron practicadas por causas que no le sean imputables.
6. Recibido el escrito de formalización, el Juez, si aprecia que este reúne los requisitos exigidos, admitirá el recurso. En caso de apreciar la concurrencia de algún defecto subsanable, concederá al recurrente un plazo no superior a tres días para la subsanación.
7. Admitido el recurso, el Letrado de la Administración de Justicia dará traslado del escrito de formalización a las demás partes por un plazo común de cinco días. Dentro de este plazo habrán de presentarse los escritos de alegaciones de las demás partes, en los que podrá solicitarse la práctica de prueba y en los que se fijará un domicilio para notificaciones.
8. Presentados los escritos de alegaciones o precluido el plazo para hacerlo, el Letrado de la Administración de Justicia, en los dos días siguientes, dará traslado de cada uno de ellos a las demás partes y elevará a la Audiencia los autos originales con todos los escritos presentados.

B) Proposición de prueba.

1. Si los escritos de formalización o de alegaciones contienen proposición de prueba o reproducción de la grabada, el Tribunal resolverá en tres días sobre la admisión de la propuesta y acordará, en su caso, que el Letrado de la Administración de Justicia señale día para la vista. También podrá celebrarse vista cuando, de oficio o a petición de parte, la estime el Tribunal necesaria para la correcta formación de una convicción fundada.
2. El Letrado de la Administración de Justicia señalará la vista dentro de los quince días siguientes y a ella serán citadas todas las partes. La víctima deberá ser informada por el Letrado de la Administración de Justicia, aunque no se haya mostrado parte ni sea necesaria su intervención.

3. La vista se celebrará empezando, en su caso, por la práctica de la prueba y por la reproducción de las grabaciones si hay lugar a ella. A continuación, las partes resumirán oralmente el resultado de la misma y el fundamento de sus pretensiones.
4. En cuanto se refiere a la grabación de la vista y a su documentación, serán aplicables las disposiciones contenidas en el artículo 743 ya comentadas con anterioridad.

C) La sentencia.

1. La sentencia de apelación se deberá dictar dentro de los tres días siguientes a la celebración de la vista oral, o dentro de los cinco días siguientes a la recepción de las actuaciones por la Audiencia, cuando no se haya procedido a la celebración de la vista.
2. Cuando la sentencia apelada sea anulada por quebrantamiento de una forma esencial del procedimiento, el Tribunal, sin entrar en el fondo del fallo, está obligado a ordenar que se reponga el procedimiento al estado en que se encontraba en el momento de cometerse la falta; no obstante, conservarán su validez todos aquellos actos cuyo contenido sería idéntico de no haberse producido la falta cometida.
3. Contra la sentencia dictada en apelación no cabe recurso alguno, sin perjuicio de lo establecido respecto del recurso de revisión de sentencia firme y de lo previsto para la impugnación de sentencias firmes dictadas en ausencia del acusado. Los autos se devolverán al Juzgado originario a los efectos de la posible ejecución del fallo.
4. La sentencia se notificará a los ofendidos y perjudicados por el delito, aunque no se hayan mostrado parte en la causa.
5. En cuanto a las sentencias de conformidad dictadas por los Jueces de Instrucción, teniendo en cuenta que únicamente serán recurribles las sentencias de conformidad cuando no se hayan respetado los requisitos o términos de la conformidad, sin que el acusado pueda impugnar por razones de fondo su conformidad libremente prestada, es posible el recurso de apelación también contra las sentencias de conformidad dictadas por el Juez de Instrucción.

6. Sin embargo, el recurso de apelación contra las sentencias de conformidad, tanto las dictadas por el Juez de Guardia como por el Juez de lo Penal, se encuentra limitado únicamente a aquellos casos en que no se hayan respetado los requisitos o términos de la conformidad.
7. Respecto a las sentencias dictadas en ausencia del acusado en cualquier momento en que comparezca o sea localizado el que hubiere sido condenado en ausencia conforme a lo dispuesto en el párrafo segundo del apartado 1 del artículo 786, le será notificada la sentencia dictada en primera instancia o en apelación a efectos del cumplimiento de la pena aún no prescrita. Al notificársele la sentencia se le hará saber su derecho a interponer el recurso a la sentencia dictada en su ausencia, haya sido o no apelada, la cual es susceptible de ser recurrida en anulación por el condenado en el mismo plazo y con iguales requisitos y efectos que los establecidos en el recurso de apelación con indicación del plazo para ello y del órgano competente. El plazo se contará desde el momento en que se acredite que el condenado tuvo conocimiento de la sentencia.
8. Evidentemente, el recurso de apelación no es el único recurso que cabe, sino que además del posible recurso de amparo constitucional, siempre y cuando se haya producido en alguna o en ambas instancias la violación de algún derecho fundamental y se hayan observado los requisitos del artículo 44 de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional¹¹³; caben otros medios de rescisión de

¹¹³ El artículo 44 de la Ley Orgánica 2/1979, de 3 de octubre, del Tribunal Constitucional dispone que:

1. Las violaciones de los derechos y libertades susceptibles de amparo constitucional, que tuvieran su origen inmediato y directo en un acto u omisión de un órgano judicial, podrán dar lugar a este recurso siempre que se cumplan los requisitos siguientes: **a)** Que se hayan agotado todos los medios de impugnación previstos por las normas procesales para el caso concreto dentro de la vía judicial. **b)** Que la violación del derecho o libertad sea imputable de modo inmediato y directo a una acción u omisión del órgano judicial con independencia de los hechos que dieron lugar al proceso en que aquellas se produjeron, acerca de los que, en ningún caso, entrará a conocer el Tribunal Constitucional. **c)** Que se haya denunciado formalmente en el proceso, si hubo oportunidad, la vulneración del derecho constitucional tan pronto como, una vez conocida, hubiera lugar para ello. **2.** El plazo para interponer el recurso de amparo

sentencia, como se establece en el artículo 792.3 de la LECrim: la anulación de las sentencias dictadas en ausencia del acusado, tal y como se ha señalado anteriormente, y la revisión de sentencias firmes.

9. En cuanto a la anulación de las sentencias dictadas en ausencia del acusado, hay que tener en cuenta que el propio artículo 793.1 LECrim se remite al párrafo segundo del apartado 1 del artículo 786 LECrim, que dispone que la ausencia injustificada del acusado que hubiera sido citado personalmente o en el domicilio o en la persona a que se refiere el artículo 775 (persona que las reciba en su nombre, con la advertencia de que la citación realizada en dicho domicilio o a la persona designada permitirá la celebración del juicio en su ausencia), no será causa de suspensión del juicio oral si el Juez o Tribunal, a solicitud del Ministerio Fiscal o de la parte acusadora, y oída la defensa, estima que existen elementos suficientes para el enjuiciamiento, cuando la pena solicitada no exceda de dos años de privación de libertad o si fuera de distinta naturaleza, cuando su duración no exceda de seis años.
10. Respecto de la revisión de sentencias firmes, en el procedimiento para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos, no se hace referencia a la posibilidad de recurrir en revisión las sentencias firmes. Pero teniendo en cuenta que el artículo 795.4 contempla como derecho supletorio de primer grado las normas del procedimiento abreviado y en defecto de éste, las del procedimiento ordinario y lo dispuesto en el artículo 792.3, que señala que contra las sentencias dictadas en apelación no cabe recurso alguno, sin perjuicio de lo establecido respecto de la revisión de sentencias firmes, es posible la revisión de las sentencias firmes dictadas en el procedimiento rápido para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos, siguiéndose, a tal efecto, las reglas contenidas en los artículos 954 a 961 de la LECrim.

será de 30 días, a partir de la notificación de la resolución recaída en el proceso judicial.

IV. EL PROCEDIMIENTO MONITORIO PENAL.

1. Panorámica.

Esta importante novedad de la reforma de la LECrim consiste en la instauración de un proceso por aceptación de decreto, contemplada en el recientemente creado Título III bis, que parte desde el artículo 803 bis a y siguientes, también puede denominarse como procedimiento monitorio penal¹¹⁴.

Se trata de un procedimiento que va dirigido a encausar delitos de escasa gravedad y que nace para agilizar los procesos penales relativos a la seguridad vial, como puede ser el conducir bajo los efectos del alcohol o los excesos de velocidad, cuya prueba se basa en un test de alcoholemia o en una fotografía del radar siendo bastante difícil de refutar. Con este procedimiento, se ofrece una respuesta punitiva rápida a una situación en la que, en muchas ocasiones, el autor del delito reconoce los hechos y únicamente pretende finalizar cuanto antes el proceso penal. Este procedimiento nace con un ámbito de aplicación limitado a cuestiones de tráfico en las que la sanción a imponer pueda ser una multa, la privación del permiso de conducir o ambas, en los que no se encuentren personadas ni la acusación popular ni particular (artículo 803 bis a) y el encausado acepte la solicitud de pena realizada por el Ministerio Fiscal, así como la acción civil resarcitoria si la hubiere (artículo 803 bis b) y su puesta en marcha resulta bastante sencilla: el Ministerio Fiscal realiza una propuesta de imposición de pena a través de un decreto, en el que identifica al encausado, el delito que ha cometido, la prueba existente, la idoneidad de la pena a imponer y demás cuestiones (artículo 803 bis c) y luego lo remite al juzgado que tras examinar la concurrencia de los requisitos del procedimiento, lo autorizará y notificará al encausado para que comparezca en el tribunal asistido de letrado (artículo 803 bis f); para mayor garantía, si el encausado al comparecer careciese de letrado se le proporcionaría uno de oficio (artículo 803 bis g). Para que el

¹¹⁴ GIMENO BEVIÁ, J. *Principales novedades en la reforma de la LECrim 2015*. Dossier reforma de la Ley de Enjuiciamiento Criminal. Thomson Reuters. 13 de octubre 2015, pág. 16. Realizado sobre el Proyecto de reforma de la LECrim sigue siendo válido al haberse transcrito literalmente los artículos del Proyecto a la reforma realizada en la Ley que entró en vigor el 6 de diciembre de 2015.

funcionamiento de este procedimiento sea eficaz, la comparecencia se convierte en un trámite imprescindible porque si el encausado no comparece, la propuesta del fiscal quedará sin efecto (artículo 803 bis h). En caso de que el encausado acepte la propuesta de pena en la comparecencia, el juez atribuirá al decreto el carácter de resolución judicial firme con todos los efectos de sentencia condenatoria y que ya no podrá ser susceptible de recurso alguno (artículo 803 bis i). Cuando el encausado no comparezca o en caso de que comparezca rechace del decreto, o que éste no sea autorizado por la autoridad judicial, proseguirá la causa por el cauce que corresponda (artículo 803 bis j).

2. La “administrativización del derecho penal”.

En cuanto a la incorporación de nuevos delitos en el Código Penal o la ampliación del tipo en algunos, como los que persiguen ilícitos penales contra la seguridad vial que se ha llevado a cabo en los últimos años, hay determinados autores que opinan que el Derecho penal está experimentado un fenómeno de crecimiento, por el que está comenzando a intervenir en ámbitos que, hasta ahora, no habían sido objeto de regulación penal. La principal consecuencia es la reducción de garantías procesales en aras de una pretendida mayor eficacia global en la persecución del delito. A este fenómeno es a lo que se ha dado en denominar “expansión del Derecho penal”¹¹⁵. Otra de las manifestaciones de la expansión del derecho penal, adicional a la flexibilización de los principios político-criminales o de las reglas de imputación es la llamada “administrativización” del Derecho Penal¹¹⁶, reflejado en la tendencia progresiva de que intervenga el Derecho penal tan pronto como se vea afectado cierto estándar administrativo. Así se ha pasado de un derecho penal que reaccionaba a posteriori contra un hecho lesivo individualmente delimitado, a un derecho penal de gestión punitiva de riesgos generales, a pesar de que el ilícito penal implica la lesión éticamente reprochable de un

¹¹⁵ GRACIA MARTÍN, Luis. *Prolegómenos para la lucha por la modernización y expansión del Derecho penal y para la crítica del discurso de resistencia*. Ed. Tirant Lo Blanch. 2003.

¹¹⁶ SILVA SÁNCHEZ, Jesús María. *La expansión del Derecho Penal: aspectos de la política criminal en las sociedades post industriales*. Ed. Cívitas 2001.

bien jurídico, mientras que el ilícito administrativo comprende únicamente un acto de desobediencia ético-valorativa. Al Derecho penal le compete la protección de los bienes individuales, mientras que el Derecho administrativo está obligado a asegurar el bienestar común.

Según defiende esta corriente doctrinal, lo que diferencia principalmente la infracción administrativa respecto a la penal, es que aunque la primera pretenda proteger a la sociedad, solo adquiere una tonalidad material si se contempla en conjunto, en cambio, si se contempla la infracción de manera individual, muchas veces ni siquiera llega a representar un peligro para un bien jurídico, citando como ejemplo los límites de alcohol para conducir automóviles; en este plano las sanciones administrativas se justifican en conjunto en términos de gestión (por ejemplo, reducir los índices de accidentes anuales), pero dicho criterio no es suficiente en el campo jurídico penal, ya que no interesa el aspecto estadístico, sino si la persona cuya conducta se enjuicia ha puesto en peligro bienes jurídicos, así la estadística juega un papel de presunción insuficiente para aplicar un criterio de imputación. Para esta corriente, el proceso de administrativización del derecho penal, alude a la aceptación de un razonamiento en que se asume la lesividad global derivada de acumulaciones o repeticiones, tradicionalmente propias de lo administrativo. La base de esta tendencia actual se halla en el desencanto social sobre la intervención resocializadora del Estado y la elevadísima sensación de riesgo y la obsesión por la seguridad de ciertos grupos sociales.

En el tema de la seguridad vial, la progresiva penalización de la conductas que atentan contra la normas de cuidado más elementales, que anteriormente se castigaban por medio del Derecho administrativo sancionador, puede estar produciendo una grave confusión en cuanto a la concienciación social y a la percepción que la propia sociedad tiene de estas conductas que se pretenden corregir; si el Derecho penal es el que debe aparecer en escena en última instancia cuando todos los demás elementos de coerción han fallado, mediante la imposición de una pena ejemplarizante al autor de un hecho punible con el fin de impedir que la conducta asocial del sujeto se siga produciendo y que le haga alcanzar la conciencia de que ha cometido un delito reprochable por la sociedad, en la actualidad, tal concienciación no se está produciendo por una importante razón:

En vía administrativa, la normativa sancionadora en materia de infracciones de tráfico¹¹⁷ en su artículo 77 c) establece como sanción muy grave el conducir con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas o con presencia en el organismo de drogas. La cuantía que para esa sanción se refleja en el artículo 80 del mismo texto legislativo, es de 500 euros, cuantía que se elevará hasta 1000 euros para aquel conductor que ya hubiera sido sancionado en el año inmediatamente anterior por exceder la tasa de alcohol permitida o para el que haya circulado con una tasa que supere el doble de la permitida.

En la vía penal, la implantación del procedimiento para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos y la aplicación en la práctica diaria a estos juicios rápidos de la conformidad premiada a la que habitualmente se acoge el autor del hecho, suele concretarse en que el acusado, con la aquiescencia del Ministerio Fiscal, alcanza a negociar una pena de multa, que suele girar en torno a los 800 euros y en la retirada de la autorización administrativa para conducir vehículos por un periodo de un año.

Esta tendencia que premia la conformidad penal está consiguiendo que los infractores habituales en la conducción etílica opinen que les suele ser más beneficiosa la vía penal porque les sale más barata debido a que la sanción económica a imponer por el Juzgado tras la conformidad es menor en unos 200 euros que en la vía administrativa que castiga con mil euros la reincidencia en la conducción embriagada y porque al ser penas que habitualmente no acaban con el acusado en prisión, este no suele tener conciencia de haber cometido ningún delito, todo lo más, que al ser una pena económica, al igual que la sanción administrativa, queda exculpado de ella mediante el pago de su importe, por lo que la irrupción del Derecho penal en materia de delitos contra la seguridad del tráfico acaba convirtiéndose para el penado en otro tipo de sanción administrativa más, desvalorando en mucho la acción penal que se convierte en una alternativa más beneficiosa y económica para el infractor que la acción administrativa.

¹¹⁷ 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. BOE núm. 261, de 31 de octubre de 2015.

Como se puede ver, de cara a la sociedad, una de las dos vías no está cumpliendo su cometido con eficacia por lo que sería preciso, a mi entender, que se realizasen varias modificaciones legales para que una persona evitase rebasar los límites de la mera sanción administrativa y cayese de lleno en la justicia penal: una, que la compulsión económica que la vía administrativa ejerza sobre el administrado sea de tal magnitud que el posible infractor desista de conductas antirreglamentarias, aplicándose siempre la sanción, no como una cantidad igualitaria para todos los conductores sino como una sanción proporcional a la cantidad real que cada conductor infractor percibe como ingresos reales porque la aplicación de una cantidad fija igual para todos los conductores, solo beneficia a aquel que tenga un nivel económico más elevado y que se escapa de la acción correctora administrativa por el mero hecho de pagar las sanciones que se le vayan imponiendo y por supuesto, eliminando el procedimiento sancionador abreviado, que solo ha conseguido que el ciudadano vea a la Administración como una recaudadora de dinero de forma que mientras el infractor se conforme con pagar la mitad de lo que supone la multa pecuniaria en el plazo de veinte días desde la notificación, se pueden vulnerar todas porque con solo pagar la multa, todo vale. Buena prueba de ello la encontramos en la detracción de puntos del permiso de conducir por exceso de velocidad: la velocidad en autopistas está limitada a 120 km/h y la amplia mayoría de los conductores conoce que hasta alcanzar los 150 km/h, la denuncia por superar el límite legal de velocidad supone solo un importe de 100 euros¹¹⁸ (reducido a 50 si se utiliza el procedimiento sancionador abreviado¹¹⁹) y no se detraen puntos del permiso de conducir, por lo que muchos de ellos se arriesgan a pagar “solo” 50 euros por superar la velocidad máxima en 30 km/h si son captados por un cinemómetro para ganar unos minutos en su viaje.

Otra modificación propuesta “*lege ferenda*” va dirigida a mitigar los beneficios que pueda obtener el acusado en vía penal por un delito contra la seguridad del tráfico mediante la conformidad con la acusación: o bien

¹¹⁸ Anexo IV 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 que detalla el cuadro de sanciones e infracciones sobre exceso de velocidad captado por el cinemómetro.

¹¹⁹ Artículo 94 del mismo Real Decreto Legislativo.

se reducen o suprimen tales beneficios para que el condenado cumpla la pena íntegra o bien se incrementa la duración de las penas, eliminando la pena de multa por ser pareja a la de la vía administrativa de manera que el conductor juzgado se vea a sí mismo no como un infractor sino como un verdadero delincuente con todo lo que ese término conlleva, pudiéndose entonces aplicar la reducción de la condena premiando su conformidad con la misma. Solo entonces, cuando el acusado por un delito contra la seguridad vial vea que obtiene un grave reproche social con la imposición de una pena que sea realmente ejemplarizante y distinta de la sanción administrativa por la conducta cometida, se alcanzará la plena eficacia de ambas ramas del Derecho, la administrativa y la penal.

Y una tercera manera de enfocar la responsabilidad de las conductas penalmente reprochables en materia de seguridad vial podría alcanzarse con una profunda modificación del sistema procesal español para que se reduzcan las penas en ese ámbito. Me explico: a la vista queda que una amplia mayoría de los delincuentes viales no son conscientes de cometer un delito a los mandos de sus vehículos porque el sistema punitivo no les amedrenta ya que habitualmente el reproche penal queda en una mera multa pecuniaria pagadera en plazos y negociada con el Fiscal y quedando las penas de prisión para hechos de la máxima gravedad, con lo que el objetivo de la aplicación de la pena no alcanza a la mayoría de los investigados por delitos contra la seguridad vial que no suelen ser delincuentes habituales, sino ciudadanos normales que sobrepasan la delgada línea que separa la vía administrativa sancionadora para caer de lleno en el ámbito penal.

Ante esta situación, un posible tratamiento podría pasar por la modificación legal oportuna para que:

- 1.- Los delitos contra la seguridad vial de poca entidad, como puedan ser la conducción etílica o por drogas detectada en controles preventivos o en situaciones de accidentes de escasa importancia sin víctimas, el exceso de velocidad punible sin llegar a la temeridad o la conducción con pérdida de vigencia de la autorización administrativa por pérdida de los puntos asignados, por ejemplo, aunque sin ser un *numerus clausus*, se castigaran con una pena de diez a treinta días de condena.

2.- Que esa condena se llevase a efecto de manera inmediata a la celebración de la vista oral tras dictarse sentencia en el momento, pudiendo incluso en caso necesario crearse los juzgados especializados en tráfico si el volumen de casos a juzgar lo hiciera necesario por tratarse de los delitos más habituales entre la ciudadanía.

3.- Que el cumplimiento de la pena se realizase en centros no penitenciarios, como pudieran ser las salas de detenidos de las dependencias policiales existentes o de nueva creación en las Jefaturas de las Policías Locales, manteniendo a estos condenados con total separación de los presos comunes. Para ello podría estarse a lo dispuesto en la Disposición Final Quinta de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local¹²⁰, que dispone lo siguiente:

«A partir de la entrada en vigor de esta Ley, los Municipios cabeza de partido judicial en que no exista establecimiento penitenciario alguno asumirán, en régimen de competencia delegada, la ejecución del servicio de depósito de detenidos a disposición judicial, correspondiendo la custodia de dichos detenidos a la Policía Municipal en funciones de Policía Judicial». Para ello, debería dársele a los integrantes de estos Cuerpos, *“lege ferenda”*, la total competencia para la investigación de todos los delitos contra la seguridad vial que ocurriesen en sus respectivos términos municipales.

4.- Que el cumplimiento de la condena se realizase de manera íntegra sin posibilidad de reducción por la escasa duración de la misma y sin posibilidad de beneficio por conformidad por el mismo motivo.

Con la modificación propuesta, una persona normal que ha cometido un delito, que a los ojos de la sociedad tiene escasa relevancia, percibiría con el cumplimiento de la pena de privación de libertad sugerida de entre diez y treinta días que efectivamente su comportamiento es digno de reproche social, pero que se le castiga de modo somero por tratarse de un hecho punible que en España tratamos con mayor levedad que en otros países de nuestro entorno, pensando a mi entender, que ese corto espacio de privación de libertad evitaría la reincidencia, pues nadie desea estar privado de libertad aunque sea por poco tiempo y conseguiría mayores

¹²⁰ BOE núm. 80, de 03 de Abril de 1985.

logros en cuanto a la función resocializadora de la pena, ya que el establecimiento de multas penales con cuantía negociable no separan a los ojos del reprochado el ámbito administrativo del penal por recibir un trato casi similar en ambas vías.

CAPÍTULO QUINTO. LA FISCALÍA ESPECIAL PARA DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

I. PLANTEAMIENTO

Es en el año 2005 cuando la Fiscalía General del Estado comienza a darse cuenta de la importancia que tiene la seguridad vial dentro del ámbito penal y por ello, decide incorporar a su memoria anual de ese año dentro del capítulo III dedicado a la actividad del Fiscal en el apartado H titulado “Algunas cuestiones de interés con tratamiento específico” el punto 6º dedicado a los Delitos contra la Seguridad Vial, que se mantendrá también en la Memoria del año siguiente hasta la creación de la figura del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial.

Aunque la Instrucción 11/2005¹²¹ sobre la instrumentalización efectiva del principio de unidad de actuación establecido en el artículo 124 de la Constitución Española en cuanto a la reordenación de los Órganos Centrales del Ministerio Fiscal para hacer efectivo el principio constitucional de unidad de actuación no incluía una Fiscalía para delitos contra la Seguridad Vial como materia especializada, la preocupación de la Fiscalía General del Estado ante la incidencia y magnitud de las infracciones penales relacionadas con la circulación de vehículos a consecuencia del incesante incremento del tráfico rodado se puso de manifiesto en la Consulta 1/2006, de 21 de abril, sobre calificación jurídico penal de la conducción de vehículos de motor a velocidad extremadamente elevada y en la Instrucción 3/2006, de 3 de julio, sobre criterios de actuación del Ministerio Fiscal para una efectiva persecución de los ilícitos penales relacionados con la circulación de vehículos a motor, reclamando la atención específica y adecuada del Ministerio Fiscal para colocarse en primera línea de la respuesta punitiva frente a esta manifestación de la criminalidad.

En esta reacción institucional, la unificación de criterios de actuación en la represión de los ilícitos penales de tráfico viario debía constituir un eficaz mecanismo para el correcto ejercicio de la función fiscal, buscando una

¹²¹ Emitida por el Fiscal General del Estado en fecha 10 de noviembre de 2005.

respuesta proporcionada, disuasoria y efectiva frente a esta delincuencia vial que por las gravísimas consecuencias que había ocasionado y aún sigue ocasionando la utilización de vehículos a motor no podía quedar devaluada ante cierto sentimiento de impunidad, relajación en la fijación de perfiles de las figuras penales o adopción de criterios restrictivos en la calificación de determinadas conductas cometidas en su ámbito.

El Real Decreto 709/2006, de 9 de junio, por el que se establecía la plantilla orgánica del Ministerio Fiscal para el año 2006, creó en la cúspide de la Carrera Fiscal la plaza de Fiscal de Sala para coordinar la labor de persecución de los delitos contra el tráfico y la seguridad vial, ámbito en que, según su Exposición de Motivos, *“la sensibilidad del Gobierno y de toda la sociedad española ha aumentado considerablemente teniendo en cuenta que ciertas conductas ilícitas relacionadas con la circulación de vehículos a motor son merecedoras de un tratamiento criminal y en consecuencia, de la persecución pública, especialmente cuando se producen quebrantos en derechos tan elementales como la vida o la integridad física de las personas o daños en los bienes”*.

Con la creación de la figura del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial se tradujo operativamente el compromiso con la seguridad vial del Ministerio Fiscal desde la perspectiva del principio de especialización y de la instrumentalización efectiva del principio de unidad de actuación plasmados en la Instrucción 11/2005 de la Fiscalía, que buscaba una respuesta adecuada a la siniestralidad vial y trataba de promover la acción de la Justicia, cumpliendo el mandato del artículo 124 de nuestra Constitución, en las materias relativas a la seguridad vial.

Orgánicamente se compone de un Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, dos Fiscales Adscritos al Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial y cincuenta Fiscales Delegados, uno por cada provincia española.

II. FUNCIONES

Entre las funciones que tiene encomendadas la Fiscalía de Sala de Seguridad Vial se pueden destacar las siguientes:

- La Coordinación y supervisión de las Secciones especializadas de las

Fiscalías Territoriales, recabando los informes oportunos y dirigiendo por delegación del Fiscal General del Estado las respectivas Redes de Fiscales especialistas, como foro de intercambio de información y difusión de criterios de actuación en todo el territorio nacional.

- La investigación de asuntos de especial importancia que el Fiscal General del Estado pueda asignar, tramitando las correspondientes diligencias de investigación, participando directamente, o a través de los Delegados en el procedimiento en sus distintas fases y ejercitando las acciones oportunas.
- La proposición al Fiscal General del Estado de las Circulares e Instrucciones que considere necesarias y la elaboración de propuestas de resolución de las Consultas que se planteen sobre las materias de su competencia y la del impulso y participación en la adopción de Protocolos y Convenios de coordinación y colaboración con los demás organismos implicados en la prevención, erradicación, y persecución de los delitos contra la seguridad vial.
- La de facilitar una adecuada información y participación de las víctimas en el proceso, protegiendo sus derechos e intereses.

La mayoría de las funciones van destinadas fundamentalmente a cumplir los objetivos de unificación de criterios de actuación en la represión de los ilícitos penales del tráfico viario así como de búsqueda de una respuesta proporcionada, disuasoria y efectiva frente a esta delincuencia, que por las gravísimas consecuencias que ocasiona, no puede quedar devaluada ante cierto sentimiento de impunidad, relajación en la fijación de perfiles de las figuras penales o adopción de criterios restrictivos en la calificación de determinadas conductas cometidas en su ámbito.

La instrucción 5/2007, de 18 de julio, de la Fiscalía General del Estado, creó la Sección especializada de Seguridad Vial y la figura del Fiscal Delegado y establece que la Sección de Seguridad Vial debe existir en todas las Fiscalías territoriales, integradas en su organigrama como Unidades con específicos cometidos, cualquiera que sea su tamaño. La especialización coordinada en vertical, eje del cambio organizativo del Ministerio Fiscal que determina la creación de los Fiscales de Sala Coordinadores, comporta en todas las Fiscalías la constitución de la correspondiente Sección especializada de Seguridad Vial, conforme a un

esquema homogéneo aún con diferencias, en función de las plantillas y del volumen de actividad generado en cada caso.

En el funcionamiento de las Secciones, la clásica organización territorial del Ministerio Fiscal se ha enriquecido con la estructura funcional en vertical que la experiencia y alto grado de especialización de los respectivos Fiscales de Sala han aportado, pero la eficacia de la labor de la Sección ha requerido de los necesarios medios materiales y personales que han permitido hacer efectiva la exigencia de especialización del Ministerio Público.

Con el establecimiento de la Sección especializada de Seguridad Vial, se ha pretendido constituir una red de auténticos Fiscales especialistas que puedan intervenir con absoluta garantía en los procesos jurídicos que se hayan originado en tan sensible materia, estando coordinados por el correspondiente Fiscal de Sala Coordinador, aunque conservando el Fiscal Jefe de cada órgano territorial plena competencia organizativa y su posición de dirección en el organigrama jerárquico del Ministerio Fiscal.

Al frente de las respectivas Secciones se ha situado en todas y cada una de las Fiscalías un Delegado de la especialidad y con esta figura se ha tratado de articular una Red centralizada en el Fiscal de Sala desde la que se difunden y se intercambian argumentos jurídicos, actuaciones de las distintas Fiscalías, jurisprudencia de Audiencias y criterios que han ayudado en la tarea unificadora.

El Fiscal Delegado o Coordinador ejerce similares funciones a las descritas para el Fiscal de Sala en el territorio de su jurisdicción bajo la dependencia del Fiscal Jefe y en estrecho contacto con el Fiscal de Sala de Seguridad Vial.

Entre las funciones que recoge el apartado VI.4 de la Instrucción 5/2007 relativa a las Secciones de Seguridad Vial están las siguientes:

- 1) Trasladar a los Fiscales las pautas de actuación en materia de seguridad vial generadas por la Fiscalía General del Estado y por el Fiscal de Sala Coordinador.
- 2) Asumir directamente la llevanza de las causas relativas a seguridad vial de mayor entidad o complejidad, cuando el Fiscal Jefe así lo determine, conforme a lo dispuesto en el artículo 26 del Estatuto

Orgánico del Ministerio Fiscal.

- 3) Supervisar el seguimiento de las pautas unificadas de actuación alcanzadas en materia de seguridad vial.
- 4) Asumir, cuando el Fiscal Jefe lo delegue, la redacción del informe anual sobre seguridad vial, a integrar en la Memoria.
- 5) Se encargará de mantener, cuando el Fiscal Jefe lo delegue, las reuniones periódicas procedentes con autoridades gubernativas con competencia en la materia, Guardia Civil de Tráfico y Policías Autonómicas y Locales en relación con los delitos relacionados con la seguridad vial. También, cuando el Fiscal Jefe lo delegue, mantendrá las reuniones y contactos que estime oportunos con Asociaciones de Víctimas en este ámbito.
- 6) Mantener en el ámbito territorial, cuando el Fiscal jefe lo delegue, la actividad de colaboración y participación precisa con los servicios y entidades, públicas y privadas que tengan como función promover, garantizar e investigar la seguridad vial.
- 7) Realizar actuaciones encaminadas a velar por los derechos de las víctimas de la violencia vial.
- 8) Promover el debido cumplimiento de las comunicaciones inter institucionales relativas a su área funcional (las Instrucciones de la Fiscalía General del Estado 4/1991 de 13 de junio, 2/1999 de 17 de mayo y 1/2003, de 7 de abril instan a que cuando se solicite el sobreseimiento o se dicte sentencia absolutoria en procedimientos por conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, se pida al Juzgado que notifique la resolución a la Jefatura Provincial de Tráfico por si la conducta mereciera el reproche como ilícito administrativo).
- 9) Remitir al Fiscal de Sala los escritos de acusación, informes, testimonios de actuaciones, sentencias y recursos sobre la materia que revistan singular trascendencia.
- 10) Participar en las reuniones que periódicamente se celebren con el Fiscal de Sala Coordinador con vistas a unificar criterios.
- 11) Elaborar un informe semestral que será remitido al Fiscal de Sala

Coordinador, en el que se harán constar las estadísticas semestrales, reuniones mantenidas con autoridades y agentes sociales, referencia a asuntos de mayor trascendencia o complejidad y las cuestiones o problemas sustantivos, procesales o relativos a la organización del servicio que se planteen.

- 12) Se encargará, cuando el Fiscal Jefe lo delegue, de la llevanza de los Registros de la Sección.
- 13) Deberá dar cuenta al Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial de las diligencias o procedimientos que puedan merecer la consideración de “especial trascendencia” a los efectos de su posible intervención directa.

III. INICIATIVAS DE LA FISCALÍA DE SEGURIDAD VIAL.

Tras el desarrollo de las funciones teóricas principales de los integrantes de la Fiscalía Especial para Delitos contra la Seguridad Vial, esas funciones se han materializado en diversas iniciativas en aras de mejorar las cifras de siniestralidad vial en nuestras carreteras.

Por un lado se ha formalizado la creación del Foro de Seguridad Vial, donde cada Fiscal Delegado estructura un archivo con toda la información, sentencias de Audiencias, cifras estadísticas administrativas y judiciales, artículos o trabajos de interés elaborados en su territorio sobre seguridad vial, planes de actuación, de movilidad vial, etc., que sirvan para dar una idea lo más aproximada posible del estado de la seguridad vial en su provincia o comunidad autónoma y el desarrollo de las funciones del Ministerio Fiscal en ella.

También ha surgido la iniciativa del Fiscal de Sala de Seguridad Vial , junto con el Fiscal-Jefe de Alicante dirigida a incorporar en la fase de instrucción penal de las causas por delitos contra la seguridad vial más relevantes (homicidios imprudentes, y supuestos agravados de reincidencia), un informe pericial criminológico sobre el investigado como instrumento auxiliar para decidir la imposición de las consecuencias jurídicas más idóneas, eligiéndose como experiencia piloto los partidos judiciales de Alicante-Elche. Allí, el Fiscal Delegado de Seguridad Vial de Alicante, el

Fiscal Adscrito de Seguridad Vial de Elche, diversos investigadores en materia criminológica, psicológica y jurídica del Centro Criminal para el estudio y prevención de la delincuencia en colaboración con la Universidad Miguel Hernández de Elche y componentes de la Policía Local de Elche licenciados en Criminología están llevando a cabo estudios criminológicos sobre delincuencia del tráfico en nuestro país, tratando de profundizar en las causas de los delitos y accidentes de tráfico, para colaborar a una justicia más humanizada y adecuada a la real entidad de los hechos y para diseñar, en general, respuestas más acertadas para la prevención de las graves tragedias que tienen lugar en las vías públicas.

IV. MEMORIAS DE LA FISCALÍA DE SEGURIDAD VIAL.

1. Memoria del año 2005.

Por primera vez la Memoria de la Fiscalía General del Estado dedicaba un apartado a la actividad del Ministerio Fiscal en el ámbito de los delitos de homicidio y de lesiones graves causadas por imprudencia y en general a los delitos sobre la seguridad del tráfico.

Con ello se constataba que la Seguridad vial comenzaba a considerarse una materia de constante actualidad que constituía un verdadero problema social a la vista del elevado índice de accidentes de tráfico que se producían en nuestro país, con las graves consecuencias que generaba para la vida o salud de las personas. Esta preocupación social fue uno de los motivos por el que en el Congreso de los Diputados se constituyó una Comisión Sobre Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico, que tenía por objeto el análisis de esta problemática y el planteamiento de soluciones.

Ello motivó que se solicitara a las Fiscalías la inclusión de un capítulo dedicado a la seguridad vial en la Memoria del año 2005 dentro del apartado de «*cuestiones de interés con tratamiento específico*», cuyo contenido hacía referencia a las causas que entonces se consideraron como factores desencadenantes de accidentes, las cuales fueron principalmente:

- a) la distracción por el uso indebido del teléfono móvil constituyendo la causa determinante de un elevado número de colisiones por alcance, laterales y frontolaterales
- b) la transgresión a las normas de circulación, entre las que se señalaba, el sobrepasar los límites de velocidad circulando a velocidad inadecuada para el trazado de la vía o las condiciones del vehículo, el no respetar las reglas de prioridad y el circular conduciendo un vehículo con una tasa de alcohol superior a la permitida.
- c) los atropellos de un vehículo a uno o más peatones, bien por la irrupción antirreglamentaria del peatón, o bien por la velocidad excesiva o inadecuada del vehículo, cuando no la coincidencia de ambas.

En esa Memoria se constataba la permisividad en cuanto al tratamiento penal de los accidentes de tráfico en relación a que en épocas pasadas era tremendamente riguroso pese a que en el año 2005 había aumentado notablemente el parque automovilístico y la accidentalidad de tráfico. Ello se debía, en parte, a las diferentes modificaciones de la Ley de Enjuiciamiento Criminal y del Código Penal, desde la segunda mitad de los años 1980 hasta el Código Penal de 1995, con la despenalización de los accidentes con resultado de daños aunque la imprudencia fuera grave y las lesiones no constitutivas de delito por imprudencia leve, tipificándose como delito únicamente el homicidio y las lesiones de los artículos 147.1, 149 y 150 cuando se producían en accidente por imprudencia grave y considerando falta las demás conductas, todo ello, a pesar de que los delitos de riesgo o contra la seguridad del tráfico, como la conducción alcohólica y la conducción temeraria, habían experimentado un notable agravamiento.

En cuanto a los datos estadísticos que por aquel entonces podía aportar cada provincia, todas coincidían en poner de manifiesto la ausencia de datos fiables en relación a estos delitos, ya que en las estadísticas anuales solo constaban incluidos como delitos de riesgo la conducción bajo la influencia del alcohol, la negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia, la conducción temeraria, la creación de riesgos para la circulación y la conducción con desprecio para la vida de los demás.

Se pudo comprobar que la mayor parte de las Memorias provinciales aludían a la ausencia de datos estadísticos relativos a las imprudencias en la circulación viaria con resultado lesivo o mortal, impidiendo hacer una valoración completa de estas infracciones, sugiriendo la posibilidad de modificar las estadísticas, introduciendo esos datos, para así poder hacer un análisis más completo. Se sugería también la necesidad de realizar las adaptaciones necesarias en los programas informáticos para que se pudieran reflejar las cifras referentes a los delitos contra la seguridad del tráfico en cada una de sus modalidades de conducción alcohólica, conducción temeraria y conducción con consciente desprecio a la vida de los demás, con o sin resultado lesivo para la vida e integridad física, tanto si se tramitaban por el procedimiento de Juicio Rápido como si se instruían por el del Procedimiento Abreviado, así como las magnitudes de ilícitos imprudentes con resultado de muerte o lesiones con ocasión del tráfico rodado, distinguiendo las graves de las leves.

Otra de las cuestiones que en esa Memoria se ponía de manifiesto era que en la mayoría se los supuestos, casi todos los accidentes de tráfico, salvo que en ellos tuviera influencia el alcohol, o la imprudencia fuera manifiestamente grave, eran juzgados como faltas, como consecuencia de una actitud excesivamente laxa de los órganos judiciales y del Ministerio Fiscal en la aplicación de estos tipos penales. Igualmente, también se estimaba como falta de lesiones la causada por imprudencia grave cuando el resultado lesivo era el previsto en el artículo 147.2, es decir un resultado menos importante.

En resumen, tratándose de lesiones, la falta vendría definida por un menor desvalor de la acción, apreciable en los casos de levedad en la imprudencia, o bien por la menor entidad del resultado, aunque la culpa fuera grave.

Dado que los accidentes de tráfico constitutivos de falta del artículo 621 CP, sólo eran perseguibles previa denuncia de la persona agraviada o su representante legal, ello dio pie a que el procedimiento iniciado por el parte de lesiones o el atestado de la policía judicial se archivase en los Juzgados hasta que se produjera la denuncia dentro del plazo legal y una vez producida la denuncia, se celebrase el juicio de faltas, salvo cuando las partes perjudicadas llegaban a un acuerdo, que producía el archivo del juicio por renuncia del perjudicado al ejercicio de la acción penal.

Las propias Fiscalías ponían de relieve que los Fiscales no asistían a la mayoría de los juicios de faltas que se celebraban por las consecuencias derivadas de un accidente de circulación, desde que se publicó la Instrucción 6/1992, de 22 de septiembre, «*Sobre aplicación de algunos aspectos del proceso penal*», en virtud de la reforma llevada a cabo por la Ley 10/1992, de 30 de abril, de Medidas Urgentes de reforma procesal. Esta Ley introducía como novedad sustancial en la LECrim la posibilidad de que, en determinados supuestos, el Ministerio Fiscal no interviniera en los juicios de faltas, recogándose en la exposición de motivos que el objetivo era lograr un mejor aprovechamiento de los recursos de esta Institución, mediante su presencia en la persecución de infracciones penales de mayor relevancia.

En el artículo 969, párrafo 2º de la citada Ley, se decía que el Fiscal asistirá a los juicios de faltas siempre que a ello sea citado con arreglo al artículo 962, añadiendo que «el Fiscal General del Estado impartirá instrucciones sobre los supuestos en los que, en atención al interés público, los Fiscales podrán dejar de asistir al juicio cuando la persecución de la falta exija la denuncia del ofendido o perjudicado».

En cuanto a los delitos contra la seguridad del tráfico, o delitos que ponen en manifiesto riesgo la vida o la integridad corporal de las personas, el Código Penal distinguía diferentes conductas:

- a) La conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes (artículo 379)
- b) La negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia (artículo 380)
- c) La conducción temeraria poniendo en concreto peligro la vida o la integridad corporal de las personas (artículo 381)
- d) La conducción con consciente desprecio a la vida de los demás (artículo 384)
- e) La colocación de obstáculos en la vía con grave riesgo para la circulación (artículo 382).

De estos delitos de riesgo en la seguridad del tráfico, las conducciones temerarias o con consciente desprecio a la vida de los demás, fueron las

menos frecuentes, quedando relegadas prácticamente a casos muy esporádicos, como la conducción por autovías en sentido contrario, la conducción por calles urbanas por direcciones prohibidas, o las competiciones de velocidad. Muchas de esas conductas estaban asociadas a la ingestión previa de alcohol. La colocación de obstáculos en las vías fue aún más infrecuente.

Los delitos más frecuentes contra la seguridad del tráfico fueron la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y la negativa a la realización de las pruebas de alcoholemia. El delito de conducción alcohólica fue el que mantuvo un elevado porcentaje de los procedimientos urgentes. Dado que no existía una tasa objetivada en la alcoholemia, se pudo constatar que sí había Juzgados de lo Penal o Salas que calificaban como delito la conducción cuando el nivel de alcohol en aire espirado era de 0,6 ml./l. (1,2 gr./l. de alcohol en sangre) por el contrario había algunos otros que absolvían (incluso por vía de apelación) a pesar de un alto índice de 0,9 ml./l. en aire espirado (equivalente a 1,8 gr./l. de alcohol en sangre).

Se fundamentaban muchas absoluciones en la ausencia de peligro para la seguridad del tráfico porque el índice no había rebasado los 0,75 ml./l en aire (1,5 gr./l. en sangre) y ello siguiendo algunas Sentencias del Tribunal Supremo que señalaban que a partir de 1,5 gr./l. de alcohol en sangre la influencia es probable y a partir de 2,0 es segura.

En cuanto a la negativa a someterse a las pruebas de detección del grado de impregnación alcohólica, se pudo constatar que dicha negativa habitualmente se hallaba asociada a la ingesta de alcohol y por consiguiente, al delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas. El conductor al que se pretendía someter a la prueba, bien en un control preventivo, bien en un accidente de tráfico al ser consciente de haber ingerido alcohol, en muchas ocasiones prefería que se le acusara de desobediencia y con ello evitar la objetivación de la tasa alcohólica, antes de que se le imputara un delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, que además de la sanción pecuniaria correspondiente, en todo caso le iba a suponer una pena accesoria de

privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por un tiempo superior a uno y hasta cuatro años¹²².

Constataba esa Memoria que, en el caso de denuncias por controles preventivos de alcoholemia, el procedimiento de enjuiciamiento rápido se había mostrado muy eficaz generando la incoación y tramitación de muchas diligencias urgentes porque daba una respuesta rápida y eficaz a la pequeña delincuencia vial que se encontraba ampliamente relacionada con los accidentes de tráfico. En este tipo de delitos se alcanzaba un alto nivel de sentencias de conformidad del artículo 801 LECrim por un doble motivo: por un lado, el condenado se beneficiaba de la reducción de la pena, especialmente de la pena de privación del permiso de conducir y por el otro lado, la Administración de Justicia se beneficiaba de que con los mínimos trámites se juzgaba una conducta delictiva, se declaraba su firmeza y se comenzaba la ejecución.

Desde ese momento, el instrumento del enjuiciamiento rápido para determinados delitos se consideró una eficaz respuesta ante las conductas antijurídicas, que se conseguía mediante la agilización de los procesos penales por la aplicación de los juicios rápidos a estos tipos delictivos, de manera que la condena y privación del permiso de conducción se producía a los pocos días de unos hechos tan recientes que permitían a la acusación disponer de pruebas más contundentes por las que se alcanzaba un mayor porcentaje de condenas en los casos en los que no se llegaba a la conformidad con la rebaja sustancial de la pena.

En el caso de que el juzgador se hallase ante la concurrencia de un delito contra la seguridad del tráfico, como por ejemplo una conducción temeraria y un accidente de circulación que generase una muerte o lesiones por imprudencia, se aplicaba la norma específica del concurso establecida en el artículo 383 del Código Penal, acusando al autor de ambos delitos pero solicitando las penas por el delito más grave perpetrado.

¹²² Privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por un tiempo superior a uno y hasta cuatro años impuesta por la Ley Orgánica 15/2003, de 25 de noviembre por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal a todos los conductores castigados como reos de un delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas

Se destacaba ya por aquel entonces el malestar que se detectaba en los ciudadanos que eran familiares de víctimas, especialmente fallecidos, por la excesiva laxitud del sistema penal, porque apreciaban la falta de rigor en la represión penal del homicida o del autor de graves lesiones que llegaba incluso a la no detención y puesta a disposición judicial de los autores de delitos contra la seguridad del tráfico que tan fatales consecuencias generaban a los familiares (como exige el artículo 492 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal). Así, los familiares de víctimas tenían la impresión de que los autores de homicidios causados mediante la conducción anómala de un automóvil salían impunes del delito cometido, es más, sin haber tenido constancia siquiera de que ese hecho era merecedor de un reproche penal, sino que tan solo se habían causado la muerte o las lesiones del perjudicado de manera accidental, sin influir en nada la actividad humana, siendo resarcido el daño causado mediante el abono de las indemnizaciones pertinentes a cargo de las compañías aseguradoras de automóviles. Lo único que pedían los familiares de víctimas de accidentes de tráfico causados por delincuentes viales era tratar de alcanzar la propia satisfacción moral al ver que el homicida o el conductor criminal eran tratados policial y judicialmente con el rigor que tales conductas merecían y en todo caso, simplemente pidiendo que se hiciera justicia, cosa que no parecía suceder.

A la vista de lo que demandaba la sociedad en ese momento, desde las diversas Fiscalías se emitieron una serie de propuestas que se plasmaron en seis apartados, a saber:

1. Volver a incluir en nuestro Código Penal la tipificación del delito de conducción sin haber obtenido el permiso de conducir que desapareció de la norma penal con la reforma operada en el año 1983 y que con su inclusión de nuevo serviría para reforzar el sistema recientemente implantado por entonces del permiso de conducir por puntos mediante la imposición de una pena al conductor que condujera, bien sin permiso de conducir, bien con la autorización administrativa que hubiera perdido su vigencia por la pérdida total de los puntos asignados.
2. Determinar, en los controles de alcoholemia aleatorios o preventivos, un índice mínimo que podría situarse entre el doble y el triple del mínimo que se sanciona por vía administrativa. Esta

regulación debería ser rigurosa y precisa debido al arraigo en la cultura española del consumo elevado de alcohol que ponía en grave riesgo bienes jurídicos de máximo valor.

3. Volver a penalizar el delito de homicidio y las lesiones muy graves causadas por imprudencia leve por haber infringido las normas reglamentarias.
4. Modificar la reforma efectuada en el año 2003 de la regulación de la prisión provisional que no permitía su aplicación a los delitos imprudentes por muy graves que estos hubieran sido.
5. En los accidentes de tráfico, separar el ejercicio de la acción penal de la acción civil. Debido a la dilación procesal en lo relativo a la determinación de la duración de las lesiones ocurridas en el accidente y en la cuantía de los daños ocasionados, interesaría en cuanto al ámbito penal limitarse en el juicio a establecer las responsabilidades penales dejando al ámbito civil el debate sobre la cuantía de las indemnizaciones que derivasen del ilícito penal cometido.
6. Incluir como delito la manipulación de los instrumentos de control de velocidad obligatorios en los vehículos pesados, tanto el tacógrafo, como indicador de la velocidad máxima que un vehículo de ese tipo puede alcanzar y del tiempo de conducción de su conductor, como del limitador de velocidad que impide a estos vehículos superar la velocidad máxima determinada por el instrumento. Esta penalización se solicitó debido a la alta siniestralidad de este tipo de vehículos, sobre todo cuando en un accidente chocaban contra un turismo, que solía ser el más perjudicado en la colisión. La manipulación de los instrumentos de control, sobre todo en camiones, era muy frecuente ya que el conductor o el empresario titular del vehículo pesado modificaba uno o ambos instrumentos con el fin de llegar antes a su destino habitualmente por motivaciones económicas. De esta forma no se reflejaban adecuadamente ni el tiempo de conducción de la persona que lo manejaba ni la velocidad real a la que el vehículo había circulado. Estas manipulaciones solo se consideraban como infracción administrativa. El inconveniente de la penalización de estas conductas como falsificación documental recababa en que el

disco diagrama de control del tacógrafo analógico estaba considerado como documento privado y no oficial, lo que plantearía problemas de tipicidad penal.

2. Memoria del año 2006.

Continuando con el compromiso asumido por el Ministerio Fiscal en la lucha contra la siniestralidad vial, en el año 2006 la Memoria anual de la Fiscalía General del Estado dedicó un apartado específico al estudio y seguimiento de las infracciones penales relacionadas con la seguridad del tráfico. Tras recabar información de las cincuenta Fiscalías territoriales, para poder valorar de qué manera y en qué medida debía mejorar la actuación de los Fiscales, se efectuaron una serie de consideraciones:

En cuanto al tratamiento jurisdiccional de las imprudencias viarias, se partía del hecho, constatado ya en la Memoria de 2005, de que la mayoría de las imprudencias cometidas en el ámbito de la circulación de vehículos a motor se valoraban habitualmente como leves, salvo que se detectase a primera vista la concurrencia de un elemento de riesgo claramente delictivo, como la conducción influenciada por el consumo de alcohol o manifiestamente temeraria y ante la certeza de que tal calificación estuviera enmascarando un porcentaje indeterminado de comportamientos negligentes de carácter grave, las distintas Fiscalías incidieron en la necesidad de combatir esa tendencia en la habitualidad de la calificación de forma que, del estudio exhaustivo de cada caso, se diera una respuesta penal adecuada a la gravedad de cada conducta contribuyendo a paliar desde la propia Administración de Justicia el sentimiento de impunidad ante este tipo de hechos que había ido calando entre los ciudadanos.

Esa precipitada precalificación de la imprudencia como leve se perseguía a través del artículo 621 del Código Penal (hoy derogado), de forma que el procedimiento iniciado por el parte de lesiones o el atestado de la policía judicial muchas veces se archivaba, bien porque no se efectuaba la oportuna denuncia por parte de la persona agraviada o de su representante legal en el plazo de los seis meses previsto para la prescripción de las faltas, bien porque habiendo sido denunciados los hechos dentro del plazo legal, los perjudicados finalmente renunciaban al

ejercicio de la acción penal al haber sido indemnizados por las compañías aseguradoras de los denunciados.

Debido a ese tipo de actuaciones oficiales, tanto fiscales, como judiciales, se constató que los ciudadanos víctimas de la criminalidad vinculada a la seguridad vial volvían a sufrir una nueva victimización, en este caso secundaria porque el hecho cometido se analizaba siempre de forma similar, sin diferenciar formas graves y leves de imprudencia y otorgándole, en la mayor parte de los casos, el aspecto de una mera reclamación civil.

Tras realizar un análisis de la situación se observó que la trivialización penal de las conductas imprudentes producidas en el ámbito de la circulación viaria, parecía provenir de una evolución legislativa y judicial en la que a la vez que se producía una degradación punitiva de algunas conductas imprudentes, progresivamente los Juzgados de Instrucción iban declarando los hechos de la circulación generadores de muertes, lesiones y daños como constitutivos de falta, considerando que estos resultados eran debidos a imprudencia o culpa leve, a lo que los Fiscales se fueron aquietando salvo en los casos de especial y flagrante temeridad, de forma que la gran mayoría de los accidentes viarios con resultados mortales y lesivos se ventilaban como juicios de faltas.

Con relación a la intervención del Fiscal en el proceso, fue unánime la observación de que el delito de conducción alcohólica consumía un elevado porcentaje de la actividad de las Fiscalías, tanto en el marco del procedimiento abreviado como en el de los juicios rápidos, ámbito éste último, en el que la actuación del Fiscal de guardia resultaba determinante para el dictado de la sentencia de conformidad. También se observó que la presencia del Fiscal en los juicios de faltas seguidos por accidentes de tráfico era escasa, debido a que el elevado volumen de faltas seguidos por los Juzgados hacía que la mayoría de esas posibles infracciones cometidas por imprudencia se perdieran entre los cientos de resoluciones de archivo que se dictaban durante el periodo de guardia de un Juzgado.

Referente a la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, era llamativa la disparidad de criterios que se observaba tanto en los Juzgados como en las Audiencias Provinciales en la interpretación y aplicación del delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, fundamentalmente cuando la presencia de alcohol en el conductor se

detectaba con ocasión de un control policial preventivo así como la incidencia de esa falta de uniformidad en el principio de seguridad jurídica. Ello dio pie a que algunas Audiencias optaran por establecer tasas de alcohol en sangre que puedan resultar orientativas para unificar los criterios de actuación del Ministerio Fiscal a la hora de valorar el ejercicio de la acción penal.

El otro aspecto que se observó que influía poderosamente en la producción de siniestros viales fue la velocidad excesiva en relación con las circunstancias del tráfico o de la vía, que constituía uno de los factores determinantes de la siniestralidad vial. En julio de 2005, con la incorporación en nuestras carreteras, de 500 radares fijos para la detección de infracciones de velocidad sin necesidad de parar al conductor, se pudo constatar la presencia de vehículos que circulaban a velocidades superiores a los 200 km/h, hechos que resultaban indiciarios de la comisión del delito de conducción temeraria, y en ocasiones incluso, de conducción con consciente desprecio por la vida de los demás. Los Fiscales, tras analizar estos casos, observaron la dificultad para subsumir los hechos en el artículo 381 del Código Penal, puesto que los conductores no aparecían identificados, constando solamente la matrícula del vehículo, la velocidad y la hora y además se ignoraba si en el momento de ocurrir los hechos, la vía era transitada por otros vehículos o había otros ocupantes en el vehículo o si éste, unida a la excesiva velocidad, había realizado alguna maniobra que pudiera entrañar riesgo para los ocupantes del vehículo u otros usuarios de la vía.

En la actuación de los Fiscales, para unificar criterios penológicos, especialmente de cara a las conformidades en juicios rápidos, algunas Fiscalías establecieron plazos mínimos de petición de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores atendiendo a las tasas de alcohol, sin perjuicio de valorar las circunstancias concurrentes y especialmente el grado de imprudencia en la conducción o la existencia de víctimas. Igualmente, se establecieron criterios en relación con la solicitud de la pena de prisión, de forma que con carácter general se siguieran solicitando penas pecuniarias, reservándose la petición de penas privativas de libertad para aquellos supuestos más graves en los que hubiera altos índices de alcohol o concurrencia de resultados dañosos o lesivos relevantes o en caso de reincidencia, pues ello evidenciaba la contumacia del infractor y la nula eficacia disuasoria de la pena de multa.

Nuevamente se demostró que el sistema más eficaz para perseguir las infracciones penales contra la seguridad del tráfico era a través de la vía procesal del juicio rápido y ello venía motivado por tres aspectos: el primero, la sencillez de los asuntos, cuya instrucción prácticamente se limitaba a la actuación policial inicial recogida en el atestado que incluía el test de alcoholemia, el certificado de verificación del etilómetro utilizado, la diligencia de síntomas externos del conductor y la descripción de la posible anomalía en la conducción o accidente que se hubiera podido producir, razón por la que de ordinario se incoaban directamente diligencias urgentes; el segundo, la inmediatez con la que se recibían las tasaciones periciales necesarias para acreditar los daños y el tercero, que en los supuestos en los que había habido lesiones, la reserva de acciones civiles facilitaba la rápida tramitación de este tipo de casos sin tener que esperar a la sanidad, que, en ocasiones, precisaba de un tratamiento rehabilitador prolongado en el tiempo.

De la utilización de este procedimiento del enjuiciamiento rápido de determinados delitos destacaban, tanto el elevado número de conformidades que se contabilizaban durante el servicio de guardia en relación con los delitos de conducción etílica, como la frecuente petición de las defensas de los acusados de transformar las Diligencias Previas que se encontraban en tramitación ordinaria por éste delito en Diligencias Urgentes, al amparo de lo dispuesto en el artículo 779.5º de la LECrim, a fin de que el investigado pudiera obtener el beneficio de reducción de las penas en un tercio.

Durante el año 2006 se observó un cambio en la tendencia de las víctimas en cuanto a que los perjudicados por los delitos de homicidio o de lesiones por imprudencia, que se habían personado en la causa como acusación particular pese a haber sido ya debidamente indemnizados, seguían manteniendo su personación en orden al exclusivo ejercicio de la acción penal revelando con ello una mayor conciencia social de la trascendencia de las conductas imprudentes en materia de circulación vial, cuya solución no terminaba en el aspecto económico siendo tan importante el resarcimiento a la víctima.

Lo que si parecía entenderse como ineficaz fue la escasa coerción de la pena privativa del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores impuesta como accesoria con la pena de multa en relación con los delitos

contra la seguridad del tráfico debido a la alta tasa de personas que continuaban circulando con sus vehículos mientras se hallaban privadas del permiso de conducción, bien por sentencia judicial, bien por resolución administrativa, llegando algunos delincuentes a acumular diversos procedimientos por quebrantamiento de condena, pues al comprobar que sus incumplimientos solo daban lugar a la imposición de multas, abonaban el importe de estas sin respetar el periodo de privación del derecho a conducir pues entendían, o más bien pretendían entender, que con el pago de la cuantía de la multa ya estaban cumplidas ambas penas.

El problema se agravaba porque el descubrimiento de este tipo de comportamiento solía ser detectado con ocasión de la comisión de un nuevo hecho contra la seguridad del tráfico, por lo que los Fiscales consideraban necesario abordar una modificación del artículo 468 del Código Penal, en el mismo sentido que la llevada a cabo respecto de los quebrantamientos de medidas o penas en el ámbito de la violencia doméstica, para aparejarle una pena privativa de libertad.

Tampoco resultó eficaz imponer la sustitución de las penas privativas de libertad por la asistencia del penado a programas de educación vial, porque aunque nuestro Código Penal lo contemplaba en sus artículos 83 y 88, en la práctica no se había creado la infraestructura necesaria para posibilitar la ejecución de las penas impuestas al condenado. Lo mismo ocurría con la pena de trabajos en beneficio de la comunidad, cuya imposición no podía ser utilizada de forma generalizada ante la constatada carencia de convenios con las administraciones públicas o entidades privadas que asegurasen su adecuada ejecución.

En cuanto a la incidencia de la violencia vial entre los jóvenes se pudo apreciar un cambio en la tendencia de ocio entre la juventud relativa a la desmedida y masiva ingesta de alcohol por grupos de jóvenes tanto en locales de ocio como en la misma vía pública en horas nocturnas y en zonas urbanas. Estos jóvenes accedían a los lugares de ocio en la mayoría de las ocasiones conduciendo sus propios vehículos o ciclomotores, multiplicando al desplazarse el riesgo de sufrir accidentes. Era harto frecuente observar un nutrido grupo de jóvenes consumiendo alcohol utilizando el propio maletero del coche a modo de improvisada barra de bar y aprovechando el equipo de música del vehículo como fuente de

sonido y divertimento. Esta desinhibición daba paso posteriormente a la celebración de carreras ilegales entre vehículos en vías abiertas a la circulación a altas horas de la madrugada, competiciones que eran difíciles de detectar salvo cuando se producía algún accidente e intervenían entonces los servicios de seguridad y emergencias.

En lo tocante a la conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas se pudo comprobar que, a pesar de haberse constatado bien por la realización de una conducción irregular o bien por la incapacidad para la conducción observada en un control preventivo, las personas sometidas a la prueba de determinación del grado de impregnación alcohólica, no arrojaban tasas positivas de alcohol en aire espirado por lo que se podía deducir que se encontraban influenciadas por otro tipo de sustancias. El problema surgía nuevamente del estado de la tecnología a aplicar: la falta de dotación a los agentes policiales encargados de la vigilancia del tráfico de medios materiales que permitieran, con las debidas garantías y al menos de manera indiciaria, la detección de la presencia de este tipo de sustancias, empezó a crear entre los consumidores de drogas una peligrosa sensación de impunidad en el sentido de que la conducción de vehículos de motor bajo la influencia de este tipo de tóxicos no daba lugar a consecuencia alguna, al contrario de lo que ocurría con la ingestión de alcohol, porque no existían medios tecnológicos adecuados para establecer, con una cierta fiabilidad, que la persona a la que se había sometido a la prueba de alcoholemia con resultado negativo había consumido otro tipo de sustancias, que si bien influían en la conducción, no podían ser determinadas de modo eficaz.

Las mejoras que se proponían para perseguir eficazmente las infracciones penales relacionadas con la circulación de vehículos sin solapar su actuación con la función sancionadora de la Administración, dado que no se podía olvidar el carácter de *última ratio* que, en todo caso, debía tener el Derecho Penal, trataban de dar una respuesta jurídico-penal al problema de la siniestralidad viaria. Entre las propuestas postuladas para dar una eficaz respuesta ante el fenómeno de la violencia vial se incluyeron, entre otras:

- Que se modificara el segundo párrafo del artículo 381 CP, incorporado por la reforma de la Ley Orgánica 15/2003, para que se incluyera junto a los casos de conducción etílica la de aquellos otros

en los que la conducción se llevase a cabo bajo el efecto de drogas tóxicas estupefacientes y psicotrópicos.

- Que se modificara la pena prevista para el delito de quebrantamiento de condena de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, que se sancionaba entonces con pena de multa, la cual, por ser excesivamente benigna para el autor, no le generaba ningún efecto disuasorio de una futura conducción.
- Que se ampliara el artículo 152.1 1º del Código Penal para que castigara no solamente las imprudencias graves que causaban lesiones previstas en el número 1 del artículo 147, sino también las que causasen las lesiones del número 2 de dicho artículo 147, hasta entonces castigadas como faltas del artículo 621.1 del Código Penal.
- Que se establecieran unos límites claros y objetivos en el artículo 379 del Código Penal que permitieran una nítida distinción entre la infracción penal y la administrativa, utilizando para ello los índices de alcoholemia como elemento diferenciador entre ambas.
- Que se establecieran con mayor precisión en el Código Penal las situaciones de temeridad manifiesta que podrían definirse utilizando criterios menos genéricos que los entonces vigentes y que hablaban del exceso desproporcionado de velocidad o de las elevadas tasas de alcohol.
- Reintroducir de nuevo el delito de conducción careciendo de permiso de conducir para que la implantación del carné por puntos resultase realmente eficaz.
- Plantear la posibilidad de aplicar en los delitos contra la seguridad del tráfico la regla penológica del artículo 66.3 del Código Penal, que obligaba a imponer la pena en su mitad superior en el supuesto de concurrencia de la agravante de reincidencia, especialmente en los casos de alcoholemia reincidente, de forma que si un mismo sujeto era condenado en más de una ocasión no lo fuera siempre a la pena en grado mínimo.

También se sugerían propuestas en el ámbito administrativo, tales como:

- La no expedición de licencias de conducción a los mayores de 14 años y menores de 16, mientras que por estos no se acreditara la capacidad física y psíquica necesaria, así como el perfecto conocimiento de las normas de la circulación de vehículos automóviles.
- El incremento en los controles de los ciclomotores, estableciendo para ellos la Inspección Técnica obligatoria, a los efectos de prevenir y corregir las excesivas potencias que con estos vehículos se estaban consiguiendo mediante la utilización de artificios y trucajes mecánicos.
- La implantación de la asignatura de seguridad vial que se introdujera como enseñanza obligatoria en los institutos y colegios de nuestro Estado.

En cuanto a los datos estadísticos obtenidos para elaborar la memoria de ese año, los datos facilitados por las diversas Fiscalías territoriales venían referidos en exclusiva a las Diligencias Previas incoadas en sus ámbitos de actuación, no apareciendo en esos datos los procedimientos seguidos por juicios de faltas en accidentes de circulación ni los procedimientos tramitados como Diligencias Urgentes, siendo evidente la falta de medios informáticos para coordinar los datos de las Fiscalías, lo que impidió que se tuvieran datos completos y fiables del registro de los procedimientos tramitados.

De todas formas, aunque no fue posible en ese momento conocer el número de Diligencias Urgentes que tuvieron que transformarse en Diligencias Previas o viceversa, los datos obtenidos apuntaron dos importantes tendencias interdependientes: la primera, un descenso con respecto al año anterior de un 14 por ciento en el número total de procedimientos incoados por delitos contra la seguridad del tráfico y la segunda fue la definitiva consolidación del cauce procesal del juicio rápido como procedimiento habitual de tramitación de estos delitos, con las ventajas que conllevaba la inmediatez de la respuesta punitiva en el efecto preventivo general y especial del sistema penal.

3. Memoria del año 2007.

Es en este año cuando, por fin, se procede a la creación de la figura del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial para buscar una respuesta adecuada a la siniestralidad vial y para promover la acción de la Justicia, cumpliendo el mandato del artículo 124 de la Constitución Española en las materias relativas a la seguridad vial.

La función que debía cumplir esa figura era la búsqueda de una reacción proporcionada y disuasoria en el ámbito penal sin olvidar las medidas de reeducación y el otorgar amparo y protección a las víctimas de los delitos siempre en contacto con las autoridades y entidades públicas y privadas expertas en la materia provistas de la debida información y conocimientos con la finalidad de evitar muertos y heridos en nuestras carreteras.

De acuerdo con los datos estadísticos, el alcohol, el exceso de velocidad y la inobservancia de la obligación de ponerse el cinturón de seguridad y el casco en las motocicletas se consideraron los principales factores de riesgo explicativos del gran número de accidentes y de sus resultados lesivos.

Ya entonces se constató que el alcohol en la conducción producía efectos demoledores, especialmente entre la juventud. Los datos especificaban que cuando se circulaba con 0,5 mg de alcohol por litro de aire espirado, las posibilidades de sufrir un accidente se multiplicaban por 3 y con 0,8 aumentaban hasta 16. También se demostró que en la conducción bajo la influencia de drogas había una total impunidad ante la inexistencia de pruebas de detección homologadas.

En cuanto a la velocidad los estudios científicos determinaban que, si la velocidad media en las vías europeas se redujera en 3 km/h se podrían salvar entre cinco y seis mil vidas y evitar de ciento veinte a ciento cuarenta mil accidentes con un ahorro de 20.000 millones de euros. A una velocidad de 180 km/h se demostró que el campo útil de visión se reduce en un 30 por 100, disminuyéndose sensiblemente las capacidades de percepción y reacción. De igual forma, los estudios explicaban que a más de 50 km/h en ciudad, de cada 10 atropellos 7 eran mortales y que por debajo de esta velocidad la proporción era 1 de cada 10.

Por el contrario, a través de las campañas publicitarias elaboradas por las empresas concesionarias de venta de automóviles se instauró tanto entre los potenciales compradores de vehículos, como de la sociedad en general la concepción errónea de que cuanto mayor potencia tenían los vehículos en los que se circulaba, menor era el riesgo al circular a elevada velocidad. El problema aparecía cuando en esas campañas se olvidaba una parte muy importante en esta ecuación cual era el conductor de ese potente vehículo, que se veía superado por las prestaciones del automóvil adquirido y pasaba a ser la parte menos cualificada del binomio conductor-vehículo. Por muy buena y bien equipada que estuviera la máquina, era en el conductor donde esas altas velocidades que alcanzaba el automóvil hacían mella, produciéndose una sensible disminución de sus facultades de control y reacción frente a las incidencias y sucesos imprevistos que no se veía paliada por la calidad del vehículo.

Junto con el consumo de alcohol y la velocidad había otras causas explicativas de la siniestralidad vial tales como la falta de atención a las circunstancias de la conducción siendo muy elevado el porcentaje de accidentes por salidas de la vía debido a estos motivos, el cansancio en la conducción y en general el no encontrarse en condiciones psico-físicas para conducir vehículos de motor y pese a ello seguir circulando o no detenerse a tiempo. Estos supuestos solían darse en casos de explotación laboral de camioneros o trabajadores en general que utilizaban el vehículo para desplazarse a su trabajo y a los que se sometía a horarios irregulares de conducción y descanso y que eran generadores de una cifra de accidentes significativa.

Entre los jóvenes, además de las causas anteriores, se podían añadir la falta de madurez y experiencia, la necesidad de demostrar competitividad, la excesiva seguridad en sus facultades, la falta de formación en cultura de seguridad vial y lo aprendido en el seno familiar.

Las elevadas cifras de siniestralidad vial en la juventud estimaban que había cerca de un 33 por 100 de los fallecidos y un 42 por 100 de los heridos graves en la banda de edad de hasta los 30 años. Ello venía a corroborar que esas maneras de conducir definían un modelo de sociedad violenta, egoísta, insolidaria, competitiva y consumista, sin unos valores de fondo en que sustentarse. De ahí que se acuñara para definir estos comportamientos el término de violencia vial.

Nadie dudaba que las funciones de control y supervisión fueran esenciales para asegurar el respeto a las normas. Los ciudadanos, para respetar la ley debían percibir que aquellos que la infringían eran sancionados por el incumplimiento. No debía olvidarse que el factor humano era la principal causa de siniestralidad vial y para ello, el Derecho administrativo sancionador se configuraba como una herramienta de primer orden en la prevención y represión de las conductas infractoras, siendo la ley del carné por puntos¹²³ la que significó un aporte eficaz en esta dirección al condicionar positivamente la forma de realizarse la conducción en las vías públicas. La aplicación de esa ley pasaba por un aumento de los efectivos y medios (radares, vehículos apropiados, terminales informáticas, etc.) de la Guardia Civil de Tráfico, de las Policías Locales y de las Autonómicas.

Para aquellos casos en que las normas administrativas fueran insuficientes para proteger los bienes jurídicos más relevantes frente a los ataques más graves o intolerables debería actuar el Derecho penal, que quedaba reservado para ello en virtud del principio de intervención mínima. La respuesta penal debería ser mensurada y proporcionada para cumplir una función disuasoria y eficaz. En cualquier caso, de nada servían las medidas sancionadoras si no se fomentaba desde la infancia una conciencia de respeto a la ley y un debido conocimiento de la misma. Para ello era preciso empezar por la educación vial en familia, continuándola en la escuela y convirtiéndola en una materia de obligada docencia. Más adelante, a medida que el ciudadano iba creciendo, debería ser importante que se extremase el rigor cuando se tratase de que alcanzase los conocimientos necesarios para que obtuviera el permiso de conducir. Era además necesario incidir en la formación continua, especialmente la de los conductores profesionales, en los cursos de reciclaje y en los que se impartieran a los colectivos más necesitados como inmigrantes, discapacitados y personas de la tercera edad. Sumándose a lo anterior se abogaba por aumentar las campañas publicitarias e institucionales difusoras de los valores de seguridad vial, como las del conductor alternativo a través de los medios de comunicación.

¹²³ LEY 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos. BOE núm. 172 de 20 de julio de 2005.

Exponía la Memoria del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial que todos los puntos citados deberían conducir a que la seguridad vial se transformase en una prioridad política, presente en los programas electorales y en los planteamientos de gobierno, cristalizando en un Pacto de Estado que garantizase la estabilidad de las soluciones. En él habría que incluir los instrumentos legales necesarios como una ley integral de seguridad vial, la creación de la figura de un Secretario de Estado de Seguridad Vial que coordinara las dispersas competencias, la creación de un fondo complementario de asistencia a las víctimas de los delitos y el destino de parte de las multas a estas últimas o a programas de reeducación vial. Y sumado a lo anterior, alcanzar un relevante compromiso institucional de inversiones en planes de educación y prevención.

Sobre la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas del artículo 379 y el delito de negativa a someterse a las pruebas del artículo 380 del Código Penal sólo aproximadamente un 20 por 100 de las alcoholemias positivas se remitieron a los Juzgados, habiendo quedado el resto para el procedimiento administrativo sancionador; tras la emisión de la Instrucción 3/2006¹²⁴ que sirvió para unificar los criterios de remisión a la autoridad judicial se constató un aumento en la cifra de procedimientos por estos delitos.

Esta instrucción contribuyó a mejorar la contradictoria jurisprudencia de las Audiencias acerca de qué concretas tasas y signos eran precisos para condenar por el delito del artículo 379, aunque la diversidad seguía permaneciendo. Algunas Audiencias exigían siempre la existencia de determinados signos como la afectación de la deambulación además de la superación de la tasa; en otros supuestos, se exigían en todo caso anomalías en la conducción, absolviendo por lo general, aun con altas tasas de alcohol y signos externos, cuando se trataba de pruebas realizadas en controles preventivos.

El tipo del artículo 379 no requería de una conducción anómala o irregular, como resultaba de su comparación con los demás del título que sí la requerían. En su redacción, el legislador formuló el juicio de

¹²⁴ Instrucción 3/2006 de la Fiscalía General del Estado sobre criterios de actuación del Ministerio Fiscal para una efectiva persecución de los ilícitos penales relacionados con la circulación de vehículos a motor, de 3 de julio de 2006.

peligrosidad no en base a una determinada forma de conducción sino a un concreto estado del sujeto que le situaba en riesgo de incidir en maniobras infractoras.

Al margen de ello también había jurisprudencia de Audiencias que requerían la existencia de tasas superiores a las de la Instrucción o en todo caso acompañamiento de signos. La Instrucción por encima de 1,2 gramos de alcohol en sangre planteaba la posibilidad de realizar pruebas tendentes a acreditar la influencia en la conducción. La Jurisprudencia del TC (SSTC 19 de abril de 2004 y 15 de noviembre de 2006) permitía la posibilidad de recabar datos probatorios que evidenciasen que la tasa por su sola entidad y sin necesidad de signos exteriores pudiera ser elemento de prueba suficiente para desvirtuar la presunción constitucional.

En materia de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas existía la unanimidad general entre los Fiscales de que el delito cometido quedaba impune, pues no se contaba a nivel estatal con pruebas fiables homologadas. Por eso lo prescrito en el artículo 28 del Reglamento General de Circulación 1428/2003 de 21 de noviembre, que determinaba que cuando los agentes percibieran síntomas evidentes o manifestaciones que denotasen la presencia de estupefacientes o psicotrópicos debían llevar al denunciado a un centro en el que se le practicara un reconocimiento médico y los análisis clínicos que el médico forense u otro titular experimentado o personal facultativo estimasen más adecuados, no se podía aplicar por la carencia de medios técnicos que estableciesen el consumo de dichas sustancias en el sometido a los análisis.

De otro lado, la conducción temeraria con riesgo para la circulación y con consciente desprecio de los artículos 381, 382 y 384 y los excesos de velocidad se trataron como figuras de delito de escasa relevancia estadística a pesar de conocerse la existencia de “rallys” o competiciones ilegales y clandestinas de vehículos de altas cilindradas con apuestas y planificados con una cuidada organización que recorrían las carreteras europeas con salida o llegada a nuestro país originando gravísimos riesgos para la circulación.

Con la instalación de mayor cantidad de radares se puso sobre el tapete la conducta de aquellos que circulaban a velocidades superiores a los 200 kilómetros por hora, pero la cuestión nuclear radicaba en poder probar el

peligro concreto del artículo 381 o el consciente desprecio para la vida e integridad física de los demás del artículo 384.2 y determinar cuándo concurría. Para ello había que acreditar la densidad del tráfico, la presencia de otros conductores o peatones en el lugar o acompañantes y las maniobras efectuadas. En algunos casos, las Audiencias absolvían porque el conductor no había realizado ninguna maniobra de puesta en peligro de los demás usuarios de la vía, confundiendo el peligro concreto con el peligro inminente.

En cuanto a los criterios de calificación de las imprudencias de tráfico, la disfunción del sistema penal de tráfico seguía originándose en los criterios de calificación entre los delitos de imprudencia de los artículos 142 y 152 y la falta del artículo 621 del Código Penal.¹²⁵ En la práctica seguía produciéndose una indiscriminada remisión de procedimientos al juicio de faltas convirtiéndose el sistema penal en un mero mercadeo o negociación entre las compañías aseguradoras y los perjudicados por el ilícito penal, que con frecuencia acababan en el archivo de las actuaciones sin concluir en sanción penal y sin que el Derecho Penal cumpliera su función, tanto protectora de los bienes jurídicos, como preventiva. Se había evolucionado de un modelo de responsabilidad a un modelo de seguro debido, sobre todo, a la práctica desaparición del Ministerio Fiscal de los juicios de faltas auspiciado por la Reforma procesal de 1992, a la sobrecarga de trabajo que pesaba sobre Juzgados y Fiscalías y a la trivialización de las infracciones penales de tráfico cuya gravedad no era correctamente percibida al no distinguirse en su producción si se cometían por imprudencia grave o leve¹²⁶. La consecuencia que aquella

¹²⁵ Nuestro sistema de incriminación de delitos y faltas imprudentes combinaba la gravedad de la negligencia –desvalor de la acción– con la gravedad de la lesión o daño para el bien jurídico –desvalor del resultado–, desvalor que en uno y otro caso admitía graduaciones y niveles de los que dependía la distinción entre el delito y la falta (SSTS núm. 270/2005, de 22 de febrero y núm. 161/2002, de 23 de diciembre). De esta manera eran constitutivos de delito el homicidio (art. 142 CP) y las lesiones graves cometidos por imprudencia grave (art. 152 CP), mientras que eran tipificados como falta el homicidio y las lesiones constitutivas de delito cometidos por imprudencia leve (art. 621); excepcionalmente eran constitutivas de falta las lesiones atenuadas del artículo 147.2 CP cometidas por imprudencia grave.

¹²⁶ El Tribunal Supremo –entre otras en SSTS núm. 256/2006, de 10 de febrero; núm. 270/2005, de 22 de febrero; 720/2003, de 21 de mayo; núm. 636/2002, de 15 de abril; núm. 1763/2001, de 19 de diciembre; núm. 184/2000, de 1 de diciembre; núm. 184/2000, de 1 de diciembre; núm. 1658/1999, de 24 de noviembre; núm. 920/1999,

trivialización trajo consigo fue que muchas infracciones relevantes de las leyes de tráfico dotadas de una significativa gravedad de lo injusto y constitutivas de verdaderos homicidios y lesiones imprudentes fueran tramitadas en juicio de faltas, hablándose de «degeneración punitiva» por el sentimiento de impunidad que ello provocaba entre la sociedad.

Para paliar esas disfunciones del sistema penal de tráfico se sugirieron una serie de medidas cautelares tales como la privación cautelar del permiso de conducir, en la que con base en los artículos 529 bis y 764.4 LECrim se podría proceder a la intervención del permiso de conducir. De acuerdo con esta segunda norma debía requerirse al investigado para que se abstuviera de conducir con el apercibimiento de incurrir en el delito de desobediencia del artículo 556. Se le retiraba el documento administrativo y se remitía a los organismos competentes en materia de tráfico. Su finalidad principal intentaba prevenir la comisión durante el proceso, de nuevas infracciones sirviéndose de la privación de la habilitación legal para conducir vehículos de motor, siendo especialmente oportuna cuando la tramitación del procedimiento seguía los cauces del juicio rápido de los artículos 795 y siguientes de la LECrim que permitía enlazar en breve tiempo la medida cautelar con el cumplimiento de la pena. Sin embargo,

de 9 de junio, y núm. 413/1999, de 11 de marzo, 18 de marzo de 1990 y 9 de junio de 1982– ha establecido un cuerpo de doctrina conforme al cual para distinguir la imprudencia grave de la leve, habrá de atenderse: 1. ° A la mayor o menor falta de diligencia mostrada en la acción u omisión. 2. ° A la mayor o menor previsibilidad del evento que sea el resultado. 3. ° A la mayor o menor intensidad de la infracción del deber de cuidado, quedando tal intensidad referida a que las normas de cuidado infringidas sean o no tan elementales como para entender que las respetaría el menos diligente de los ciudadanos (grave) o un ciudadano cuidadoso (leve).- Sobre la base de tales premisas la Sala 2.ª ha definido la imprudencia grave como *«la ausencia absoluta de cautela causante de un efecto lesivo o dañino fácilmente previsible»*, *«el olvido total y absoluto de las más elementales normas de previsión y cuidado, aquellas que la persona menos cuidadosa hubiera adoptado»* o *«aquella que se caracteriza por imprevisiones que eran fácilmente asequibles y vulgarmente previsibles»*; y en relación con el tráfico rodado, como *«la más grave infracción de las normas de cuidado formalizadas en la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial»* o la *«vulneración de las reglas más elementales de cautela o diligencia exigibles en la conducción»*. En tanto que en la imprudencia simple se acusa la «omisión de la atención normal o debida en relación con los factores circunstanciales de todo orden que definen el supuesto concreto» o «la infracción de un deber de cuidado de pequeño alcance».

se demostró poco eficaz en su aplicación por el elevado número de conformidades alcanzadas.

Otra de las medidas que en su momento se propusieron fue la intervención del vehículo y la consecuencia accesoria de comiso que podría acordarse con diverso fundamento. El artículo 385 consideraba instrumento del delito al vehículo a efectos del artículo 384, cuando se condujere un vehículo con temeridad manifiesta y se pusiera en concreto peligro la vida o la integridad de las personas con consciente desprecio por la vida de los demás por lo que en estos casos sí se debía solicitar. En los demás delitos de los artículos 379 y siguientes, aunque se trataba de delitos dolosos era muy cuestionable que pudiera proponerse, por la interpretación realizada a sensu contrario de dicho artículo 385 que solo permitía su aplicación en el supuesto del artículo 384. El artículo 764.4 LECrim permitía la intervención por dos causas: cuando fuera preciso realizar alguna investigación sobre el automóvil o para asegurar las responsabilidades pecuniarias en tanto no constase acreditada la solvencia del investigado o del tercero responsable civil. El comiso del vehículo podía ser útil en los primeros momentos de la instrucción cuando en la pieza de responsabilidad civil no constaba aún la cobertura de la compañía aseguradora o la garantía del autor. Sin embargo, tampoco fue de gran aplicación por la carencia de depósitos donde hacer efectivas las inmovilizaciones a que se refería el precepto citado y el artículo 71 del Texto articulado 339/1990¹²⁷.

La medida más grave propuesta para paliar las disfunciones del sistema penal de tráfico fue la prisión provisional cuya aplicación se solicitaba, como medida excepcional para las infracciones muy graves, siempre en el marco de las exigencias de los artículos 502 a 504 de la LECrim pero instándola cuando concurriesen sus requisitos, remarcándose con esta solicitud que la delincuencia de tráfico no debía tratarse como una delincuencia menor o de segundo orden que no podía permitir el dictado de medidas cautelares de orden personal.

Viendo la incierta aplicación de medidas cautelares menos agresivas, cabe decir que la aplicación de esta medida de prisión provisional en materia de

¹²⁷ Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. BOE de 14 de marzo de 1990. Actualmente derogado.

delitos contra la seguridad del tráfico únicamente se aplicó en los casos verdaderamente excepcionales, tomándose a modo de ejemplo la Fiscalía de Almería donde se constata la aplicación de la medida cautelar de prisión provisional sólo a cuatro procedimientos.

Dado que la mayoría de los procedimientos por delitos contra la seguridad del tráfico se saldaban con la imposición de penas privativas de libertad inferiores a dos años, a un amplio porcentaje de los condenados se les aplicaban las reglas del artículo 80.1 Código Penal por el que quedaba en suspenso la ejecución de la pena, conjugándola con la aplicación del artículo 83.1.4 del Código Penal que permitía condicionar dicha suspensión a la participación del condenado en programas formativos o de educación vial. En base a ello se solicitaron convenios o fórmulas de colaboración que posibilitaran la realización de cursos o programas de sensibilización y educación en materia de seguridad vial, de reciclaje y formación continuada de los conductores.

También se solicitó que, desde el prisma de los fines de reinserción de la pena, para las condenas por el artículo 379, se aplicase la pena de trabajos en beneficio de la comunidad, pena que no era de frecuente imposición y solía quedarse habitualmente fuera de las conformidades. Se estimaba que esa pena podía cumplirse en centros de la Cruz Roja y en la de prestaciones o colaboraciones domiciliarias con víctimas de accidentes o en centros hospitalarios en que se atendiera a víctimas de accidentes de tráfico tratando con parapléjicos, con personas con daños cerebrales o con graves traumatismos y lesiones con la esperanza de que el contacto con esas realidades humanas y la colaboración en los procesos de recuperación de las víctimas fuera un importante estímulo para que los conductores sancionados condujeran en lo sucesivo con respeto a la ley. Volvió a constatarse que todas las medidas alternativas propuestas se demostraron, con carácter general, de ineficaz aplicación al no existir las infraestructuras necesarias donde cumplir la pena los condenados.

En cuanto a las víctimas de accidentes de tráfico, la Fiscalía llegó a conclusiones tristemente demoledoras determinando que eran las grandes olvidadas de nuestro sistema penal que colocaba al mismo nivel al autor del delito y al perjudicado como si se tratara de un conflicto privado. Las estadísticas acreditaron que las víctimas deseaban en un primer momento el justo castigo al autor, pero acababan aceptando la

indemnización económica para que les ayudase a sumir en el olvido su traumática experiencia. Sin embargo, se comprobó que habían aumentado los casos de perjudicados que renunciaban a la indemnización y proseguían con el ejercicio de acciones penales. Por ello era necesaria una mayor implicación del Ministerio Fiscal que a través de las facultades que le otorgaba el artículo 639 del Código Penal podía denunciar si la víctima fuera menor de edad, incapaz o una persona desvalida. Tomando literalmente el concepto de personas desvalidas, en él podían englobarse situaciones de indefensión de víctimas por razones económicas, culturales o por el estado de perturbación producido por el accidente, más, si se tenía en cuenta lo dispuesto en la Decisión Marco de la CEE de 15 de marzo de 2001 relativa al Estatuto de la víctima en el proceso penal que en su artículo 1 define a la víctima como «*persona que sufre un perjuicio, en especial lesiones físicas o mentales, daños emocionales o un perjuicio económico directamente causado por un acto u omisión que infrinja la legislación penal de un Estado miembro*». Por ello, dentro de esta definición debían estar incluidas tanto las víctimas de los delitos de los artículos 142 y 152 como las de la falta del artículo 621 del Código Penal. Igualmente, el artículo 9 de la Decisión Marco de la CEE de 15 de marzo de 2001 garantiza el derecho a obtener en un plazo temporal razonable y en el marco del proceso penal una resolución relativa a la indemnización por parte del autor de la infracción y obliga a los Estados a que propicien que se indemnice a la víctima adecuadamente.

En todos los casos se determinó la importancia de una correcta aplicación de las Resoluciones de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se publican las cuantías de las indemnizaciones por muerte, lesiones permanentes e incapacidad temporal que resultarán de aplicar el sistema para valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación (conocidas coloquialmente en el mundo jurídico como “los Baremos”), debido a que la cuantía de la indemnización a percibir se consideraba básica para que el perjudicado y su familia pudieran afrontar los recursos necesarios que exigían las limitaciones y secuelas permanentes producidas de resultas del accidente de tráfico. Incluso se apuntó la conveniencia de promover la aplicación de los apartados 8 y 9 del punto primero del Anexo al Real Decreto Legislativo 8/2004 del 29 de octubre, instando rentas vitalicias para las víctimas y la de velar por el modo de llegar a un acuerdo eficaz con las compañías aseguradoras, pues los afectados no podían intervenir por

causa de su estado y solicitaban que se les dotara de mecanismos tuitivos para evitar abusos en la concreción y administración de las indemnizaciones.

Sobre el tintero quedaron dos cuestiones sobre las que las diversas Fiscalías no llegaron a un acuerdo, aunque si alcanzaron el compromiso de continuar con su estudio para tratar de alcanzar una posición unánime o al menos mayoritaria. Tales cuestiones trataron sobre:

- El fraccionamiento de la pena de privación del permiso de conducir.- algunas Fiscalías exponían que los conductores profesionales para los que el vehículo era su medio de vida recibían una doble sanción cuando la pena conllevaba la privación del permiso de conducir alegando que con el Código Penal de 1995 se pasó de los 3 meses mínimos de privación, que no suponían la pérdida del puesto de trabajo a un año, que sí la implicaba. Por ello se abogaba por el fraccionamiento de la pena por la aplicación analógica del artículo 67 del Real Decreto Legislativo 339/1990 que permitía fraccionar en períodos no superiores a los quince días y de menor lapso temporal para los conductores profesionales siempre que el cumplimiento íntegro de la sanción se verificase en el plazo de un año. Aunque parecía mayoritario el criterio contrario al fraccionamiento por razón de no debilitar la función disuasoria de las penas en la delincuencia de tráfico, razonándose que los conductores profesionales tenían quizá mayores obligaciones de diligencia unidos a sus deberes laborales, se acordó continuar con el estudio de estas cuestiones dado que había criterios contrapuestos en algunas Fiscalías y Audiencias.
- La alteración de tacógrafos y la explotación laboral de determinados conductores.- estadísticamente se hablaba de un 25 por 100 de accidentes *in itinere* englobando a los comerciales, mensajeros, técnicos y transportistas como sujetos integrantes de estas cifras debido a la difusa frontera entre seguridad vial y laboral, presentando relevancia penal aquellos casos en que se imponía a los trabajadores horarios de conducción y descanso que generaban graves riesgos para la seguridad del tráfico, habiéndose detectado conducciones con consumo de drogas en casos de conductores de mensajería que se veían impelidos a hacerlo para cumplir los horarios de recogida y llegada. Del mismo modo eran frecuentes las

alteraciones de los tacógrafos reglamentarios hasta entonces relegados a la vía sancionadora administrativa para vulnerar los horarios de descanso, constatándose que en función de las circunstancias del hecho, la imposición, por parte de los empresarios del transporte, de horarios de conducción y descanso que pusieran en riesgo a sus conductores con vulneración de las normas laborales y de los Reglamentos CEE 3820 y 3821/1985 y de la ley 16/1987 podría constituir un delito del artículo 311.1 del Código Penal por imponer a los trabajadores a su servicio condiciones laborales o de Seguridad Social que les perjudicasen mediando engaño o abuso de situación de necesidad. Si se acreditase que tal imposición había tenido influencia causal determinante en la producción del accidente podría existir responsabilidad en los delitos de los artículos 142, 152 o falta del artículo 621 del Código Penal. En lo que no hubo acuerdo fue en el tratamiento que debía darse a la alteración de los discos diagrama de los tacógrafos por si podía incurrirse o no en falsedad en documento oficial del artículo 392 del Código Penal.

Cuestión importante a tener en cuenta fue el Proyecto de Reforma del Código Penal en lo relativo a las infracciones penales de tráfico que aludía a un incremento de la respuesta punitiva para que el derecho penal cumpliera su función disuasoria y promoviera una cultura de respeto a la ley en las vías públicas sin olvidarse de su función de reinserción de los infractores.

El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas conservaba su fórmula típica, pero a ella se añadía que el delito se cometía en todo caso cuando se condujera con una tasa de aire espirado superior a 0,6 mg o 1,20 g de alcohol en sangre, estableciendo una tasa a partir de la cual se entendía en todo caso cometida la infracción penal. Cuando no se había practicado la prueba de alcoholemia o aun siendo inferior o irrelevante la cuantía detectada, pero se observaba una conducción irregular o signos reveladores de la influencia del alcohol en la conducción debería aplicarse el nuevo artículo 379.2 del Código Penal que presentaba idéntica redacción al antiguo 379.

El delito de conducción temeraria del entonces vigente artículo 381 se mantuvo como el artículo 380 del Proyecto. Emparentado con él se hallaba el del artículo 379.1. De acuerdo con su redacción se cometía

infracción penal al circular con velocidad superior a 50 km/h en vía urbana y 70 km/h en vía interurbana a la reglamentariamente establecida¹²⁸.

En el delito del entonces vigente artículo 382 se suprimía en el Proyecto la expresión alterando la seguridad del tráfico y se mejoraba y ampliaba la fórmula referente a los cambios ilícitos en las señalizaciones.

En lugar de mutación o daño, en el Proyecto se hablaba en el artículo 385 de mutar, sustraer o inutilizar.

Se modificó “consciente desprecio” por “manifiesto desprecio” que presentaba caracteres más objetivos que podían alterar la configuración del dolo eventual en que se apoyaba la figura.

En el artículo 380 había asimismo modificaciones de relevancia. En la norma vigente se hacía referencia a las «...pruebas legalmente establecidas para la comprobación de los hechos establecidos en el artículo anterior...», expresión que dio pie a la doctrina jurisprudencial de la Sala 2ª (STS 9 de diciembre de 1999) para entender que la negativa penal sólo era posible en los casos de los artículos 21.1 y 2 del Reglamento de Circulación y en los demás cuando hubiera signos de embriaguez. El artículo 383 del Proyecto, hacía alusión a «las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia, drogas tóxicas, estupefacientes y psicotrópicos a que se refieren los artículos anteriores...», con lo que quedaba clara su referencia a todos los supuestos del artículo citado del Reglamento y en concreto a los controles preventivos de alcoholemia. También desapareció la remisión al artículo 556.

En el artículo 384 se preveía una nueva tipicidad, la conducción cuando había habido privación, suspensión o retirada judicial o administrativa del permiso de conducir. El artículo 468 ya contemplaba el quebrantamiento de la medida cautelar o sentencia que privaba del permiso, si bien se trataba de una sanción no disuasoria, la multa, que no frenaba los frecuentes quebrantamientos. La inclusión en el precepto del Proyecto implicaba una mayor penalidad, la prisión de 3 a 6 meses o multa y

¹²⁸ Propuesta de nuevo artículo 379.2 CP. Artículo único del Proyecto de Ley Orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, apartado Octogésimo Sexto. 2007.

trabajos en beneficio de la comunidad, acompañados en todo caso de la privación de 1 a 6 años del permiso de conducción.

Igualmente se penalizarían las conducciones con privaciones, suspensiones o retiradas administrativas que darían tutela penal a la eficacia de la ley de 19 de julio de 2005 reguladora del carné por puntos. El tipo penal llevaba a una remisión a los artículos 60.4, 63, 64 y 67 del Real Decreto 339/1990 reformado por la citada ley y referidos a la pérdida de vigencia, nulidad, lesividad, sanción y medida cautelar de suspensión. Por último, se modificaban los artículos 142 y 621. Ya no se referían sólo a las imprudencias de tráfico, pero incidían directamente en ellas. En el primero de ellos la gravedad de la imprudencia se convertía en calificación agravatoria que conllevaba pena de dos a cuatro años de prisión. Cuando sólo había imprudencia la sanción era de seis meses a dos años desapareciendo el tipo de falta imprudente de homicidio basada en la imprudencia leve del artículo 621.2. y en particular en las de tráfico.

En la Reforma se potenciaban las penas reeducadoras como la de trabajos en beneficio de la comunidad que se preveían para los delitos de los artículos 379, 384 y 385 del Proyecto.

4. Memoria del año 2008.

Es en este año cuando se produce una gran concienciación social a nivel mundial sobre la necesidad de entender la victimología sobre accidentes de tráfico como un mal que afecta a toda la sociedad, perdiéndose el carácter localista y lejano que hasta entonces había sido la tónica habitual en los siniestros viales; aparece entonces una suerte de onda de solidaridad y comprensión a los sufrimientos y tragedias diarias de las víctimas, de cada una de ellas y se deja de verlas como un colectivo anónimo e indiferenciado que tan solo aparece como una cifra en los medios de comunicación para ser vistas de manera individualizada, sabiendo que todos nosotros o nuestras familias o amigos pueden ocupar su lugar en cualquier momento. Esta corriente llega también a nuestro país, generando una nueva visión, más humanista y próxima desde los 25 millones de conductores anónimos existentes en nuestro país, como potenciales víctimas, hacia los que ya se habían convertido en víctimas reales de la tragedia.

Se constata que la seguridad vial debe concebirse desde una perspectiva global porque afecta a la calidad de vida en las ciudades, el bienestar y salud de conductores, peatones y terceros y debe servir para paliar la contaminación acústica y medio ambiental por lo que se busca una respuesta a la problemática vial desde distintos ámbitos que están íntimamente interconectados. Se intentan articular medidas educativas, preventivas y sancionadoras con igual intensidad y se valoran las medidas legislativas de orden sancionatorio como la ley del carné por puntos y la reforma del Código Penal. Se incide en otros factores determinantes de la producción de accidentes, tales como el estado de las carreteras y de los vehículos que circulan por ellas, detectándose un descenso en las cifras de siniestralidad en comparación con años anteriores.

Dentro de ese marco, la realidad social obligó a los Fiscales a especializarse en materia de seguridad vial, adquiriendo diversos conocimientos específicos y de contenido multidisciplinar en ese tema que abarcaban mayores aspectos que los de años anteriores, que se centraban únicamente en las cuestiones jurídicas y fruto de ello fueron las jornadas conjuntas de formación de Jueces y Fiscales en la sede del Consejo General del Poder Judicial con aportación relevante de carácter técnico por parte del Real Automóvil Club de España (RACE) y del Real Automóvil Club de Cataluña (RACC). De igual manera, el contacto del Fiscal de Sala con los parlamentarios de la Comisión de Seguridad Vial no Permanente del Congreso fue especialmente fluido durante el trámite de la Ley Orgánica 15/2007¹²⁹, al igual que con la Dirección General de Tráfico, cuya aportación a la seguridad vial fue tan destacada como para integrarse en grupos de trabajo comunes creados para cuestiones tan diversas como los controles de drogas con proyección europea, la implantación de tecnología de radares o el intercambio de información con Fiscalía y Juzgados para realizar las anotaciones oportunas de resoluciones judiciales en los expedientes personales de cada conductor. También se mantuvieron estrechos contactos con las Asociaciones de Moteros, las Asociaciones de Ciclistas y las Asociaciones de Víctimas y sus afiliados, como Stop Accidentes, Aesleme, DYA, Aspaysn y Fedace, como

¹²⁹ Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial. BOE núm. 288, de 1 de diciembre de 2007.

asociaciones que realizaban un meritorio esfuerzo de concienciación hacia los conductores.

Pero para poder resolver el grave problema de la siniestralidad vial se hacía necesario conocer las causas que la originaban; se debía partir de la idea de que la sociedad estaba ante una manifestación del progreso como avance científico y técnico pero deshumanizado y alejado de la satisfacción de las verdaderas necesidades del ser humano revelándose la ausencia del auténtico progreso ético y ciudadano basado en la solidaridad. También había que responsabilizar a los poderes públicos por contemplar la siniestralidad vial en términos económicos de mera comparación entre los beneficios derivados de la utilización de los vehículos y los costes de los accidentes. Incluso a la industria del automóvil por anteponer su lucro sobre la seguridad de la vida e integridad física, sobre el derecho que tienen todos sin distinción de condición social a estos primordiales bienes jurídicos y a la preservación del medio ambiente y como responsables últimos había que incluir a los propios ciudadanos que conducían por las vías públicas y con estas mismas ideas se autojustificaban tratando de eludir su responsabilidad ante las incoherencias del sistema.

Sociológicamente hablando, la circulación de vehículos y el tránsito de personas por las vías públicas ha venido a ser una forma de convivencia generadora de un alto nivel de estrés y que fomenta los comportamientos violentos al volante por la sensación de anonimato que supone circular en un vehículo donde todas las personas próximas son totalmente desconocidas. Por otro lado, el vehículo se utiliza como un instrumento de afirmación de poder frente a los demás, como determinante de un status social y económico que se exhibe u ostenta. Las desigualdades sociales son patentes, pues los más poderosos económicamente circulan en vehículos dotados con eficaces sistemas de seguridad que evitan la muerte en situaciones de grave riesgo frente a los más desfavorecidos que al no poder alcanzar esas mejoras técnicas, en las mismas circunstancias de grave riesgo, pierden la vida en vehículos "low cost". La competitividad social por querer ser el número uno, llega hasta la carretera, donde cada individuo intenta competir con los demás en ser el primero en llegar al destino o en aparcar en el primer sitio disponible, siendo pautas de comportamiento que acaban degenerando en violencia vial que se aprecia en maniobras bruscas y en reacciones y gestos de los conductores que la

ponen de manifiesto y en la que el arma de agresión contra el prójimo es el vehículo. Esa conducta tiene su máximo exponente en la velocidad a la que algunos conductores circulan como forma de experimentar nuevas emociones generadoras de adrenalina que combata el estrés. Se llega a la conclusión de que es necesario un cambio de hábitos individuales y colectivos, de nuevos entendimientos y fines cuando se aborda el tráfico viario siendo el objetivo a perseguir que el vehículo y la circulación rodada aumenten la calidad de vida en las ciudades junto al respeto al medio ambiente como valores prioritarios unidos a la seguridad de la vida e integridad física de los usuarios de las vías públicas.

Ante el problema de la siniestralidad vial aparecen respuestas multidisciplinarias que deben implicar a todos los intervinientes en esa materia aunque quedaran fuera de este estudio aquellas respuestas orientadas a mejorar la calidad técnica de los vehículos, las mejoras introducidas en la fabricación y diseño de las carreteras y las técnicas de investigación y desarrollo tanto de las calzadas, como de los automóviles y se centrará únicamente en las respuestas jurídicas que surgieron como respuesta ante la situación vial existente en el momento.

En el ámbito del Derecho administrativo sancionador se produjeron importantes reformas como la modificación del Reglamento General de Conductores¹³⁰ operada por el Real Decreto 64/2008, de 25 de enero¹³¹, en la que se incrementó el rigor de las pruebas a superar para poder conducir las motocicletas de mayor cilindrada y se exigió una experiencia previa en la conducción de motocicletas de cilindradas inferiores a las que autorizaba el permiso que se pretendía obtener, estableciéndose como obligatoria la superación de unas pruebas de control de aptitudes y comportamientos para obtener cada clase de permiso, suprimiendo las exenciones existentes hasta entonces. Igual reforma se realizó para la conducción de los ciclomotores en la que se retrasó la edad mínima necesaria para obtener la licencia de conducción a los quince años cumplidos, en lugar de los catorce necesarios hasta entonces y se exigió, en todo caso, la superación de una prueba de control de aptitudes y comportamientos dentro de un circuito cerrado al tráfico. Asimismo, se

¹³⁰ Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores. BOE núm. 135 de 6 de junio de 1997.

¹³¹ BOE núm. 23 de 26 enero de 2008.

prohibió que sus titulares pudieran transportar pasajeros hasta que tuvieran dieciocho años cumplidos.

Con las diversas modificaciones legales producidas en esos años, se produjo un estrechamiento entre las relaciones de los ámbitos administrativo y penal debido a que muchas de las actuaciones que se daban en el terreno administrativo sancionador también desplegaban efectos en el orden penal y a la inversa. Con esa premisa, la Fiscalía de Seguridad impulsó un proyecto que tenía por objeto que, a través de un servicio web, los Secretarios Judiciales (hoy Letrados de la Administración de Justicia), Jueces, Fiscales y Cuerpos Policiales pudieran acceder al Registro de Conductores e Infractores, al Registro de Vehículos y a la aplicación del carnet por puntos, todos ellos dependientes de la Dirección General de Tráfico.

En cuanto a la educación vial con la entrada en vigor de la Ley 17/2005, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos, se diseñaron dos tipos de cursos de sensibilización y reeducación: los de recuperación de puntos y los de recuperación del permiso. La formación impartida en ambos pretendía, por un lado, sensibilizar sobre las graves consecuencias humanas, económicas y sociales derivadas de los accidentes de tráfico y sobre la especial implicación de los conductores en ellos cuando adoptaban conductas de riesgo y por otro lado, se buscaba reeducar en los comportamientos y actitudes desde la reflexión y desde una perspectiva de mejora de la convivencia y el respeto. Además, la disposición Adicional 13ª introducida en el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial por la Ley 17/2005, bajo la rúbrica “efectos administrativos de las condenas penales”, imponía a los condenados por un delito castigado con pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, la obligación de realizar un curso de reeducación y sensibilización vial para poder volver a conducir.

En el ámbito del Derecho penal fue fundamental la reforma del Código Penal en materia de seguridad vial, introducida por Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, y que entró en vigor el 2 de diciembre de 2007, salvo el párrafo segundo del artículo 384 que entró en vigor el 1 de mayo de

2008¹³². Con la modificación del artículo 47 del Código Penal, la imposición de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores tuvo consecuencias distintas según su duración fuera superior o no a dos años. Si su duración era superior a dos años suponía la pérdida de vigencia del permiso por lo que, una vez cumplida la pena, el condenado debía realizar el curso de reeducación y sensibilización para su recuperación y posteriormente superar una prueba teórica que versaría sobre los contenidos del curso realizado además de superar el examen específico. Esto suponía recuperar todos los permisos anteriores a la comisión del hecho delictivo sin necesidad de examinarse de nuevo de cada uno de ellos.

La reforma del Código Penal en materia de seguridad vial implicó una elevación de la respuesta penal que se tradujo en nuevas incriminaciones como las de los artículos 379.1 y 384 (conducción sin haber obtenido nunca permiso o licencia), en la ampliación o remodelación de las existentes (arts. 379.2, 383, 384 y 385.1) y en previsiones penológicas de mayor rigor (arts. 47, 381, 382 y 384 para la conducción con privación judicial del permiso).

Con la modificación del Código Penal, las Fiscalías llegaron a una serie de conclusiones que servirían para homogeneizar la elaboración de los atestados por accidentes de circulación por parte de las fuerzas de seguridad encargadas de la vigilancia del tráfico. En virtud de ellas se estimó que en los atestados habrían de consignarse las circunstancias de la vía, las meteorológicas, la densidad del tráfico, los riesgos concurrentes y cuantas otras circunstancias concudiesen en el momento de producirse el siniestro. También debería hacerse una descripción con fotografías de la señalización, ubicación, visibilidad y estado material. Junto a ello deberían indicarse, asimismo, las características del vehículo y las circunstancias del conductor a efectos de determinar las limitaciones de velocidad aplicables. Cuando sólo se tuviese el dato de la matrícula e identidad del titular del vehículo, el Fiscal debía promover una investigación en

¹³² Las penas de prisión de tres a seis meses o la de multa de doce a veinticuatro meses o los trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días se impondrán al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.

profundidad sobre la autoría de los hechos constitutivos de un delito del artículo 379.1 y tras las indagaciones de la policía judicial y con el debido fundamento se debería proponer que el titular del automóvil declarase ante el Juez como investigado con instrucción de los derechos de defensa contenidos en el artículo 118 LECrim. Si en uso de ellos se negase a identificar al autor se comprobaría su versión exculpatoria y se solicitarían, de ser procedentes, las investigaciones tendentes a averiguar quién conducía habitualmente el vehículo y cuantos extremos pudieran llevar al descubrimiento del autor, siempre con el debido respeto a las garantías procesales.

Sobre la conducción superando los límites de velocidad, se aconsejó que en los atestados elaborados por ese motivo se acompañasen los certificados de homologación de los instrumentos destinados a medir la velocidad con los que se realizó la medición que dio pie al inicio de las actuaciones para que el juzgador tuviese en cuenta los errores de medición de dichos instrumentos y que figuraban en la Orden técnica correspondiente¹³³.

En los atestados elaborados por conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, con la reforma del artículo 379.2 del código Penal, en la que se configuró una tasa objetivada basada en un juicio de peligrosidad establecido por el legislador, ya no se hacía preciso acreditar la influencia de las bebidas en la conducción o determinarla por los signos exteriores que presentara el sometido a la prueba. Estos datos solo entraban en juego cuando el resultado de la prueba efectuada se situaba por debajo del límite legal establecido por el legislador, debiendo constar en el atestado la descripción de las circunstancias de la conducción y signos externos de embriaguez en el conductor, aun cuando la presencia de éstos no fuera exigida por el tipo penal siendo preciso el escrupuloso cumplimiento de lo preceptuado en el Reglamento General de Circulación relativo a las normas sobre bebidas alcohólicas¹³⁴. Al igual que con lo

¹³³ ORDEN ITC/3699/2006, de 22 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del estado de los instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de vehículos a motor. (BOE núm. 291, de 6 de diciembre de 2006). Derogada el 2 de febrero de 2011.

¹³⁴ Artículos 20 a 26 del 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,

aconsejado para los cinemómetros medidores de la velocidad, en los atestados instruidos tanto por el delito del artículo 379.1 como por el 379.2, se requería la constatación de que los instrumentos de detección del alcohol se encontraban debidamente calibrados y homologados, tal y como establecían las normas que, en su momento, los regulaban¹³⁵.

En cuanto a la interpretación de la temeridad manifiesta fijada por el legislador en el artículo 380 no se trataba de definir un concepto cerrado de la misma, sino que se conceptuaba bajo la definición histórico-legislativa de realizar una conducción despreciando las más elementales normas de precaución, gravemente irregular y contraria al ordenamiento jurídico del tráfico. Con esa definición intentaba el legislador que tanto la conducta del artículo 379.1 como la del artículo 379.2 fueran ya por su propia peligrosidad conducciones con temeridad manifiesta que cuando generaban una situación de peligro concreto habían de subsumirse en el artículo 380.1.

El delito de conducir sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducir del último inciso del artículo 384 excluía por su propia definición a todos aquellos supuestos en los que el conductor hubiese realizado la acción de conducir por desaparición de los requisitos sobre conocimientos, habilidades o aptitudes psicofísicas exigidas para el otorgamiento de la autorización establecidos en el artículo 63.4 de la Ley de Seguridad Vial, cuando su titular hubiera perdido la totalidad de los puntos asignados del artículo 63.6 o por falta de renovación de la autorización administrativa para conducir del artículo 60.4 del mismo cuerpo legal dado que en todos esos supuestos no podía decirse que el conductor nunca hubiera obtenido el permiso de conducir. De la misma manera y por las mismas razones procedía excluir aquellos permisos de conducir extranjeros de la Comunidad Europea que no alcanzaban validez en España por falta de reconocimientos médicos o por finalización de su

aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. BOE núm. 306, de 23 de Diciembre de 2003.

¹³⁵ Real Decreto 889/2006, de 21 de julio, por el que se regula el control metrológico del Estado sobre instrumentos de medida (BOE núm. 183 de 02 de agosto de 2006) y Orden ITC/3707/2006, de 22 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a medir la concentración de alcohol en el aire espirado. BOE núm. 292 de 7 de diciembre de 2006. Esta última derogada el 1 de febrero de 2011.

período de vigencia. También se excluyeron los casos de permisos de países no comunitarios, válidos en el período de 6 meses desde que la persona obtenía la residencia normal, cuando no se cumplían los requisitos de vigencia ni los de edad.

Importante novedad significó la introducción del párrafo tercero del artículo 47 del Código Penal que comportaba la pérdida de vigencia del permiso o licencia que habilitaba para la conducción o la tenencia y porte, respectivamente cuando la pena impuesta lo fuere por un tiempo superior a dos años, lo que obligaba a una estrecha coordinación de la legislación penal con la administrativa en cuanto a las consecuencias en el ámbito administrativo de las condenas de privación del permiso, aunque a pesar de la obligatoriedad de la imposición debía incluirse su petición en el correspondiente escrito acusatorio. Con penas superiores a dos años entraba en juego la norma penal y en la sentencia se debía imponer la pérdida de vigencia del permiso de conducir. En los juicios rápidos, la comunicación de la sentencia y la liquidación de condena debía realizarla el Juzgado de Guardia a las Autoridades de Tráfico en el plazo de quince días que prescribía el artículo 82 de la Ley de Seguridad Vial a efectos de su anotación en Registro de conductores e infractores de la Dirección General de Tráfico.

Con la aparición de los nuevos tipos penales en materia de seguridad vial, se hizo necesario redefinir algunos conceptos viales que no se hallaban debidamente definidos en nuestro marco legislativo. Así, en lo referente a los excesos de velocidad tipificados en el artículo 379.1, que distinguían entre el exceso punible en vía interurbana o en vía urbana había que remitirse a la insuficiente legislación administrativa en la materia y lo más cercano que se podía encontrar era la definición de poblado inserta en el apartado 64 del Anexo I de la Ley de Seguridad Vial y que lo definía como *«el espacio que comprende edificios y en cuyas vías de entrada y de salida están colocadas, respectivamente, las señales de entrada a poblado y de salida de poblado»* ya que la propia definición de vía urbana que daba el apartado 77 del mismo anexo era a las claras, totalmente insuficiente porque la definía como *«toda vía pública situada dentro de poblado, excepto las travesías»*. Por el contrario, la exposición de vía interurbana ofrecida por el apartado 76 del citado anexo la definía como *«toda vía pública situada fuera de poblado»*. Por último, la travesía era definida por el apartado 65 del anexo como *«el tramo de vía interurbana que discurre*

por suelo urbano». Al final se impuso una interpretación integradora de lo previsto en la Ley de Seguridad Vial y en la Ley de Carreteras¹³⁶ atendiendo a la existencia de edificios o núcleos urbanos y su entidad, a la configuración de la ciudad y del suelo, a las valoraciones de riesgo, a la extensión del término municipal, a la conexión con el tráfico urbano, a la titularidad de la vía, a los agentes policiales encargados de su vigilancia y control y a las concretas fórmulas de coordinación y reparto de competencias de las autoridades administrativas en ese territorio.

Otra aclaración que se hizo necesaria fue cuando en la realización de las dos pruebas de determinación del grado de impregnación alcohólica que el artículo 23 del Reglamento General de Circulación establece que ha de realizar el interesado, solo se alcanza el tipo penal de 0.60 mg/l de aire espirado en una sola de las pruebas, si procedía el ejercicio de la acción penal o no. La conclusión, aunque muy discutida, fue que si por razones de tardanza en la realización de las pruebas o por la curva de concentración de alcohol se llegaba pericialmente a la conclusión fundada de que en el momento de la circulación el sometido sobrepasaba la tasa penalmente establecida no habría obstáculos para el ejercicio de la acción penal.

Otra nueva polémica que surgió en la tramitación parlamentaria de la reforma del Código Penal fue la introducción de la penalización por circular con el vehículo careciendo su conductor de permiso de conducción válido en sus distintos supuestos:

¹³⁶ Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras. BOE de 30 de julio de 1988: Artículo 36.- Los tramos de carretera estatal que discurran por suelo urbano o estén incluidos en una red arterial se registrarán por las disposiciones del presente capítulo y por las demás contenidas en esta Ley en lo que resulten aplicables. Artículo 37.- **1.** A los efectos de esta Ley se denomina red arterial de una población o grupo de poblaciones el conjunto de tramos de carretera actuales o futuros, que establezcan de forma integrada la continuidad y conexión de los distintos itinerarios de interés general del Estado, o presten el debido acceso a los núcleos de población afectados. **2.** Se consideran tramos urbanos aquellos de las carreteras estatales que discurran por suelo calificado de urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico. Se considera travesía la parte de tramo urbano en la que existan edificaciones consolidadas al menos en las dos terceras partes de su longitud y un entramado de calles al menos en uno de los márgenes.

Si se contemplaba castigar a la persona que condujese tras haber perdido la vigencia del permiso de conducir por la pérdida de la totalidad de puntos asignados, no se podía dejar impune a aquel que conducía sin haber obtenido nunca un permiso de conducir, situación que hasta entonces únicamente se contemplaba en el artículo 60 de la Ley de Seguridad Vial, que prohibía conducir vehículos a motor y ciclomotores sin estar en posesión de la mencionada autorización administrativa.

Otro supuesto a tener en cuenta era la conducción con permiso o licencia distinto al exigido para la clase de vehículo que se conducía, ya que con el Reglamento General de Conductores vigente en esas fechas, con la mera obtención del permiso de conducir de la clase A1, que permitía conducir motocicletas ligeras sin sidecar con una cilindrada máxima de 125 centímetros cúbicos, una potencia máxima de 11 kilovatios y una relación potencia/peso no superior a 0,11 kilovatios/kilogramo, se salvaba el tipo penal de imponer la pena de prisión de tres a seis meses, la de multa de doce a veinticuatro meses o la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción, pues el propio Reglamento ya determinaba que estábamos ante un permiso de conducir, aunque no fuese de la clase necesaria para conducir vehículos de superior categoría, cuestión, que a pesar de haberse modificado el Reglamento General de Conductores, no fue pacífica durante un tiempo, porque algunos tribunales entendían que aunque el nuevo Reglamento contemplase el permiso de la categoría AM como un “permiso”, no dejaban de verlo como una autorización administrativa para conducir ciclomotores, sin exigir a sus titulares mayores conocimientos sobre la normativa de tráfico que los mínimos indispensables para circular por las vías públicas con una cierta seguridad para ellos mismos y para el resto de los usuarios. Otros Tribunales, sin embargo, le daban a la categoría AM la verdadera entidad de un permiso, tanto por su propia definición, como porque su titular necesitaba acreditar los mismos conocimientos en materia de seguridad vial que con cualquier otro permiso de superior categoría. Afortunadamente, la cuestión se ha ido pacificando tras el dictado de la sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia¹³⁷ que, entre otras, ha venido a despejar una situación que la propia dicción del texto legal dejaba plenamente clara.

¹³⁷ La Sentencia nº 129/2010 de la Audiencia Provincial de Valencia, Sección 3ª, 23 de Febrero de 2010, siendo ponente Lamberto Juan Rodríguez Martínez, estableció en sus

Fundamentos Jurídicos lo siguiente: PRIMERO.- Para el examen de la cuestión que se suscita, relativa a la tipicidad de la conducción de un turismo sin permiso de conducir pero con licencia para conducir ciclomotores, se estima adecuado distinguir dos momentos temporales. El primero abarcaría desde el 01-05-2008 (fecha de entrada en vigor del artículo 384.2 del Código penal según la Disposición Final Tercera de la Ley Orgánica 15/2007 de 30 de noviembre) hasta el 08-12-2009 (fecha de entrada en vigor del nuevo Reglamento de Conductores aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, según su Disposición Final Sexta). Parte la sentencia de instancia, dictada dentro de este lapso temporal, de entender que el artículo 384.2 el Código penal sanciona en todo caso la conducción de un vehículo o ciclomotor careciendo del permiso o licencia que habilita para conducir el concreto vehículo de que se trate. Sin embargo, se estima que tal interpretación extiende de forma incorrecta el tenor literal del artículo 384.2 del Código penal, por las siguientes razones: 1ª. En el citado artículo 384.2 el legislador distingue únicamente entre permiso y licencia y entre vehículos a motor y ciclomotores, sin extender esa distinción a la concreta clase de vehículo a motor de que se trate. 2ª. Por el contrario, en el antiguo artículo 340 bis c) del Código penal de 1973, se sancionaba al que "condujere por vía pública un vehículo de motor sin haber obtenido el correspondiente permiso". De este modo, se introducía el término "correspondiente" que relacionaba el vehículo conducido con el permiso de que se disponía y permitía extender el tipo a la conducción de un vehículo con un permiso inadecuado. Por ejemplo, sentencias de la Audiencia Provincial de Cádiz de fecha 06-11-1980, ponente D. Federico Ruiz Sotillo, y de la Audiencia Provincial de Oviedo de fecha 06-11-1981, ponente D. Federico Campuzano de Orduña. 3ª. Cuando el legislador ha querido mantener esa concreción lo ha hecho. Así, el artículo 65.5 j) del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial fue aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en su redacción vigente hasta la modificación operada por la Ley 18/2009 de 23-11-2009, contemplaba como infracción muy grave "la conducción de un vehículo sin ser titular de la autorización administrativa correspondiente". Y, tras la referida modificación, la misma infracción queda tipificada en los mismos términos en el artículo 65.5 k). 4ª. Ello es coherente con la naturaleza fragmentaria y de última ratio del Derecho penal, de tal forma que solo las conductas más graves (la conducción de un vehículo careciendo en absoluto de permiso de conducir), integran el tipo penal, mientras que otras conductas menos graves (la conducción con un permiso inadecuado) quedan reservadas para el ámbito sancionador administrativo. De lo anterior se desprendía la atipicidad de la conducción de un vehículo con permiso inadecuado, pero no la conducción de un vehículo a motor con licencia para conducir ciclomotores, dado que en este caso el precepto penal claramente distingue entre vehículos a motor y ciclomotores, mencionando también la carencia de autorización administrativa para conducir (permiso y licencia) de forma alternativa y diferenciada. La distinción entre permiso y licencia venía claramente expuesta desde su artículo 1 en el Reglamento General de Conductores aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, limitando su artículo 8 el ámbito de la licencia de conducción a "vehículos especiales agrícolas autopropulsados, ciclomotores y coches de minusválidos". Justificaba igualmente esta distinción el diferente nivel de aptitud y formación que se exigía en el

Otro supuesto en el que tampoco era aplicable este tipo penal del artículo 384 de conducir un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción se daba con personas extranjeras que conducían en España con el permiso de conducir originario de sus países natales sin haberlo canjeado por un permiso válido para conducir en nuestro país, porque esos conductores extranjeros ya eran titulares de un permiso de conducir por haberlo obtenido en sus lugares de origen; la mera omisión de su canje por uno que les habilitara para conducir en España no dejaba entrar en juego al artículo 384 porque sí habían obtenido un permiso de conducir.

Sin embargo, lo que sí entró de lleno en el tipo penal con la puesta en escena de la reforma citada, fue la conducción de vehículos para cuyas categorías se exigía permiso de conducir cuando dicha conducción se realizaba poseyendo el conductor únicamente una licencia de conducción.

citado Reglamento para la obtención de una u otra autorización administrativa para conducir y la repercusión que ello tiene en el bien jurídico protegido por el tipo penal (la seguridad vial). En esta línea se ha pronunciado, por ejemplo, la sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid-Sección 1ª de fecha 12-02-2009, nº 82/2009, que señala que "una interpretación literal del precepto junto con una adecuada comprensión del bien jurídico protegido permite concluir que la conducción de vehículos con permiso inadecuado a su categoría no es subsumible en el tipo, pero sí lo es, en cambio, la conducción de vehículos por quien tiene exclusivamente una licencia para ciclomotores". SEGUNDO.- Tras la entrada en vigor del nuevo Reglamento de Conductores aprobado por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, la situación se ha modificado. En efecto, el nuevo texto exige en su artículo 4.2.a) para la conducción de ciclomotores la obtención de un permiso de conducir, el de la clase AM, y no de una mera licencia de conducción. Es cierto que, en realidad, el nivel de formación y demás requisitos exigidos para la obtención de la licencia de conducción de ciclomotores se mantienen para el nuevo permiso clase AM. No obstante, no puede desconocerse que el legislador ha decidido reconocer como permiso de conducir lo que antes era una licencia y ha reservado ésta para otros vehículos (según el artículo 6.1, los vehículos para personas de movilidad reducida y determinados vehículos especiales agrícolas). El respeto al principio de legalidad que, con el anterior Reglamento de Conductores, obligaba a estimar atípica la conducción de un vehículo con un permiso inadecuado, determina, con el nuevo Reglamento, a estimar igualmente atípica la conducción de vehículos a motor con el nuevo permiso que desde ahora habilita para conducir ciclomotores y al que, además, ha quedado expresamente asimilada la anterior licencia de conducción de ciclomotores por aplicación de la Disposición Transitoria Segunda (hasta su sustitución por el nuevo permiso sin necesidad de superar ninguna prueba específica). En esta línea se ha pronunciado, por ejemplo, el Excmo. Sr. Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial en su informe de fecha 14-12-2009.

En esos supuestos, tanto los tribunales, como la doctrina, entendían que sí se cumplía el tipo de conducir un vehículo sin haber obtenido nunca el permiso de conducción porque, a tenor de lo dispuesto en el Reglamento de Conductores vigente en ese momento, se entendía que el permiso de conducir amparaba la conducción de vehículos a motor distintos de los ciclomotores y la licencia de conducir únicamente permitía la conducción de ciclomotores y asimilados¹³⁸.

¹³⁸ El Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores. (Vigente hasta el 8 de diciembre de 2009) establecía los permisos y licencias de conducción y los tipos de vehículos que con ellos se podía conducir: Artículo 5. Clases de Permiso de conducción. **1. Los permisos de conducción expedidos por las Jefaturas Provinciales de Tráfico, con expresión de las categorías de vehículos a cuya conducción autorizan, serán de las siguientes clases:**

- **A1:** Motocicletas ligeras sin sidecar con una cilindrada máxima de 125 centímetros cúbicos, una potencia máxima de 11 kilovatios KW y una relación potencia/peso no superior a 0,11 kilovatios/kilogramo (KW/Kg.).
- **A:** Motocicletas, con o sin sidecar, triciclos y cuadríciclos con motor.
- **B:** Automóviles cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kilogramos y cuyo número de asientos incluido el del conductor, no exceda de nueve.

Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos.

Conjunto de vehículos acoplados compuestos por un vehículo automóvil de los que autoriza a conducir el permiso de la clase B y un remolque, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto no exceda de 3.500 kilogramos y la masa máxima autorizada del remolque no exceda de la masa en vacío del vehículo tractor.

- **B + E:** Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo automóvil de los que autoriza a conducir el permiso de la clase B y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kilogramos, siempre que el conjunto no pueda ser conducido con un permiso de la clase B.
- **C1:** Automóviles cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kilogramos y no sobrepase los 7.500 kilogramos y cuyo número de asientos, incluido el del conductor, no exceda de nueve. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos.
- **C1 + E:** Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo automóvil de los que autoriza a conducir el permiso de la clase C1 y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kilogramos, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto así formado no exceda de 12.000 kilogramos y que la masa máxima autorizada del remolque no sea superior a la masa en vacío del vehículo tractor.

En relación con las lesiones y muertes ocasionadas por hechos derivados de la circulación de vehículos seguían sin investigarse correctamente los detalles de tales hechos por lo que la calificación entre delitos de homicidio y lesiones imprudentes de los artículos 142 y 152 del Código Penal quedaban reducidas a meros juicios de faltas, siendo escasas las condenas por delito ventiladas en los Juzgados de lo Penal, acabando los

- **C:** Automóviles cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kilogramos y cuyo número de asientos, incluido el del conductor, no exceda de nueve.

Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos.

- **C + E:** Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo automóvil de los que autoriza a conducir el permiso de la clase C y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kilogramos.
- **D1:** Automóviles destinados al transporte de personas cuyo número de asientos, incluido el del conductor, sea superior a nueve y no exceda de diecisiete.

Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos.

- **D1 + E:** Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo automóvil de los que autoriza a conducir el permiso de la clase D1 y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kilogramos, siempre que:
 - Por una parte, la masa máxima autorizada del conjunto así formado no exceda de 12.000 kilogramos y la masa máxima autorizada del remolque no sea superior a la masa en vacío del vehículo tractor.
 - Por otra, que el remolque no se utilice para el transporte de personas.
- **D:** Automóviles destinados al transporte de personas cuyo número de asientos, incluido el del conductor, sea superior a nueve.

Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos.

- **D + E:** Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo automóvil de los que autoriza a conducir el permiso de la clase D y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kilogramos.

Artículo 8. Licencia de conducción.

Para conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados, ciclomotores y coches de minusválidos se exigirá estar en posesión de la correspondiente licencia de conducción

procedimientos en negociaciones económicas sin sanciones penales. Por ello, se tomó la determinación de instruir a las Fuerzas de Seguridad encargadas de la investigación de accidentes, que para los casos de especial gravedad por la entidad de la imprudencia acaecida y del resultado ocasionado, fueran directamente comunicados al Fiscal Delegado a efectos de promover la investigación en el correspondiente procedimiento por el delito cometido.

De igual forma se siguió apostando fuertemente por continuar potenciando los mecanismos de la conformidad de los artículos 787 y 801 de la LECrim sin que la conformidad significase una generalización de las penas mínimas, debiendo atenderse siempre a la gravedad de los hechos, tales como la entidad de la tasa, el exceso de velocidad o las circunstancias de la conducción, a las circunstancias y a los antecedentes del acusado, en busca de una sanción penal proporcionada.

Lo que sí quedó patente fue que en el ámbito de la seguridad vial no podía actuarse trabajando únicamente desde la óptica penal, sino que esa cuestión implicaba conjugar diversas perspectivas jurídicas, científicas y asistenciales que debían ofrecer una visión global de las respuestas con las que debía afrontarse la siniestralidad vial. Existían discordancias legislativas en materias que aún no habían sido abordadas y que debían ofrecer una serie de reglas protectoras a los colectivos más vulnerables como podían ser los peatones, los ciclistas, los menores, las personas de edad avanzada y los discapacitados. Los derechos de las víctimas de los accidentes de tráfico y en particular los derechos a la asistencia psicológica inmediata que estaban recortados al ámbito estrictamente procesal deberían ser objeto de una atención específica, al igual que el derecho a una plena participación en el proceso y a una plena asistencia en todos los ámbitos laborales y sociales. Se hacía necesario, por tanto, traducir normativamente con mayor precisión la Decisión Marco de 15 de marzo de 2001¹³⁹ y en particular, aplicar plenamente las disposiciones de

¹³⁹ Decisión Marco del Consejo de Europa de 15 de marzo de 2001 relativa al estatuto de la víctima en el proceso penal. Diario Oficial de las Comunidades Europeas de 22 de marzo de 2001.

la Recomendación CEE de 14 de junio de 2006¹⁴⁰ en cuanto al papel que deberían adoptar los servicios públicos en el apoyo a las víctimas de delitos. Del mismo modo habría que abogar por una reforma de la formación escolar y universitaria en materia vial y por una mejora de las exigencias tendentes a obtener el permiso de conducir, sus revisiones y los cursos de reciclaje para la recuperación de los puntos perdidos, sin olvidar el fomento de una adecuada respuesta sancionadora y penal, cuando fuera precisa su aplicación. Todo ello sin olvidarse de implicar al resto de los formantes de la ecuación, como pudieran ser los fabricantes de automóviles para que destinasen mayores recursos en investigación y desarrollo de sistemas eficaces de seguridad activa y pasiva que ayudasen en la prevención de los siniestros y en su aplicación cuando inevitablemente estos se produjeran; otros elementos mejorables deberían ser las carreteras por donde se desarrollará la circulación viaria en busca de mejores trazados y firmes que permitan una circulación fluida y segura y la señalización de esas vías públicas, tanto urbanas como interurbanas en sus modalidades de adecuación y simplificación de la señalización vertical y de mejora de las marcas viales.

La siniestralidad vial no debía buscar únicamente una respuesta punitiva que castigase al autor del delito vial, sino que al mismo tiempo debería velar porque se cumpliera el principio establecido en el artículo 25 de nuestra Carta Magna de reeducación y reinserción social. En ese sentido, se propuso que el curso de formación en seguridad vial que el artículo 83.4 del Código Penal proponía para dejar en suspenso la ejecución de las penas privativas de libertad inferiores a dos años recibiera el mismo régimen de obligatoriedad y consecuencias por su incumplimiento que el previsto para la violencia de género en ese mismo artículo 83 y en el artículo 88 del Código Penal para la sustitución, antes de dar inicio a su ejecución, de las penas de prisión que no excedieran de un año por multa o por trabajos en beneficio de la comunidad, y en los casos de penas de prisión que no excedieran de seis meses, también por localización permanente y extenderlo a las técnicas de manejo del automóvil y conducción no contaminante.

¹⁴⁰ CONSEJO DE EUROPA: Recomendación Rec (2006) 8 del Comité de Ministros de los Estados miembros sobre asistencia a víctimas del delito. (Adoptada por el Comité de Ministros el 14 de junio de 2006, en la 967ª sesión de Delegados de los Ministros).

También se intentó prever en el artículo 83 que para los delitos del artículo 379.2, aquel que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas se sometiera a terapias de deshabituación en caso de reincidencia o tras la comprobación de la adicción del sujeto al alcohol y a las drogas.

Sugería la Fiscalía la conveniencia de regular penalmente en una norma con rango de ley, la obligatoriedad de que los conductores de vehículos a motor y ciclomotores se sometieran a los análisis en los controles preventivos de drogas y estupefacientes en que fueran requeridos por agentes policiales debidamente habilitados para ello o en controles de alcoholemia, cuando el sometido a la prueba de determinación del grado de impregnación alcohólica diese un resultado negativo y su actitud o sintomatología hicieran presumir a los agentes que el sujeto conducía influido por drogas tóxicas o estupefacientes. En estos supuestos, la negativa a la realización de las pruebas legalmente establecidas podría permitir la aplicación del artículo 383 del Código Penal.

Esta preocupación por el consumo de drogas y su influencia en la conducción venía dada por el alarmante incremento que se había observado en los últimos diez años, tanto entre la población en general, como entre el público escolar, apreciándose que la sustancia tóxica más consumida era el cannabis y la que menos, la heroína, pasando por diversas sustancias tales como, la cocaína, las anfetaminas, el éxtasis o los ansiolíticos. Igualmente, preocupante fue el percibir una serie de cambios en los patrones de conducta sociales de la juventud, entre la que se observaba un consumo abusivo de sustancias durante el fin de semana y sobre todo el fenómeno del policonsumidor, joven que alternaba el consumo repetitivo de diversas sustancias, incluido el alcohol, en un espacio de tiempo relativamente breve, habitualmente comprendido entre el viernes por la tarde y el domingo por la noche.

Esta nueva situación puso de manifiesto que, aunque el consumo de alcohol estaba involucrado en un porcentaje muy significativo de accidentes, había otras sustancias que también alteraban las condiciones físicas y psíquicas de los conductores y que elevaban las posibilidades de provocar un siniestro. La heroína, la cocaína, el cannabis, las anfetaminas, el éxtasis o los ansiolíticos, incluso en dosis moderadas, provocaban serias

alteraciones en la percepción, la cognición, la atención, el equilibrio, la coordinación y otras facultades requeridas para conducir de forma segura. Es más, la tasa de conductores fallecidos en accidente de tráfico a 24 horas en los cuales se detectó consumo de drogas, ya fueran solas o en concurrencia con otras sustancias como el alcohol, psicofármacos o medicamentos fue del 11 por 100 según los datos del Instituto Nacional de Toxicología correspondientes al año 2004.

Pero esta lucha no afecta solo a nuestro país. La Unión Europea ha venido mostrando desde hace un tiempo una creciente preocupación por el consumo de drogas al volante y fruto de ello fue la Resolución del Consejo de 27 de noviembre de 2003, publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea de 22 de abril de 2004, relativa a la lucha contra el consumo de sustancias psicoactivas asociado a los accidentes viales, que entre otros programas pretendía:

- Fomentar e intensificar la investigación referente a los efectos de las sustancias psicoactivas en la capacidad de conducción, con el fin de que las medidas de prevención y de lucha pudieran fundamentarse en conocimientos científicos sólidos.
- Incrementar, dentro de los límites que permitiera cada legislación nacional, la utilización de pruebas neurocomportamentales y toxicológicas para detectar el consumo de sustancias psicoactivas por los conductores y comprobar los efectos de dichas sustancias en la conducción, en particular en el caso de accidentes viales mortales y de accidentes clasificados como graves según las definiciones y normativas nacionales, y siempre que hubiera motivos fundados para suponer que los conductores estaban bajo los efectos de sustancias psicoactivas.
- Desarrollar la investigación para mejorar las pruebas de detección en carretera, prestando especial atención a la posibilidad de realizarlas en ciudades y a su fiabilidad, con el fin de extender y generalizar su utilización.
- Empezar campañas de información y prevención bien orientadas que alertasen de los peligros que se derivan del consumo de sustancias psicoactivas para la conducción de vehículos, involucrando a los jóvenes, los profesionales sanitarios, las familias, la escuela y los conductores profesionales.

- Preparar y desarrollar medidas eficaces de prevención, adaptadas a los contextos específicos culturales y sociales, tanto a nivel nacional como local, encaminadas a reducir el número de accidentes viales relacionados con el consumo de sustancias psicoactivas en los ambientes de ocio, que incluyeran, por ejemplo, la incentivación del transporte público como alternativa a la utilización de vehículos privados en lugares y situaciones de riesgo, así como la constitución de grupos de primeros auxilios integrados por agentes sociales y sanitarios que actuaran en los lugares de reunión con objeto de identificar preventivamente personas de riesgo antes de que éstas se pusieran al volante.
- Empezar acciones de sensibilización y participación de los gestores de los locales nocturnos y fomentar la colaboración entre estos últimos y las autoridades competentes locales y nacionales a efectos de prevenir y afrontar con eficacia situaciones de peligro.
- Adoptar todas las disposiciones adecuadas, incluidas aquellas que tuvieran carácter de sanción, respecto de los conductores de vehículos que estuvieran bajo los efectos de sustancias psicoactivas que disminuyeran su capacidad de conducción.

El problema ante el que se enfrentaban los países implicados en la lucha contra la conducción bajo la influencia de drogas era la falta de dispositivos adecuados y homologados que permitieran acreditar con fidelidad que la persona sometida a la prueba de detección de sustancias tóxicas realmente las había consumido. En el ámbito europeo fueron numerosos los intentos para desarrollar un dispositivo capaz de detectar la presencia de drogas en el organismo de los conductores para establecer que la droga había sido consumida con la suficiente inmediatez, estudios justificados a partir de la relevancia del consumo de drogas y de las graves consecuencias que de él se derivan en la conducción. Sin embargo no había que olvidarse que el test salival debía utilizarse siempre como una prueba indiciaria, necesitada en todo caso de una comprobación mediante analítica realizada en laboratorio. Con esa premisa se puso en funcionamiento en el ámbito de la Unión Europea el proyecto DRUID (Driving Under the Influence of Drugs, alcohol and medicines) con la colaboración de 36 instituciones pertenecientes a 19 países europeos (18 Estados miembros y Noruega). El proyecto se inició en octubre de 2006 y finalizó 48 meses después con el objetivo de proporcionar un apoyo

científico a la política europea de transportes y seguridad vial, estableciendo medidas y pautas de actuación adecuadas para combatir la conducción bajo los efectos de drogas, alcohol o medicamentos.

Volviendo a nuestro país, el problema nacía de la propia normativa procesal, administrativa y penal sobre la conducción bajo los efectos de sustancias estupefacientes y drogas ya que la reforma del Código Penal realizada por la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de diciembre no modificaba el tipo penal para los que condujeran bajo la influencia de drogas. A la vista del artículo 379.2 se castigaba al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas, siendo condenado, en todo caso el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro, lo que equivalía a decir que los medios técnicos existentes en el momento de operarse la reforma eran capaces de determinar el grado de impregnación alcohólica del sujeto sometido a la prueba, pero en el caso de las drogas, la situación era diferente ya que no había acuerdo en la comunidad científica sobre los niveles de concentración de drogas a partir de los cuales la capacidad psicofísica de una persona podía considerarse afectada para conducir. Para enturbiar aún más el panorama, tampoco se disponía de una jurisprudencia sobre la que basar la influencia del consumo de drogas en la conducción detectada en controles preventivos ya que la escasa jurisprudencia existente hasta entonces se refería a supuestos en los que el sometido a los análisis de detección de drogas había sufrido un accidente o tras haber observado los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico una conducción irregular en el sujeto y exigía además, que se probara una influencia real en la conducción no siendo suficiente la simple presencia de drogas en el organismo.

En el ámbito administrativo, la Ley de Seguridad Vial determinaba en su artículo 12 que el conductor de vehículos o bicicletas con tasas superiores a las que reglamentariamente se establecieran de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas no podría circular por las vías objeto de esa Ley, sin que ninguna de las normas dictadas en su desarrollo estableciera posteriormente tasa alguna para la conducción después de haber ingerido o incorporado al organismo sustancias estupefacientes catalogándola únicamente como una infracción

administrativa sancionada con 500 euros. Para su detección, el Reglamento General de circulación señalaba que las pruebas deberían consistir en el reconocimiento médico de la persona obligada y en los análisis clínicos que el médico forense u otro titular experimentado, o personal facultativo estimase más adecuados, estableciendo, asimismo la obligatoriedad del sometimiento a dichas pruebas y remitiendo a la aplicación, en lo que fuera posible, de lo dispuesto para las pruebas de alcoholemia. Ahora bien, con lo determinado en los reglamentos administrativos para la detección de drogas, solo era posible proceder a realizar un test salival meramente indiciario del consumo de sustancias tóxicas ya que para poder determinar la cantidad real consumida por el sometido, era precisa la realización de una prueba de extracción de sangre o que la propia persona obligada proporcionase una muestra de orina para proceder a su análisis en un laboratorio debidamente autorizado y homologado, pudiendo suponer la obtención de esa muestra una intervención corporal sujeta a autorización del obligado y ahí la aplicación, a las intervenciones corporales necesarias para la persecución del tipo penal del artículo 379.2 del Código Penal, de la doctrina contenida en la STC 207/1996, de 16 de diciembre¹⁴¹, no resolvía todas las cuestiones ya que para ello sería necesario recabar la oportuna autorización judicial; una vez obtenido el auto en el que se requiriera al conductor a someterse a la extracción o a la obtención de la muestra bajo apercibimiento de delito de desobediencia si el mismo se negase, podría entonces procederse a la imputación del tipo del artículo 383 del Código Penal por negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de la presencia de drogas.

A la vista de las dificultades existentes para realizar controles de detección de la presencia de drogas entre los conductores, se sugirió la aprobación de una normativa sobre las intervenciones corporales que permitiese a la Policía Judicial, bien el requerimiento al conductor para que se sometiera a la extracción sanguínea, bien que se le obligara a este a proporcionar muestras de saliva.

Como datos estadísticos, se constató un importante descenso en la cifra de fallecidos en accidentes de circulación y en lo tocante a la actividad judicial en el ámbito de la seguridad vial, fueron de gran importancia numérica las lesiones imprudentes que en la mayor parte de las ocasiones

¹⁴¹ Caso “del pelo”, siendo ponente el Magistrado don Vicente Gimeno Sendra.

dieron lugar a la incoación directa de un juicio de faltas cuyo control escapaba a las Fiscalías. Baste decir que los juicios rápidos celebrados por delitos contra la seguridad vial representaron un 39 por 100 del total de los juicios rápidos celebrados, originándose un sensible incremento en el número de juicios rápidos por conducción alcohólica, que alcanzaba el 20 por 100 de media, no siendo de gran relevancia el impacto de los excesos de velocidad punibles.

Con respecto a las conformidades, llegaron a situarse en entornos cercanos al 90 por 100 con la subsiguiente reducción de trabajo para los Juzgados de lo Penal. Ello venía a decir que los delitos contra la seguridad vial presentaban un elevado porcentaje de cumplimiento instantáneo en su vertiente aflictiva: se dictaba la sentencia de condena, se procedía a la entrega del permiso de conducir y se efectuaba el pago de la multa. Sobre todo, la entrada en vigor de la conducción sin permiso supuso que la mitad de los juicios rápidos que se celebraban diariamente correspondían a ilícitos contra la seguridad vial, superando el número de juicios celebrados por conducción sin permiso a los celebrados por alcoholemia, salvo durante los fines de semana.

En lo relativo a las penas, la mayor parte de las condenas por delitos contra la seguridad vial lo eran a pena de multa o prisión con suspensión de ingreso, quedando reservado el ingreso en prisión para los supuestos más graves de homicidio y lesiones, siendo prácticamente insignificantes los casos en los que, la condena a penas de trabajos en beneficio de la comunidad llegaban a ejecutarse por la falta de apoyo del resto de las instituciones implicadas.

5. Memoria del año 2009.

El año 2009 marcó el inicio de la mayor crisis económica a nivel global de los últimos tiempos y nuestro país no fue ajeno a ella, eso se reflejó en el menor gasto en desplazamientos, carburantes, peajes, compra de vehículos y carencia de seguro en muchos automóviles. La tendencia evidenció un aumento en la compra de vehículos antiguos y en un importante ahorro en su mantenimiento, revisiones y cambio de piezas. Paralelamente, también se detectó un preocupante aumento entre los conductores de un mayor nerviosismo, preocupación y estrés con que

conducían que se tradujo en un gran número de accidentes por salida de la vía. En las estadísticas, las distracciones como causa de los accidentes constituyeron el 43 por ciento de los casos en carreteras y el 29 por ciento en vías urbanas y sus causas principales se atribuyeron, en cuanto a factores externos ejercitados durante la conducción a comer, beber, buscar algún objeto en la guantera, cambiar un CD, atender a un niño, girar la cabeza para ver alguna cosa, enfrascarse en una conversación con el acompañante, utilización del teléfono móvil convencional y el de manos libres y prestar atención al navegador. Entre los factores internos, las causas más probables que influyeron en la producción de accidentes mientras se conducía se contaron: el aprovechar el viaje para pensar en otros temas y buscarles solución, dejar sueltos los pensamientos o imaginación sin atender a la conducción y los estados psíquicos o emocionales de estrés, tensión emocional, estados depresivos, determinadas enfermedades, el cansancio y el sueño.

La estadística también dejó en evidencia que existían dos colectivos sobre los que había que incidir especialmente para reducir la siniestralidad vial: los jóvenes y los extranjeros residentes en nuestro país. Con respecto a los jóvenes, en cifras de la Dirección General de Tráfico del año 2007, el mayor número de permisos se obtuvieron en edades juveniles, resultando que los accidentes fueron la primera causa de mortalidad en el grupo de 15 a 24 años y la tasa de fallecidos por millón de habitantes en ese grupo fue de 142, la más alta de todos los grupos de edad. A su vez la franja más letal fue la de la de 18 a 20 años con una tasa de mortalidad por millón de habitantes de 164. En cuanto a los extranjeros, un estudio presentado por el RACE¹⁴² en enero de 2009 concluyó que representaban el 13,8 por ciento del total de víctimas mortales en la carretera, tanto entre los extranjeros residentes como los que se encontraban de paso por nuestro país. La posesión de permiso de conducir por parte de extranjeros residentes en España y de los cuales se realizó el canje en virtud de Convenios bilaterales reflejó que los sistemas para la obtención del mismo en sus países de origen era muy dispar, en la mayoría de los casos, con el

¹⁴² El Real Automóvil Club de España, fundado en 1903, con el objetivo de fomentar el deporte del motor y el uso del automóvil, colaboró desde sus inicios en la búsqueda de soluciones a los problemas que los conductores se encontraban en el origen de la circulación en España y actualmente participa en materias como el deporte del motor o la normativa de tráfico.

de obtención del permiso de conducir en nuestro país, lo que podría haber justificado la necesidad de que aquellos que obtuvieran el canje, se hubieran sometido a alguna modalidad de reciclaje antes de incorporarse al tráfico viario en España. En otro informe efectuado por INTRAS¹⁴³ en enero de 2009, el 96,5 por ciento de los conductores españoles hubiera suspendido el examen teórico para obtener el permiso de conducir si lo hubiera vuelto a realizar, porque del estudio se desprendió que carecían de los conocimientos y aptitudes suficientes para conducir. Ello vino a reflejar una situación conocida por todos y fue que una importante cantidad de los aspirantes a obtener el permiso de conducir realizaban cursos intensivos, aprobaban el examen teórico memorizando las respuestas de los test con ayuda de programas informáticos y con unas pocas horas de clases prácticas obtenían el permiso.

Centrándonos en el ámbito jurídico, la aplicación de la Ley Orgánica 15/2007 evidenció una reducción en la siniestralidad de las carreteras a nivel nacional con la entrada en vigor de las medidas administrativas sancionadoras y las penales contenidas en ella, apreciándose la enorme eficacia del carnet por puntos como impulsor de la legalidad vial que se tradujo en un mayor respeto a las señales de circulación por parte de los implicados en el tráfico circulatorio.

A raíz de la creación de la Fiscalía de Seguridad Vial aumentó la importancia que se daba a la siniestralidad vial resaltando el ímprobo esfuerzo que los Tribunales llevaron a cabo para una correcta aplicación de la norma que sirviera para mejorar la seguridad vial. Con el impulso del procedimiento para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos, la mayoría de los delitos contra la seguridad vial pasaron a utilizar este procedimiento quedando reservadas las diligencias previas para aquellos casos en que fueran precisas mayores garantías o profundizaciones

¹⁴³ INTRAS (Instituto de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial) es un centro de investigación interdisciplinar de la Universidad de Valencia dedicado a la investigación científica y aplicada, desarrollo e innovación, formación y asesoramiento en materia de seguridad vial y accidentes de tráfico, principalmente desde la óptica de los factores humanos y el comportamiento del conductor en interacción con el vehículo, las infraestructuras y la supervisión policial. Constituido por decreto por decreto 105/1995 de la Generalitat Valenciana, de 16 de Mayo de 1995, al amparo de la Ley de Reforma Universitaria y actualmente está regulado por la Ley Orgánica Española de Universidades de 2001 y por los Estatutos de la Universidad de Valencia de 2004.

probatorias, como pudieran ser la falta de constancia de los márgenes de error de los aparatos de medición, la documentación de dichos aparatos o la falta de notificación al conductor de la pérdida de vigencia del permiso o licencia de conducir por la pérdida total de los puntos asignados legalmente prevista en el artículo 384 del Código Penal. Con los juicios rápidos aumentó claramente la eficacia procesal alcanzándose un amplio porcentaje de conformidades que de modo inmediato o en un corto período de tiempo producía la entrega en el Juzgado del permiso de conducir el pago de la multa. Todo ello sin olvidar que, en particular, la eficacia en la aplicación de los tipos de los artículos 379.1 y 2 y 384 (inciso último) del Código Penal no hubiera sido posible sin una intensificación de las actuaciones que realizó la policía judicial de tráfico y del número de controles aleatorios, de alcoholemia y de velocidad que practicaron, tanto la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, como las Policías Locales y Autonómicas en su ámbito territorial en sus funciones de investigación de delitos y ordenación del tráfico.

En materia de concurrencia de delitos, en cuanto al concurso entre los delitos de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o sustancias estupefacientes del artículo 379.2º del Código Penal y el delito de negativa de someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de drogas del mismo cuerpo legal, se mantuvo la tesis del concurso real ya que cada uno de los dos tipos penales recogían comportamientos distintos y diferenciados en el tiempo, uno era la conducción bajo la influencia de alcohol o drogas que se daba en un principio y posteriormente, otro era el negarse a someterse a las pruebas de alcoholemia.

Entre los delitos de conducción ética bajo la influencia de bebidas alcohólicas o sustancias estupefacientes del párrafo 2º del artículo 379 del Código Penal y el delito de conducción a velocidad excesiva del párrafo 1º del artículo 379 de la misma norma, se optó por mantener el criterio del concurso ideal de delitos del artículo 77 del Código Penal, al realizarse dos hechos delictivos en unidad natural de acción sin que ninguno de los dos abarcara la totalidad del desvalor de la conducta y ello porque el riesgo se veía incrementado al concurrir simultáneamente no solo el derivado del consumo de sustancias tóxicas sino también el generado por la velocidad excesiva.

En cuanto al concurso entre cualquiera de los delitos de los artículos 379, 380 y 381 del Código Penal y el delito de conducción ilegal en cualquier supuesto recogido en los dos párrafos del artículo 384 del mismo cuerpo legal, los hechos que se describían en los referidos delitos eran penalmente relevantes, plurales, diferentes y dotados de un distinto desvalor y contenido del injusto, suponiendo cada uno de ellos acciones distintas perfectamente delimitadas, lo que implicaba mantener el criterio del concurso real.

Ante la concurrencia de delitos del artículo 379 párrafos 1º y 2º y de delitos de conducción temeraria y conducción con manifiesto desprecio por la vida de los demás de los artículos 380 y 381 del Código Penal, se mantuvo la existencia de un concurso de normas del número 3 del artículo 8 del Código Penal en el que el precepto penal más amplio o complejo debería absorber a los que castigasen las infracciones consumidas en aquél ya que se producía un fenómeno de progresión delictiva puesto que la conducción temeraria del artículo 380 del Código Penal subsumía las conductas del 379 y a su vez la conducta de conducir con manifiesto desprecio por la vida de los demás absorbía las anteriores.

Por último, la regla concursal del artículo 382 del Código Penal establecía una fórmula penológica cualificada del artículo 77 que castigaba con la pena prevista para el delito más grave en su mitad superior cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se ocasionase, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, lo que implicaba que la elevación de la penalidad citada no podía tener lugar cuando el resultado constituyese una falta de lesiones del artículo 621 del Código Penal, o un delito de daños del artículo 267 de la misma norma, en este último caso porque el bien jurídico protegido en los delitos contra la seguridad vial lo constituía la vida e integridad física, por lo que en ambos supuestos se optaba por el concurso ideal ordinario del artículo 77 del Código Penal.

En cuanto a cuestiones de índole penológica se plantearon varios interrogantes cuando se presentaban determinadas circunstancias en el condenado a la pena, para los que se alcanzaron diversas soluciones tales como:

- La negativa a realizar los trabajos en beneficio de la comunidad una vez prestado el consentimiento. Se determinó que no podía haber quebrantamiento de condena del artículo 468 del Código Penal si el

condenado no comparecía a la prestación de los trabajos puesto que era imposible quebrantar una pena que aún no se había empezado a cumplir. En todo caso los hechos, cuando se hubieran efectuado los correspondientes apercibimientos judiciales por el órgano sentenciador, podrían ser constitutivos de un delito de desobediencia del artículo 556 del Código Penal. Pero sí se argumentó que cabría aplicar el artículo 468 del Código Penal cuando una vez iniciada la ejecución tras la aprobación judicial del plan de cumplimiento de la pena, el condenado no se presentase a realizar los trabajos en beneficio de la comunidad porque se entendía que la pena ya se había empezado a ejecutar.

- Con las dudas surgidas sobre la posible incompatibilidad de la pena de trabajos en beneficio de la comunidad para condenados en situación de jubilación, se estimó que dado que la legislación administrativa determinaba que los sentenciados a la pena de trabajo en beneficio de la comunidad que estuvieran cumpliéndola, únicamente estarían incluidos en la acción protectora del Régimen General de la Seguridad Social a efectos de las contingencias de accidente de trabajo y enfermedad profesional¹⁴⁴, aquellos ciudadanos sentenciados a la pena de trabajo en beneficio de la comunidad en situación de jubilación podían perfectamente realizar trabajos en beneficio de la comunidad porque no se trataba de una actividad retribuida que pudiera generar prestaciones incompatibles con la percepción de la pensión de jubilación por no vulnerarse el artículo 165 de la Ley General de la Seguridad Social que señalaba que el disfrute de la pensión de jubilación, en su modalidad contributiva, sería incompatible con el trabajo del pensionista ya que el alta lo sería a los únicos efectos de contingencias de accidente de trabajo y enfermedad profesional sin relación con el resto de las prestaciones en consonancia con el carácter no retribuido de la actividad a desempeñar.
- El cumplimiento de la pena de trabajos en beneficio de la comunidad por personas extranjeras en situación administrativa

¹⁴⁴ Artículo 22 del Real Decreto 782/2001, de 6 de julio que regula la relación laboral de carácter especial de los penados que realicen actividades laborales en talleres penitenciarios y la protección de la Seguridad Social y de los sometidos a penas de trabajo en beneficio de la comunidad.

irregular hubo de admitirse porque el Real Decreto que regulaba la ejecución de dichas penas¹⁴⁵ no establecía distinción alguna entre penados nacionales o extranjeros, con independencia de la situación administrativa de estos últimos y porque el negar el cumplimiento de esta pena a personas en esa situación irregular les condenaba directamente al cumplimiento de una pena privativa de libertad, al quedar eliminada la posibilidad de cumplir la pena de multa asociada a la de trabajos en beneficio de la comunidad que establecían los artículos 379, 384 y 385 del Código Penal.

- Se determinó que sería siempre de aplicación la agravante de reincidencia entre las distintas conductas sancionadas en el artículo 384 del Código Penal, puesto que en todas ellas se atacaba el mismo bien jurídico y con idéntica forma, al conducir la persona un vehículo a motor sin estar debidamente habilitado para ello.
- Se unificó el criterio de aplicar la reincidencia concurriendo las conductas del artículo 384 del Código Penal en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de puntos, la conducción tras haber sido privado del permiso o la conducción haber obtenido permiso de conducción con las conductas de los artículos 379 (conducir un vehículo a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana o bajo la influencia de drogas tóxicas o de bebidas alcohólicas), 380 (conducir un vehículo con temeridad manifiesta poniendo en peligro la vida de las personas) y 381 (conducir temerariamente con manifiesto desprecio por la vida de los demás) del Código Penal, pues esas conductas atacaban la seguridad vial como bien jurídico protegido común poniendo en peligro la vida y la integridad física de las personas mediante la conducción, perteneciendo tales conductas al mismo título del texto legal. Sin embargo no era procedente aplicar la reincidencia concurriendo la conducta del artículo 383 (negativa del conductor a someterse a las pruebas para la comprobación de las tasas de

¹⁴⁵ Real Decreto 515/2005, de 6 de mayo, por el que se establecen las circunstancias de ejecución de las penas de trabajos en beneficio de la comunidad y de localización permanente, de determinadas medidas de seguridad, así como de la suspensión de la ejecución de las penas privativas de libertad. Derogado el 8 de julio de 2011.

alcoholemia y la presencia de las drogas tóxicas) con la de los artículos 379, 380 y 381 del Código Penal por un doble motivo, el primero porque en los delitos de los artículos 379, 380 y 381 del Código Penal el ataque al bien jurídico protegido como era la seguridad vial se realizaba directamente mediante el ejercicio de la conducción del vehículo, mientras que en que en el artículo 383 del Código Penal el ataque a la seguridad vial se producía mediante la negativa a realizar las pruebas para la determinación de tasas de alcohol y drogas. El segundo motivo esgrimido para la inaplicación de la reincidencia en estos casos radicaba en ser delitos de distinta naturaleza ya que en el tipo penal del artículo 383 del Código Penal se protegía además de la seguridad vial el principio de autoridad y el artículo 22.8 del citado cuerpo legal determinaba que para que se pudiera aplicar la reincidencia, el culpable debía haber sido condenado ejecutoriamente por un delito comprendido en el mismo título del Código Penal, siempre que fuera de la misma naturaleza. Tampoco cabía la apreciación de la reincidencia entre las conductas del artículo 468 del Código Penal por el quebrantamiento de la condena impuesta y las del 384 del mismo texto legal, debido a la ubicación sistemática del articulado que colocaba a dichos delitos en títulos distintos.

- Una cuestión relevante se planteó en aquellos supuestos en los que una persona propietaria de un vehículo y titular de un permiso de conducir trataba de impartir clases de conducción a otra persona que carecía del mismo. En estos casos se optó por el criterio de considerar la participación como cooperador necesario del artículo 28 b) del Código Penal cuando el propietario prestaba el vehículo a quien sabía con certeza que carecía de permiso de conducir, así como en los casos en los que iba a realizar la conducción con el carente de permiso de forma inmediata. La doctrina jurisprudencial entendía que la puesta a disposición o facilitación del vehículo suponía una aportación relevante a los efectos de reputar como necesaria la cooperación.
- En cuanto a la pérdida de vigencia del permiso de conducir expuesta en el artículo 47.3 del Código Penal para las penas superiores a dos años, se entendió que la suma de las penas impuestas por distintos delitos en una misma sentencia no podía conllevar la pérdida de vigencia del permiso de conducir porque esta medida no se

contemplaba en la norma a diferencia de lo que sucedía en el artículo 81.2 del Código Penal para dejar en suspenso la ejecución de la pena. Cuando la pérdida de vigencia del permiso de conducir venía dada por la pérdida total de los puntos asignados al conductor era necesario acreditar la constancia de la firmeza administrativa de la resolución por la que se declaraba la pérdida de vigencia del permiso de conducción por agotamiento del crédito de puntos debiendo haberse requerido el expediente administrativo para poder formular acusación por el delito previsto en el artículo 384 inciso primero del Código Penal. De igual forma era necesario acreditarse que se había realizado la notificación personal de la resolución administrativa firme por la que se declaraba la pérdida de vigencia del permiso de conducción por pérdida total de los puntos asignados al conductor para poder considerar este tipo penal como delito doloso

- Se determinó que en los casos de daños o lesiones que no llegasen a ser constitutivas de falta, ocasionados por conductores carentes de permiso o licencia que fueran responsables del accidente, siempre que apareciera determinada la relación causal entre la impericia del conductor y el resultado producido debería efectuarse petición de responsabilidad civil derivada del delito tipificado en el artículo 384 del Código Penal.
- Cuando se originaba un grave riesgo para la circulación por colocación en la vía obstáculos imprevisibles, derrama de sustancias deslizantes o inflamables o por mutación, sustracción o anulación de la señalización, el tipo penal del artículo 385.1 del Código Penal era aplicable a los conductores, peatones, vecinos o personas que actuaban desde la vía o fuera de ella que efectuaban la conducta penada de realizar actos tales como arrojar piedras u otros objetos a la calzada, colocar obstáculos de toda índole, derramar o arrojar combustible o arena dado que el bien jurídico protegido debían ser las condiciones de seguridad de las vías, de las infraestructuras y de los elementos relacionados con ellas en cuanto incidían en la seguridad de la circulación. El tipo del artículo 385.2 del Código Penal de no restablecer la seguridad de la vía, cuando hubiera obligación de hacerlo se definía como de comisión por omisión, que era aplicable en primer lugar a los particulares que hubieran alterado fortuita o imprudentemente la seguridad de la vía e

incumplieran su deber de restablecerla, era también de aplicación a funcionarios, concesionarios, contratistas y responsables de empresas de construcción, mantenimiento o señalización de la vía, debiendo acreditarse respecto de ellos deberes de cuidado nacidos de la ley, contrato o concesión. La conducta típica consistía en tener conocimiento de la alteración en las condiciones de seguridad de la vía y no hacer nada por su restablecimiento incumpliendo los aludidos deberes. Por ello era susceptible de abarcar, además del restablecimiento de la seguridad mediante la retirada de obstáculos o sustancias, los supuestos en los que los defectos se encontrasen en la misma vía tales como deficientes trazados de la carretera, inexistente señalización de puntos con alta concentración de accidentes y obras, la emisión sobre las vías de perturbaciones electromagnéticas, ruidos, gases y otros contaminantes, de humos derivados de la incineración de vertederos, quema de rastrojos o de vegetación próxima a la calzada. Ambas modalidades de conductas típicas de comisión y de omisión debían suponer la creación de un grave riesgo para la circulación que aparentara un incremento sustancial e inmediato de las probabilidades de que se produjeran accidentes actuándose en uno y otro caso con sujeción al principio de intervención mínima y sólo en el caso de graves incumplimientos

- En los delitos de omisión del deber de socorro a víctimas de accidentes de tráfico en los que los bienes jurídicos protegidos eran la vida o la integridad física, existía una estrecha correlación con los delitos contra la seguridad vial, que precisaba una eficaz aplicación de los tipos penales, tanto por no socorrer a una persona que se hallase en peligro manifiesto y grave, cuando el auxiliador pudiese hacerlo sin riesgo o el que, impedido de prestar socorro, no demandase urgentemente auxilio ajeno o cuando la víctima lo fuese por accidente ocasionado por el que omitió el auxilio, conducta tipificada en el artículo 195 del Código Penal, como cuando el profesional que, estando obligado a ello, denegase asistencia sanitaria o abandonase los servicios sanitarios, cuando de esa conducta se derivase grave riesgo para la salud de las personas, del artículo 196 del mismo cuerpo legal.
- Así, tal y como determinan las STS de 19/01/00 y de 16/5/02, el tipo básico del delito de omisión del deber de socorro podía ser cometido por cualquier persona que tuviera conocimiento del

accidente y no solo por aquel que por sus conocimientos técnicos pudiera ser de mayor utilidad. De conformidad con reiterada doctrina jurisprudencial (entre otras SSTs 23/09/91, 25/10/93 y 11/11/04) el conductor que presenciaba o tenía conocimiento de un accidente debería comprobar que ya se estaba prestando la asistencia adecuada y sobre el autor o implicado pesaban deberes personalísimos (SAP Alicante 16/06/08) de mayor entidad, fundados en el principio de injerencia o proximidad social que le exigían detenerse, personarse en el lugar y estar disponible para prestar la ayuda que le fuera exigible.

- Por otro lado, nuestro Código Penal también incrementaba la exigencia a los profesionales sanitarios, basada en sus deberes normativos, sancionándose en el artículo 196 del Código Penal la conducta de inactividad al originar riesgo grave para la salud de las personas. En los casos de actuar bajo la condición de técnico sanitario, la prestación de auxilio era exigible aún en el caso de un inmediato y aparente fallecimiento a fin de constatar cuanto menos si las labores de reanimación pudieran haber resultado útiles, tal y como expresa la STS 28/01/08 y si los retrasos de estos servicios en acudir al lugar pudieran llegar a ser delictivos en función de las concretas circunstancias, exigibilidad (según los medios disponibles en cada caso) y tardanza en llegar al lugar.
- Por último, cuando no concurrieran los presupuestos de los mencionados artículos del Código Penal, podría sancionarse la omisión del deber de socorro desde el punto de vista administrativo, según lo dispuesto en el artículo 51.1º de la Ley de Seguridad Vial y en los artículos 129.1º y 2º del Reglamento General de Circulación.
- Desde el año 2008 fue aceptándose en la jurisprudencia de las Audiencias Provinciales que, además de los casos previstos en el párrafo segundo del artículo 380 relativo a la conducción con manifiesta temeridad, cuando el que condujera un vehículo de motor o un ciclomotor lo hiciese a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente y lo hiciera bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas, dicha temeridad manifiesta

en la conducción podía ser aplicada en otros supuestos en los que no se apreciaba habitualmente, como por ejemplo, la SAP de la Rioja 06/05/2008 que condenó a un conductor por el tipo del artículo 380 al que para eludir un control de alcoholemia en carretera circulaba sin luces y a 140 kilómetros por hora.

- Resulto probado también en el ámbito de la seguridad vial como causa del aumento de la siniestralidad el notable incremento, en los vehículos destinados al transporte de viajeros y de mercancías, de la manipulación del aparato de control que servía para indicar y registrar los datos relativos a los kilómetros recorridos y a la velocidad, así como los tiempos de actividad y descanso de sus conductores, denominado tacógrafo, aparato que debido a las presiones económicas y a la feroz competencia existente en el transporte por carretera llevaron a determinadas empresas y conductores a no respetar ciertas normas, en particular las relativas a los tiempos de conducción y descanso, cuyo incumplimiento originaba una grave puesta en peligro de los usuarios de la vía. La normativa reguladora del tacógrafo partía de la unificación en la Unión Europea de la legislación de los Estados Miembros con el dictado del Reglamento 43 CEE 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera de 20 de diciembre de 1985, que regulaba las cuestiones de orden técnico relativas a la construcción, instalación, utilización y control del tacógrafo y sus componentes, normativa que conectaba con el 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, donde se regulaban, entre otras cuestiones, los períodos temporales de actividad y descanso de los conductores. Era llamativo el hecho de que con el fin de establecer una regulación uniforme se utilizara la figura de los Reglamentos, cuya elección normativa daba idea de la trascendencia de la materia, los cuales, conforme al artículo 249 del Tratado de la CEE de 25 marzo 1957, tienen valor general, siendo obligatorios en todas sus partes y directamente aplicable a cada uno de los Estados miembros. El propio Tribunal Constitucional en Sentencia 59/1985 de 6 de mayo se pronunció sobre la importancia del tacógrafo para la seguridad vial al manifestar que reviste claridad la finalidad de seguridad en el

tráfico que persigue su implantación, lo que queda patente en la medición de las velocidades y de los tiempos de actividad y descanso, materias estas atinentes a tal seguridad y concernientes a la de las personas.

- En el ámbito europeo, se demostró que en el sector del transporte por carretera se conocían diferentes manipulaciones destinadas a alterar los datos que debieran ser recogidos por los tacógrafos, constatándose que los intentos de falsear los sistemas de los aparatos de control eran continuos, tanto en los vehículos equipados con los tacógrafos analógicos, de fabricación más antigua, como en los más modernos, tacógrafos digitales más difíciles de manipular, siendo tal la dimensión de los hechos y riesgos generados que con el fin de poner freno a estos ilícitos comportamientos, la Comisión de las Comunidades Europeas se vio en la necesidad de aprobar tanto la Directiva 2008/4/CE de la Comisión de 23 de enero de 2009 relativa a las medidas para prevenir y detectar la manipulación de los datos de los tacógrafos por la que se modificaba la citada Directiva 2006/22/CE, como la Recomendación de 23 de enero de 2009 sobre directrices de buenas prácticas en materia de inspecciones de los aparatos de control realizadas con ocasión de controles en carretera o por talleres autorizados, todo ello porque los controles, inspecciones y sanciones no habían disuadido a aquellos conductores u operadores que estaban dispuestos a falsear el sistema. Por ello cada vez ganó más fuerza la corriente doctrinal que estimaba que la manipulación de los tacógrafos podría constituir un delito de falsedad de los artículos 392 y 390.1 del código Penal con la participación, en su caso, del empresario que inducía a realizar los hechos, tanto en los tacógrafos analógicos, respecto de las hojas registro o discos diagrama en los que no existía duda alguna de que constituían documentos dado que ni doctrinal ni jurisprudencialmente hubo discusión de que el soporte papel fuera un soporte físico apto para la perpetuación de los datos, como tampoco hubo dudas con respecto al tacógrafo digital, de que los registros incorporados en el propio aparato o en las tarjetas de los conductores se configuraban como documentos electrónicos, que podían satisfacer las funciones de perpetuación, probatoria y de garantía que exigía la jurisprudencia, siendo comúnmente aceptado que debía

atribuírseles el valor de documentos oficiales por cuanto la instalación del tacógrafo suponía una obligación legal sometida a homologaciones y controles y que nacían con la finalidad exclusiva de que por las autoridades españolas y europeas se ejercieran facultades de vigilancia y control sobre actividades de riesgo.

Teniendo presentes todas las cuestiones apuntadas, desde la Fiscalía de Seguridad Vial se lanzaron diversas propuestas en aras de mejorar la siniestralidad, de reducir los procesos por delitos contra la seguridad del tráfico y de paliar, en la medida de lo posible, la lesividad causada en estos siniestros o al menos en indemnizarla de manera adecuada para mejorar la calidad de vida de los perjudicados en accidentes de circulación. Algunas de estas propuestas fueron:

- Aumentar el número de controles de drogas, alcohol, velocidad y transportes, sobre todo en los núcleos urbanos, donde no se disponía de datos fiables por la escasa realización de controles, salvo en las grandes ciudades en las que los controles se realizaban con mayor asiduidad porque se evidenció la diversidad de datos estadísticos existentes entre la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y las Policías Autonómicas y Locales ya que mientras la Guardia Civil en vías interurbanas participaba en todos los controles estatales establecidos por la Dirección General de Tráfico, en los municipios cada cuerpo policial participaba de modo intermitente en las campañas de Tráfico, unas veces en función de los efectivos y medios disponibles y en otras ocasiones dependiendo de los intereses económicos, turísticos o de otra índole esgrimidos por los municipios para evitar la participación de sus policías en las campañas estatales.

La propuesta buscaba abordar la problemática nocturna de consumo de alcohol en determinadas zonas, locales o establecimientos en los núcleos urbanos a los que seguía la conducción de automóviles y debían ubicarse en lugares donde pudieran detectarse tales consumos generadores de un elevadísimo peligro para los vecinos.

- Otra de las propuestas emitidas radicaba en la necesidad de agilizar la tramitación de las ejecutorias, cuya consecuencia principal era, que debido al retraso en la comunicación al condenado de la

ejecución de la sentencia, este seguía conduciendo su vehículo tras haberse pronunciado ya una sentencia firme con privación del permiso de conducción. Sugería la Fiscalía la posibilidad de que durante la tramitación del atestado, las fuerzas de seguridad intervinieran el permiso de conducir del investigado y lo presentaran con el cuerpo del atestado. Con esta medida se facilitaría la presencia del investigado a juicio y la ejecución inmediata de la pena como solución de economía procesal, válida cuando hay conformidad y se juzga al investigado en un reducido lapso de tiempo.

- Coordinar entre las diferentes administraciones publicas la pena de trabajos en beneficio de la comunidad donde la administración penitenciaria debería seguir asumiendo el grueso de la tarea propuesta, su tramitación y la organización de trabajos y a las administraciones locales y autonómicas, debería corresponder la obligación de facilitar los trabajos a realizar, bien directamente o en su caso mediante los oportunos convenios ya que los trabajos que deberían realizar los condenados, se prestaban de hecho en ayuntamientos y otras entidades públicas.
- Una propuesta que si tuvo éxito fue la relativa al comiso del vehículo porque los delitos contra la seguridad vial, a excepción del previsto en el artículo 381, eran los únicos delitos dolosos de peligro del Código Penal respecto de los que no cabía aparentemente la medida del comiso.¹⁴⁶
- También se propugnó la reforma del baremo del seguro porque se estimaba necesaria una actualización de los conceptos que se utilizaban para indemnizar a las víctimas de accidentes de circulación y sobre todo porque las cantidades de indemnización para los familiares de los fallecimientos, los lesionados medulares y cerebrales eran insuficientes para facilitar a las víctimas unas coberturas que les permitieran rehacer su vida o recuperarse y reinsertarse en la sociedad abordando la reforma temas como los

¹⁴⁶ Con el artículo 385 bis se suprimió lo dispuesto por el apartado 3 del artículo 381. Este artículo bis fue introducido por el apartado centésimo undécimo del artículo único de la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. BOE núm. 152 de 23 junio.

daños morales complementarios, el lucro cesante, los, instrumentos de reinserción laboral y social de los grandes lesionados, la coordinación de la gran invalidez con la Ley 39/2006, de 14 de diciembre, de Promoción de la Autonomía Personal y Atención a las personas en situación de dependencia¹⁴⁷, la suficiencia de las indemnizaciones basadas en cálculos de expectativa de vida real, necesidades sociales y porcentaje de dependientes reales y el favorecimiento de las rentas vitalicias a los grandes lesionados.

6. Memoria del año 2010.

En la Memoria del año 2010 se resaltaron dos notas importantes en cuanto a víctimas de accidentes de circulación: una fue que el porcentaje de descenso de fallecidos se manifestó como inferior en las vías urbanas en relación con las interurbanas y la segunda fue la poca atención que se prestaba a las víctimas que habían sobrevivido a un grave accidente de tráfico con lesiones permanentes en relación al porcentaje de fallecidos que eran la nota estadística principal a tener en cuenta en la siniestralidad vial.

Socialmente se constató que nuestro país se hallaba ante un importante cambio cultural de actitudes y mentalidades de la ciudadanía en relación a la seguridad vial, aunque pendiente de desarrollarse en profundidad. Pero era necesario incidir con mayor firmeza en políticas de prevención multidisciplinarias y de investigación de las causas de los accidentes. Sobre todo, en la educación, tanto en los colegios, como en los requisitos para la obtención del permiso de conducir, en el rigor de las renovaciones y en la formación permanente de los conductores.

Lo verdaderamente difícil era contrarrestar la publicidad de los medios sociales que ligaban la idea de la posesión de un vehículo con la de la velocidad a la que se podía conducir el mismo, sobre todo en las marcas y modelos de lujo que, al haber abaratado sus precios para tratar de llegar a todos los públicos, se encontraban al alcance de buena parte de los conductores en cuanto al coste de compra.

¹⁴⁷ BOE núm. 299, de 15 de diciembre de 2006.

En cuanto a la antigüedad del parque automovilístico nacional, eran elevadas las cifras de vehículos que no habían pasado la correspondiente Inspección técnica, debido, sobre todo, a la crisis económica que hacía que sus propietarios descuidaran el estado de sus vehículos e invirtieran menores cantidades en sus reparaciones. Sobre este aspecto, la Fiscalía estudió la posibilidad de que se estableciera la existencia de responsabilidad penal en los casos de siniestros o accidentes en el ámbito de la circulación con resultado, bien de muerte del artículo 142 del Código Penal, bien de lesiones del artículo 152 o de daños del artículo 267, en los que se pudiera establecer una relación entre el resultado lesivo o dañoso y el incumplimiento de las obligaciones que específicamente recogía el artículo 9.3 de la Ley de Seguridad Vial. De dicho estudio, la respuesta fue afirmativa debido al reconocimiento que la norma hacía al deber de diligencia del conductor para mantener el vehículo en las condiciones adecuadas, reparando defectos en cuanto se detectasen y examinando él personalmente el estado del mismo, al menos en lo esencial: neumáticos, estado del motor y demás partes vitales. Se consideró, además que la responsabilidad no cesaba en el titular del vehículo, sino que debía ampliarse al conductor que era el que tenía el control real de la fuente de peligro como generador directo del riesgo con su conducción y observador de los defectos de mantenimiento apreciables en el vehículo desde que se ponía a los mandos del mismo, debiendo restringirse esa responsabilidad en supuestos de defectos de conservación muy claros o patentes, como por ejemplo, en ruedas que carecieran totalmente de dibujo.

Esta Memoria consideró este ejercicio como el que más novedades legislativas, en cuanto a seguridad vial se refiere, obtuvo en los últimos tiempos debido a un importante proceso de renovación en la legislación administrativa sobre tráfico. En concreto, las novedades legislativas fueron:

- Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el 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, en materia sancionadora¹⁴⁸ que estableció un procedimiento abreviado ofreciendo al infractor la posibilidad de suscribir un pacto con la Administración que le

¹⁴⁸ BOE núm. 283, de 24 de noviembre de 2009.

permitiera cumplir inmediatamente la sanción impuesta a cambio de una rebaja de hasta el 50 por 100; también introdujo un régimen en la práctica de la notificación acorde con los nuevos sistemas telemáticos de comunicación tales como el correo electrónico, el teléfono móvil, la Dirección Electrónica Vial (DEV) y el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA), por ejemplo.

La intención de la reforma buscaba eliminar el elevado grado de discrecionalidad que existía en la determinación de la cuantía económica de las multas que se imponían, definiendo en la propia Ley de Seguridad Vial, la cuantía exacta de las sanciones económicas, aunque permitiendo una especial graduación de la sanción en atención a la existencia de circunstancias adicionales concurrentes como los antecedentes del infractor o el peligro potencial. Así, el ciudadano conocía de antemano la sanción que correspondía a la infracción cometida y se eliminaban las diferencias en el reproche jurídico derivado de hechos similares por razón del territorio donde se hubiera cometido la infracción.

Esa reforma legislativa, también suprimió la sanción de suspensión de la autorización administrativa para conducir, que era objeto de gran número de impugnaciones en vías administrativa y jurisdiccional.

- Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores¹⁴⁹ que sustituyó al aprobado por Real Decreto 772/1997 para adaptar la Directiva 2006/126/CE. Con esta reforma legislativa, se modificaron las clases de permiso de conducir, los períodos de vigencia y los requisitos para obtenerlos.
- Real Decreto 170/2010, de 19 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores¹⁵⁰. Esta normativa pretendía unificar y flexibilizar el régimen jurídico de estos centros, facilitando la progresiva introducción de procedimientos electrónicos y clarificar las competencias sanitarias y de tráfico

¹⁴⁹ BOE núm. 138, de 8 de Junio de 2009.

¹⁵⁰ BOE núm. 54, de 3 de marzo de 2010.

regulando con mayores exigencias los requisitos mínimos personales y materiales y con más detalle los informes de aptitud.

- Real Decreto 369/2010, de 26 de marzo, por el que se modifica el Reglamento de las Escuelas Particulares de Conductores de 17 de octubre de 2003. Esta modificación fue consecuencia de la adaptación a la Directiva 2006/123/CE, sobre libre acceso a la prestación de servicios que llevó a una nueva regulación sobre elementos personales y materiales mínimos en torno a locales o terrenos, vehículos y material didáctico reduciendo las exigencias existentes hasta el momento, permitiendo, por ejemplo, la suficiencia de un solo profesor en lugar de dos y de un vehículo por cada clase de permiso o licencia para la que se preparase el alumno.

En esa Memoria, se abordaron una serie de cuestiones atinentes a los tipos del Código Penal relacionados con la delincuencia vial a las que se trató de dar un enfoque único que sirviera a los órganos judiciales como ayuda en su labor, tales como:

- La dificultad de probar quien conducía el vehículo ante la comisión del delito del artículo 379.1 y 2 cuando un vehículo era detectado por el cinemómetro habiendo superado el exceso de velocidad tipificado en el Código Penal y el titular del mismo no facilitaba la identidad del conductor. Estaba claro que no se podía condenar al titular del vehículo sin aportarse más pruebas de cargo de que fuera el propietario el que cometía el hecho punible. Lo cierto era que, aunque el incumplimiento del deber de identificación del conductor podía ser valorado en contra del propietario sin poder sustituir la ausencia de datos probatorios de cargo, sí que podía tenerse en cuenta como elemento de corroboración de los indicios a partir de los que era posible inferir la culpabilidad. El silencio, dentro del proceso penal, podría usarse como estrategia defensiva del investigado sin que pudiera ser inducido bajo a declarar contra sí mismo o a confesarse culpable, pero nada impedía deducir de la conducta pasiva de este un indicio de culpabilidad cuando la deducción judicial llegase a una convicción alcanzada tras valorar el conjunto de los elementos de prueba disponibles.
- En los controles realizados por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico para detectar la conducción

bajo los efectos de drogas, los resultados mostraron que cerca de un 12,2 por ciento de los conductores controlados arrojó un resultado positivo a la presencia de drogas, siendo principalmente el consumo de cannabis el más elevado, seguido del de cocaína, siendo prácticamente despreciable el consumo de otras sustancias entre las pruebas realizadas. De estos controles se obtuvieron una serie de conclusiones importantes, tales como que los dispositivos de detección rápida mediante el fluido salival presentaban la suficiente fiabilidad para su frecuente utilización; que los agentes, debidamente formados, podían levantar actas de sintomatología muy precisas; que la prueba de contraste idónea era la que se realizaba en sangre y no por otros medios biológicos como la orina, el pelo o el sudor, etc.

- La violencia vial en casos de hostigamiento y acoso al conductor precedente en el que el acosador se situaba tras el acosado sin respetar la distancia mínima de seguridad para que este se retirase y le franqueara el paso aun cuando la maniobra fuera ilegal o peligrosa realizando en torno a la víctima maniobras que la pudieran poner en situación de peligro logrando al final que el conductor vejado acabase en la cuneta o sufriera resultados lesivos. En los casos de mayor entidad, cuando se generase un peligro concreto podría caber, en función de la gravedad de los hechos y de las circunstancias del caso, la subsunción en los tipos de los artículos 380 y 381 del Código Penal.
- Se unificó el criterio de exigir la firmeza de la resolución administrativa que declaraba la pérdida de vigencia del permiso de conducir por la pérdida total de puntos y que tal extremo quedase fehacientemente probado en el procedimiento para imputar el delito del artículo 384.1 del Código Penal.
- En cuanto al uso de nuevas formas de desplazamiento, tales como las minimotos o las bicicletas eléctricas que empezaban a aparecer en el mercado, al incardinarse entre las definiciones de vehículo dadas por el artículo 2 del Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, por el que se aprueba el Reglamento sobre la Responsabilidad Civil y

Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor¹⁵¹ que establecía que, a los efectos de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor y de la obligación de estar asegurados, tenían la consideración de vehículos a motor todos aquellos vehículos, especiales o no, idóneos para circular por la superficie terrestre e impulsados, incluyendo a los ciclomotores, podía parecer que su conducción exigiría permiso de conducir, sin embargo, dado que los propios fabricantes y comercializadores informaban que el uso de tales vehículos estaba limitado a recintos privados, al hallarse fuera de las vías públicas abiertas al tráfico, se optó por el criterio de no considerar delito la conducción de minimotos y bicicletas eléctricas careciendo de permiso de conducir.

- En lo referente a badenes, resaltos y bandas transversales instalados en las vías públicas que se utilizaban como reductores de velocidad para los vehículos, se constató que aunque su función servía para mejorar la seguridad vial, la mayoría de los existentes no cumplían la norma estatal prevista en la Orden FOM/3053/2008, de 23 de septiembre, del Ministerio de Fomento por la que se aprueba la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado¹⁵² y que regía en defecto de normativa técnica específica de las Comunidades Autónomas. Unas veces los reductores de velocidad superaban la altura máxima determinada en la norma y otras veces y en otras ocasiones se utilizaba pintura de diversos colores para señalarlos como pasos de peatones que suponía un grave riesgo de deslizamiento para ciclistas y motoristas en situaciones de lluvia.

Si de conformidad con lo establecido en el artículo 5.2 del Reglamento General de Circulación, los badenes, resaltos, bandas transversales de alerta y reductores de velocidad que no se atuvieran a la legalidad se consideraban obstáculos a la circulación, la instalación de estos resaltos anómalos por las diversas administraciones públicas en vías abiertas al tráfico podía

¹⁵¹ Derogado por Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. BOE núm. 222, de 13 de Septiembre de 2008.

¹⁵² BOE núm. 261, de 29 de octubre de 2008.

incardinarse dentro del artículo 385.1 del Código Penal. Y en el caso de no suprimirse una vez instalados, a sabiendas de que no se ajustaban a la norma, esa conducta entraría dentro del supuesto prevenido en el artículo 395.2 del Código Penal, por no restablecer la seguridad de la vía cuando existía la obligación de hacerlo.

- Entrando en las conductas delictuales de algunos Alcaldes y funcionarios públicos consistentes en no detraer los puntos del permiso de conducir del infractor sancionado o de no comunicar la pérdida de puntos al Registro de Conductores e Infractores de la Dirección General de Tráfico de las resoluciones sancionadoras dictadas por infracciones graves y menos graves con el fin de evitar a sus vecinos, como posibles votantes, la pérdida de los correspondientes puntos de su permiso de conducir, el criterio unánime fue que, tales conductas anómalas de la administración encajaban plenamente en lo establecido por el artículo 404 del Código Penal como prevaricación administrativa, bien cometida mediante acción, bien mediante comisión por omisión por tratarse de hechos de enorme gravedad por cuanto incrementaban la inseguridad vial de los vecinos creando una situación de discriminación respecto de los habitantes de otras localidades en las que la ley se aplicaba correctamente.

Penológicamente hablando, al estudiarse las cuestiones relativas a la imposición y ejecución de las penas del ejercicio se pudo apreciar que, haciéndose eco de las modificaciones propuestas en la Memoria del año 2009, el legislador había procedido a modificar parte de la norma relativa a la pena de trabajos en beneficio de la comunidad, dictando el Real Decreto 1849/2009, de 4 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 515/2005, de 6 de mayo, que establece las circunstancias de ejecución de las penas de trabajos en beneficio de la comunidad y de localización permanente, de determinadas medidas de seguridad, así como de la suspensión de la ejecución de las penas privativas de libertad¹⁵³, teniendo en cuenta, sobre todo, el alto índice de incumplimientos de esas condenas. Con la modificación, junto con la Administración penitenciaria, la obligación de facilitar plazas para el cumplimiento de las penas correspondía también a las Administraciones locales y autonómicas, dado que el artículo 49 del Código Penal permitía

¹⁵³ BOE núm. 293, de 5 de diciembre de 2009.

incluir a otras Administraciones constitucionales de orden territorial. Fruto de ello fue el nacimiento de los talleres de actividades de seguridad vial como fórmula operativa y específica para combatir la delincuencia vial, en los que se planteaba un modelo mixto con una inicial fase formativa y otra posterior de actividades y prestaciones de utilidad pública.

Entrando en la parte procesal se trataron varios apartados:

- La facultad indiscutible de que, en los delitos contra la seguridad vial, la Policía Judicial pudiera proceder a la intervención del vehículo y la retención del permiso de circulación y permiso de conducción basada en el artículo 770.6 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal cuando resultase procedente, aunque la norma no especificaba dicha procedencia. Igual facultad se le otorgaba al órgano judicial en virtud de lo dispuesto en el artículo 764.4 LECrim para acordar la intervención inmediata del vehículo y la retención del permiso de circulación del mismo cuando fuese necesario practicar alguna investigación en aquél o para asegurar las responsabilidades pecuniarias, en tanto no constase acreditada la solvencia del investigado o del tercero responsable civil, pudiendo acordarse también la intervención del permiso de conducción requiriendo al investigado para que se abstuviera de conducir vehículos de motor, en tanto subsistiera la medida.
- La ejecución inmediata de la pena de privación del permiso de conducir en casos de conformidad instando del Juzgado de Guardia una interpretación del ámbito de su competencia de ejecución prevista en el artículo 801.4 de la LECrim en concordancia con el imperativo legal de la pena de privación del permiso prevista en el artículo 794.2 LECrim para evitar demoras injustificadas del cumplimiento efectivo de la pena de privación del derecho a conducir que se había impuesto, cuando el Juzgado sentenciador de guardia alegaba falta de competencia para la ejecución, en casos de conformidad con los hechos y con la pena impuesta.

Los requerimientos del artículo 801.4 LECrim incluían a tenor del artículo 764.2 de la LECrim la entrega material del permiso de conducir y el apercibimiento de incurrir en posible quebrantamiento en caso de incumplimiento de la pena.

- El delito del artículo 384 inciso último cometido por extranjeros cuando el ciudadano extranjero afirmaba tener el correspondiente permiso de otro país, expedido en legal forma, pero no lo podía exhibir, por cualquier circunstancia como pudiera ser el extravío, la sustracción, el olvido en su país de origen, etc. Al no haber constancia en la base de datos nacional que consultaban las diversas policías, había que acudir, en la mayoría de los casos a la sede judicial para acreditar tal circunstancia. En las situaciones en las que no era posible tal comprobación, la única opción era atender a la versión del denunciado, a su actividad tendente a la presentación del permiso y a las demás circunstancias que concurrieran para ejercitar o no la acción penal por conducir sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.

La valoración del ejercicio, a la que se llegó, con los datos estadísticos obtenidos, fue que los juicios rápidos por delitos contra la seguridad vial se constituyeron en los que mayor porcentaje obtuvieron de la totalidad de los procedimientos incoados para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos, alcanzando en torno al 50 por ciento de los juicios rápidos celebrados. De los datos obtenidos, se observó un aumento de procedimientos en todos los tipos penales, encontrándose a la cabeza los delitos de los artículos 379.2 y 384 del Código Penal. De nuevo la conducción bajo la influencia de alcohol (o superando la tasa fijada) fue la conducta más repetida contra la seguridad vial, revelándose la necesidad de continuar con las campañas de persecución de estos comportamientos mediante el progresivo incremento de los controles de alcoholemia.

También se duplicaron las causas por el delito de conducción a velocidad excesiva respecto del año anterior, por el aumento del número de cinemómetros y de controles de velocidad desplegados durante el año, observándose una disminución de la velocidad media respecto de años anteriores.

Penológicamente hablando, la conformidad en la delincuencia vial se constituyó como la tónica general situándose en torno al 85 por ciento de sentencias condenatorias e igual aumento se constató en las sentencias que impusieron la pena de trabajos en beneficio de la comunidad.

7. Memoria del año 2011.

Comenzaba la Memoria del año 2011 comentando el hito histórico que supuso en ese momento el cumplimiento del objetivo marcado por la Unión Europea de reducir el número de fallecidos por accidentes de circulación a la mitad en vías interurbanas, manteniéndose la tendencia a la reducción de siniestros viales con lesionados o fallecidos. Se achacaba parte del éxito en este aspecto a la reforma operada en el Código Penal¹⁵⁴ que configuraba un nuevo régimen penológico, regulando la institución del comiso del vehículo o el régimen de alternatividad de las penas de los tipos de los artículos 379 y 384, entre otras que a continuación se exponen:

- El comiso del vehículo utilizado como instrumento para la comisión del hecho punible fue debidamente configurado en la reforma al facultarse su uso para los delitos imprudentes sancionados con pena privativa de libertad superior a un año; siendo una consecuencia accesoria sin ser ni una pena ni una medida de seguridad, la doctrina exigía un juicio de peligrosidad objetiva proveniente de la posibilidad de que el conductor del vehículo, al utilizarlo como instrumento de poder lo convirtiera en un arma capaz de poner en riesgo a los demás conductores de la vía.

Para acordar el comiso se establecieron unos criterios, tanto de orden objetivo, como pudieran ser la naturaleza, la gravedad de la infracción o el valor del vehículo, como los subjetivos, atendiendo a la situación económica y personal del penado, a sus antecedentes que debían ponderarse conjuntamente bajo el principio de proporcionalidad (SSTC 55 y 161/1997, entre otras), donde se definía como la correlación entre la gravedad del hecho y las consecuencias jurídicas. Además deberían tenerse en cuenta determinadas particularidades como un elemento más para valorar la peligrosidad objetiva, tales como que el vehículo hubiera sufrido modificaciones en sus elementos principales que alteraran las condiciones legalmente prescritas para la circulación y que se

¹⁵⁴ Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. BOE núm. 152, de 23 junio.

relacionaran con la velocidad, con la utilización de tacógrafos manipulados, con la instalación de mecanismos inhibidores de radares o con sustancias que aplicadas sobre la placa de matrícula del vehículo, la hicieran invisible a los radares.

- En cuanto a la reforma del régimen de alternatividad de las penas de los tipos de los artículos 379 y 384, antes de la reforma, el Código Penal ofrecía la única opción entre pena de prisión de 3 a 6 meses y multa de 6 a 12 meses (de 12 a 24 meses en el tipo del artículo 384) y pena de trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 180 días, impuestas estas dos últimas conjuntamente. Con la reforma, se ofrecieron varias opciones penales de menor entidad que permitían una mejor individualización de la pena y adaptación a la realidad de medios de la que se disponía: la pena de prisión de tres a seis meses, la de multa de seis a doce meses o la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días y en cualquier caso, la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años para los supuestos del artículo 379, aumentando la pena de multa de doce a veinticuatro meses y manteniendo igual las otras dos penas alternativas para los supuestos del artículo 384. La suavización penal se produjo en delitos que abordaban las principales causas de la siniestralidad: en los excesos de velocidad, en el consumo de alcohol y drogas y en la falta de aptitud para la conducción de vehículos, obedeciendo también a las grandes dificultades de cumplimiento de la pena de trabajos en beneficio de la comunidad que se imponían en muchas sentencias. Por último, la inclusión del artículo 385 ter en el Código Penal pretendía evitar los ingresos masivos en prisión por los tipos penales de los artículos 379 y 384, por ser los delitos más comunes cometidos contra la seguridad del tráfico.
- Otra de las peculiaridades procesales del ejercicio vino dada por la modificación de la velocidad máxima en autopistas y autovías disminuyéndola de 120 km/h a 110 km/h¹⁵⁵, disminución que

¹⁵⁵ Real Decreto 303/2011, de 4 de marzo, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, y el 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, y se

generó un intenso debate sobre si la aplicación del exceso de velocidad punible del artículo 379.1 del Código Penal se debía aplicar sobre la máxima de 120 km/h anterior a la disminución de velocidad o por el contrario la norma para determinar el exceso de velocidad punible debería referirse a la nueva velocidad de 110 km/h.

Del estudio de la reforma de la nueva norma que regulaba la disminución de velocidad se constató que se diferenciaba de la anterior en que la antigua buscaba como último fin la salvaguarda de la seguridad vial, mientras que la nueva norma excluía de modo claro la siniestralidad vial centrándose en exclusiva en el fin de reducción del consumo de energía que tendría lugar con la disminución de velocidad, debido principalmente a la coyuntura internacional de crisis a nivel mundial y a la evolución de los precios del petróleo. Si aun con estos fines económicos, la reforma hubiera hecho referencia a la prevención de accidentes, la remisión del artículo 379 hubiera podido hacerse al nuevo límite, pero al final prevaleció el criterio de que el cómputo de exceso de velocidad en autopistas y autovías debía hacerse sobre la velocidad de 120 km/h, aun cuando, paradójicamente esa velocidad máxima no estaba ya vigente.

- Uno de los principales aspectos modificados por la reforma operada en la Ley de Enjuiciamiento Criminal por la Ley Orgánica 5/2010 fue la configuración de las pruebas para detectar la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas en los conductores de vehículos a motor y ciclomotores¹⁵⁶ que debían ser realizadas por agentes de la policía judicial de tráfico con formación específica y sujeción a lo previsto en las normas de seguridad vial. En ellas, cuando el test indiciario salival, al que obligatoriamente debía someterse el conductor, arrojase un resultado positivo o el conductor presentase signos de haber consumido las sustancias

reduce el límite genérico de velocidad para turismos y motocicletas en autopistas y autovías. BOE núm. 55 de marzo de 2011.

¹⁵⁶ Pruebas establecidas en el artículo 796.1.7.ª de la Ley de Enjuiciamiento Criminal por el apartado cuatro de la disposición final primera de la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. BOE de 23 junio de 2010.

referidas, este estaba obligado a facilitar saliva en cantidad suficiente, que posteriormente sería analizada en laboratorios homologados, garantizándose la cadena de custodia. Además, todo conductor sometido a esas pruebas, podía solicitar prueba de contraste que consistiría en análisis de sangre, orina u otras análogas. En el momento en el que se demostrara la influencia de esas sustancias en la conducción del vehículo, su conductor pasaba a ser investigado por un delito del artículo 379.2 del Código Penal conjugando la positividad de la muestra obtenida con la presencia de signos de haber consumido las sustancias tóxicas derivada de la exploración llevada a cabo por los agentes especializados.

La realización de esas pruebas debía corresponder a los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, tanto si dependían del Gobierno Central como de las Comunidades Autónomas o de los entes locales, dentro del ámbito de sus respectivas competencias como miembros genéricos de la Policía Judicial sin necesidad de que estuvieran incardinados en las Unidades Orgánicas reguladas en el artículo 548 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, siempre que tuvieran la formación específica necesaria para realizar dichas pruebas debido a la complejidad de la prueba a realizar, que no exigía para que el tipo se cumpliera de una determinada cantidad de sustancia detectada en la saliva, sino cualquier cantidad de la que se desprendiera la presencia de droga en el organismo.

En cuanto a la negativa a realizar la prueba indiciaria salival por parte del conductor obligado a ello o a facilitar la cantidad de saliva suficiente para su análisis en un laboratorio homologado, hacía entrar en juego el tipo previsto en el artículo 383 del Código Penal.

8. Memoria del año 2012.

Con la emisión de la Circular 10/2011 de la Fiscalía General de Estado para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de

seguridad vial¹⁵⁷ se llegó a la culminación de los esfuerzos de coordinación de criterios sobre delincuencia vial entre Fiscales a tenor de la nueva cultura sobre seguridad vial que irrumpió con fuerza en la sociedad española, que por fin se concienció de la necesidad de reducir la siniestralidad en las carreteras del país.

En la citada Circular se unificó el criterio de calificar como quebrantamiento de condena del artículo 468 del Código Penal la conducta que realizaba la persona que habiendo sido condenada a una pena de privación del derecho a conducir por tiempo superior a dos años que conllevaba la pérdida de vigencia del permiso de conducción por mandato del artículo 47.3 del Código Penal, una vez cumplida la pena volvía a conducir sin haber recuperado la vigencia perdida conforme a lo dispuesto en la Disposición Adicional Decimotercera de la Ley de Seguridad Vial, esto es, sin haber realizado y superado un curso de sensibilización y reeducación vial.

En cuanto a la persecución penal de la conducción bajo la influencia de drogas tipificada en el artículo 379.2 del Código Penal y los controles de drogas regulados en el artículo 796.7 LECrim, los controles experimentales realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil se dirigieron esencialmente a la vía de la infracción administrativa debido, sobre todo, a la falta de dispositivos salivares para efectuar los controles motivada por la situación de crisis económica del momento que llevó a los agentes actuantes a recurrir al artículo 28 del Reglamento General de Circulación que contemplaba para estos casos la posibilidad de someter al conductor a un reconocimiento médico.

En lo referente a la conducción con pérdida de vigencia por pérdida total de puntos tipificada en el artículo 384.1 del Código Penal, la Memoria puso de manifiesto que este era el delito que seguía generando un alto porcentaje de absoluciones debido al contraste entre la legalidad del procedimiento administrativo de declaración de pérdida de vigencia que no exige para su eficacia la notificación personal sino su mero intento y la necesidad de probar el dolo en el procedimiento penal.

¹⁵⁷ Emitida por el fiscal General del Estado Don Cándido Conde-Pumpido Tourón el 17 de noviembre de 2011.

Procedimentalmente hablando, se consideraba necesario que una vez que se había sorprendido a un conductor que circulaba con un permiso de conducción con pérdida de vigencia por pérdida total de puntos notificada edictalmente, en el atestado policial se procediera a reflejar el contenido de la anotación del Registro y a comprobar si con la notificación del archivo o sentencia absolutoria, el interesado había tenido conocimiento de que se había dictado contra él la declaración de pérdida. En caso de que el conductor sorprendido sí tuviera conocimiento de ello, procedería incoar diligencias policiales por la comisión de un delito del artículo 384.1 del Código Penal. En caso de que el conductor no tuviera conocimiento de la resolución dictada edictalmente, era preciso comunicarle tal resolución administrativa en el acto y hacerlo constar en las diligencias, advirtiéndole de que no podía conducir hasta recuperar la vigencia, inmovilizando el vehículo en el supuesto en el que no pudiera hacerse cargo del mismo cualquier otra persona autorizada por su propietario.

De la estadística de la Memoria, resultó que los delitos contra la seguridad vial comprendieron el 42 por 100 del total de las Diligencias Urgentes tramitadas en los Juzgados de Guardia de todo el territorio nacional. En el año 2011 se observó un incremento importante en el número de procedimientos incoados por delitos contra la seguridad vial, incluyendo Diligencias Previas y Urgentes, siendo especialmente significativo en el delito de conducción embriagada y sin permiso regulados en los artículos 379.2 y 384 del Código Penal respectivamente. En los delitos de conducción a velocidad excesiva, conducción temeraria y negativa a someterse a las pruebas regulados en los artículos 379.2, 380 y 383 del Código Penal respectivamente, la tendencia fue también al alza, pero de forma más moderada mientras que en los delitos de conducción suicida y creación de un grave riesgo para la circulación regulados en los artículos 381 y 385 del Código Penal respectivamente, se advirtió una leve disminución. Los delitos más frecuentes en el ámbito de la seguridad vial y en general en el cómputo total de infracciones penales siguieron siendo la conducción embriagada o bajo los efectos del alcohol y la conducción sin permiso tipificados en los artículos 379.2 y 384 del Código Penal. A pesar del importante número de procedimientos incoados por conducción bajo los efectos del alcohol, con un elevado porcentaje de sentencias condenatorias, el binomio alcohol/drogas y conducción siguió siendo un factor clave en las todavía elevadas y evitables cifras de siniestralidad en las carreteras. Prueba de ello fue que el 45 por ciento de los conductores

fallecidos en carretera arrojó un resultado positivo a la presencia de alcohol, drogas o psicofármacos.

9. Memoria del año 2013.

Durante el año 2013 se apreció una sensible variación en el número de controles preventivos de detección de drogas en la conducción de vehículos realizados por la Dirección General de Tráfico, que si bien elevaron la cantidad de expedientes administrativos tramitados a casi el triple de los realizados en años anteriores, no vio incrementarse en la misma proporción el número de procedimientos penales, quedando la aplicación del tipo de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas a los supuestos más graves en los que el delito de riesgo, la conducción influenciada por tales sustancias, causaba resultados lesivos o fallecimiento de personas. Las principales causas de inaplicación del artículo 379.2 fueron dos: la primera, la situación de crisis económica que repercutía en la carencia de medios materiales y personales para la adquisición de los dispositivos indiciarios necesarios para la realización de los test salivales por parte de los Ayuntamientos y el tener hacer frente a las costosas analíticas en los laboratorios homologados mencionados en el artículo 796.1.7.^ª de la LECrim. La segunda causa se debió a que el acta de signos externos inicialmente utilizada en el marco del Proyecto DRUID, se reveló con el paso del tiempo como ineficaz para la acreditación de la influencia típica por la imposibilidad de cuantificar puntos de corte en el fluido oral de los que se dedujera que había afectación en las facultades en la conducción del sometido a la prueba.

En lo relativo a la parte penológica, seguía habiendo discrepancias en la aplicabilidad del tipo penal en cuanto al delito de conducción con pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente del artículo 384 inciso 1º del Código Penal por el problema de la acreditación del elemento subjetivo del delito cuando la notificación de la resolución de pérdida de vigencia se había producido por vía edictal, por lo que en ocasiones se prescindía de esa vía y se intentaba recabar el auxilio de los Ayuntamientos para que a través de sus respectivos Cuerpos de Policía Local intentaran la práctica personal de la notificación de la resolución de pérdida de vigencia del permiso de conducir al interesado, aunque la medida no se mostró demasiado eficaz

por la dificultad de localizar ciudadanos, que en virtud de la movilidad residencial, cambiaban continuamente de domicilio sin notificárselo a la Administración pública.

Las mismas discrepancias, aunque en este supuesto en menor medida, se venían observando en lo relativo a la aplicación del delito de conducción sin haber obtenido nunca permiso o licencia del artículo 384 inciso 3º del Código Penal por la confusión de algunas secciones de las Audiencias Provinciales en mantener que el tipo de ese artículo y las infracciones administrativas de los artículos 65.4.s) y 65.5.k) de la Ley de Seguridad Vial eran idénticos y en aplicación del principio de intervención mínima y la necesidad de diferenciar ambos preceptos exigía la concurrencia de otros factores para poder diferenciar el ámbito penal del administrativo. Confusión no entendible porque el ámbito penal queda reservado en exclusiva a los supuestos en los que nunca se hubiera obtenido el permiso o licencia necesarios para la conducción, que no exige resultado de peligro, ni infracción normativa añadida, ni peligrosidad individual, quedando el ámbito administrativo para los supuestos en los que el conductor hubiera obtenido cualquier tipo de permiso de conducir, aunque no fuera el correspondiente al vehículo conducido o careciera de validez en territorio nacional.

En esta Memoria se presentaron los primeros resultados del estudio enfocado desde la doble perspectiva tanto policial como judicial sobre su actuación habitual en siniestros, que iba dirigido a elaborar propuestas que permitieran perfeccionar la investigación en supuestos de accidentes de tráfico con niños fallecidos y a diseñar directrices orientadas al ejercicio de la acción penal y civil en el seno del proceso penal. De ese estudio, se pudo comprobar que en ninguno de los asuntos analizados se tuvo en cuenta por el juzgador si el menor fallecido viajaba o no debidamente protegido por un sistema de retención infantil, a la hora de valorar la gravedad de la imprudencia del conductor responsable, esto es, si el fallecimiento debía imputarse como imprudencia grave del artículo 142 del Código Penal o leve del artículo 621 del mismo cuerpo legal, cuestión muy a tener en cuenta cuando del apartado técnico del estudio, se demostró que el 46 por ciento de los niños fallecidos ocupantes de vehículos no utilizaba ningún sistema de retención infantil, el 18 por ciento lo utilizaba de modo incorrecto y únicamente el 30 por ciento

viajaba debidamente protegido con dispositivo adecuado y usado con corrección.

Estadísticamente hablando, el ejercicio se cerró con una importante disminución de los procedimientos penales incoados desde que entró en vigor la Ley Orgánica 15/2007 de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial, siendo el descenso más acusado el de los delitos por conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas del artículo 379.2 y el de los delitos de conducción careciendo de permiso de conducir del artículo 384 del mismo texto. Las principales causas que se apuntaron fueron: la mayor concienciación de los ciudadanos sobre los riesgos asociados a la conducción, la necesidad de respetar y cumplir las normas de tráfico y el menor y más responsable uso del vehículo asociado a la grave crisis económica que también alcanzó al mundo del automóvil. También se observó una notable disminución en el porcentaje de accidentes con lesionados y con víctimas mortales a pesar del importante aumento, tanto del número de vehículos circulado por nuestras carreteras, como del número de conductores existentes, presuntamente achacable, entre otras razones, a que la tipificación como delito en el Código Penal de las conductas de riesgo de mayor gravedad se había consolidado como una herramienta disuasoria y preventiva de primer orden.

10. Memoria del año 2014.

La Memoria se iniciaba con una mención al repunte de la siniestralidad en relación con los datos de los últimos años que iban en continuo descenso y establecía que tratar la reducción de la seguridad vial como un concepto que basase sus estrategias y respuestas en una mera cuantificación de muertos, heridos graves y leves era desacertada porque convertía la siniestralidad en un balance empresarial de cifras y números sin darse cuenta que detrás de esas cifras existían personas que habían sufrido un accidente de tráfico. Además, la cuantificación no aportaba soluciones científicas, sino que se limitaba a exponer valores enumerativos.

En cuanto a la coordinación entre Fiscalías, se constataba que la Circular 10/2011, de 17 de noviembre, del Fiscal General del Estado, sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de seguridad vial había sido el principal instrumento para alcanzar la buscada coordinación porque contenía criterios vinculantes, de generalizada aceptación por los órganos judiciales. Igualmente se había logrado constituir un Grupo de trabajo integrado por los Fiscales Delegados y Policías Locales de algunas de las principales capitales del país (Madrid, Barcelona, Sevilla, Valencia y Bilbao) con la finalidad de reforzar la unificación de criterios en el ámbito urbano y evitar una persecución desigual de los delitos viales derivada de la autonomía de cada Policía Local y su subordinación a los órganos municipales, sin olvidar las estrategias de educación y prevención subyacentes.

En cuanto a los criterios de aplicación de las normas penales en la delincuencia vial se diseñó un protocolo de investigación al observarse que en el delito de conducción a velocidad punible del artículo 379.1 del Código Penal, la inmensa mayoría de los excesos punibles de velocidad detectados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil sin parada posterior e identificación del conductor que se tramitaban por el Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas de León se llevaba a cabo a través de funcionarios o personal de empresas concesionarias que instruían el procedimiento de validación o descarte de las fotografías tomadas como prueba, sin intervención de la Policía Judicial de Tráfico y por tanto sin las garantías propias de la LECrim. La cuestión fue abordada en las Conclusiones de las Jornadas de Fiscales Delegados y en ejecución de ellas, cuando se detectase un exceso de velocidad punible del artículo 379.1 del Código Penal y existieran indicios de infracción penal, la investigación y valoración probatoria de la fotografía la debería hacer desde el principio la Policía Judicial de Tráfico en contacto con el Fiscal por prescripción de los artículos 290 y siguientes de la LECrim.

Para el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas del artículo 379.2 del Código Penal, una de las principales cuestiones que se planteó fue la relativa a la cadena de custodia de las muestras de sangre de los presuntos infractores, con amplia repercusión mediática en algunos casos. La problemática emerge en el año 2013 cuando se tuvo conocimiento de un número creciente de sentencias absolutorias, no sólo en los casos de muestras de sangre extraídas con fines terapéuticos en

supuestos de accidente a sus presuntos causantes (SAP de Burgos n.º 1/2013, de 26 de febrero y Sentencia del Juzgado de lo Penal n.º de Sevilla de 24 de abril de 2013), sino también en el marco de las extracciones efectuadas como prueba de contraste a la de aire espirado del artículo 23.3 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación. En las Jornadas de Fiscales Delegados de junio de 2013, se aprobó hacer valer en los procedimientos correspondientes la doctrina jurisprudencial de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, formulada sobre todo en delitos de tráfico de drogas, en el sentido de que la cadena de custodia tiene un carácter meramente instrumental, existiendo una presunción de regularidad que sólo cesa ante la sospecha razonable de manipulación en alguna de sus modalidades, de suerte que las meras infracciones reglamentarias o irregularidades formales no afectan *per se* a la autenticidad de la fuente de prueba (SSTS n.º 29/2011, de 23 de junio; n.º 47/2012, de 25 de abril; y n.º 06/2012, de 11 de junio).

En los controles de drogas para detectar el delito de conducción bajo la influencia de drogas del artículo 379.2 del Código Penal, tanto los preventivos, como los realizados por accidente o infracción y que fueron realizados en número sensiblemente mayor al de otros años, se apreció un descenso en el número de positivos que desembocó en la vía penal. Se seguía sin tener noticias fiables de los controles realizados en el ámbito urbano, aunque algunos Ayuntamientos ya estaban comprando dispositivos indiciarios de análisis salivales; pero seguía constatándose que la generalidad de las Policías Locales, carecían de medios para realizar estos controles y por eso recurrían a los reconocimientos médicos y análisis clínicos del vigente artículo 28 del Reglamento General de Circulación cuya utilización quedaba reducida a supuestos indiciarios claros de consumo y presencia de signos externos.

Durante el año 2013 también se impulsó el ejercicio de la acción civil incorporando al procedimiento penal el mecanismo de la oferta y respuesta motivada previsto en el artículo 7 de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor aprobada por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, siguiendo las directrices de la Directiva 2012/29/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, por la que se establecen normas mínimas sobre los derechos, el apoyo y la protección de las víctimas de delitos. Si el vehículo

responsable del accidente no estaba asegurado, la presentación de la oferta motivada se exigía al Consorcio de Compensación de Seguros y a través de OFESAUTO¹⁵⁸ si se trataba de una compañía extranjera.

Se siguió insistiendo con fuerza en la reforma del sistema de valoración del daño a las víctimas de accidentes de tráfico que debía hacerse en sintonía con el Derecho de la Unión relativo a la aproximación de legislaciones de los Estados Miembros sobre seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos a motor y la obligación de asegurar tal responsabilidad y con la jurisprudencia emanada del Tribunal de Justicia de la Unión Europea competente para interpretar el Derecho comunitario y garantizar su aplicación uniforme en todos los Estados Miembros.

Estadísticamente hablando, según el balance de la Dirección General de Tráfico, durante el año 2013 fallecieron en accidente de tráfico 1.230 personas en las vías interurbanas españolas, resultando una disminución del 14,7 por ciento respecto del año 2012 aunque el número de víctimas seguía siendo inasumible socialmente. El descenso de la accidentalidad debía encuadrarse en el contexto social de crisis económica que atravesaba España y que se reflejaba tanto en la disminución del número de vehículos asegurados durante el año 2013, como en la disminución de la siniestralidad leve (accidentes sin víctimas) pudiendo ser la causa principal de ese descenso la menor utilización del vehículo privado desde el inicio de la crisis.

¹⁵⁸ OFESAUTO es una asociación sin ánimo de lucro participada por todas las entidades aseguradoras autorizadas para trabajar en España el ramo del Seguro de Automóvil y el Consorcio de Compensación de Seguros. Constituida al amparo de la Ley de Asociaciones el día 7 de mayo de 1953, obtuvo la autorización del Gobierno para integrarse en el Consejo de Oficinas Nacionales, el 28 de enero de 1966. Sus normas de funcionamiento fueron fijadas por primera vez mediante Ordenes del Ministerio de Hacienda de 13 y 26 de mayo de 1965. En 1987, tras la entrada de España en el Mercado Común se dictó la Orden de 25 de septiembre por la que se establecen sus funciones (BOE núm. 247 de 15 de octubre de 1987), las cuales han sido trasladadas al artículo 21 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de octubre por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a motor (BOE núm. 222 de 13 de septiembre de 2008).

Paralelamente a ello, la disminución de la siniestralidad vino acompañada de una reducción en el número de procedimientos incoados por delitos contra la seguridad vial por el menor número de desplazamientos, la mayor concienciación de los riesgos al volante o el uso más responsable por parte de los conductores como factores que la explicaban. Causa relevante fue, la eficacia en la persecución y sanción de las infracciones cometidas por los conductores, que corresponde a las Policías Judiciales de Tráfico y al Ministerio Fiscal y prueba de ello es que descendió significativamente el número de sentencias condenatorias por delito de conducción bajo la influencia del alcohol o drogas del artículo 379.2 del Código Penal y con menor intensidad el de sentencias por conducción temeraria del artículo 380, también el número de las de negativa a someterse a las pruebas del artículo 383 y las de conducción sin permiso del artículo 384. Sin embargo, se advirtió un incremento en el número de sentencias dictadas por conducción con exceso de velocidad punible del artículo 379.1 del Código Penal, probablemente debido a una mejora en los procedimientos que sirven para la identificación de los infractores.

En la conducción bajo los efectos del alcohol o drogas la Memoria del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses ha recogido los análisis toxicológicos efectuados a las víctimas mortales de accidente de tráfico correspondientes al año 2013. Sobre una muestra de 557 conductores fallecidos se constata que el 43,09 por ciento presentaron resultados positivos en sangre a drogas, psicofármacos o alcohol; en el 67,08 por ciento de los positivos se detectó alcohol sólo o asociado a psicofármacos y drogas. De los conductores que arrojaron resultado positivo, el 65,21 por ciento presentaba una tasa de alcohol superior a 1,2 gramos por litro, por lo que conducían incurriendo en la conducta delictiva del artículo 379.2 último inciso del Código Penal. Estas cifras, aunque algo menores que las de años anteriores siguen siendo elevadas e ilustran la problemática existente con relación al problema del alcohol al que se une el del consumo de psicotrópicos y drogas.

En cuanto al procedimiento tipo para el enjuiciamiento de los delitos contra la seguridad del tráfico, los juicios rápidos siguieron mostrándose como el modelo por excelencia para prevenir la delincuencia vial ya que el 78 por ciento de los procedimientos incoados y de los escritos de acusación presentados en el año 2013 por el Ministerio Fiscal se efectuó por el trámite de las Diligencias Urgentes regulado en los artículos 795 y siguientes de la LECrim, lo que significaba que en un breve periodo de

tiempo, el investigado era juzgado, sentenciado e iniciaba la ejecución de la pena, ejemplificando un modelo de Justicia rápida con respuestas eficaces para quien infringía las normas. Para agilizar la ejecución procesal y evitar con ello que los retrasos acabasen privando de utilidad a la celeridad lograda en el Juzgado de Instrucción, el esfuerzo de la Fiscalía se centró en la aplicación de la Circular 10/11¹⁵⁹ y en concreto en dar indicaciones a la Policía Judicial y a los Fiscales Delegados para que cuando se citase al investigado se le hiciera la advertencia de que cuando acudiera al juicio, llevase al Juzgado de Guardia el permiso de conducir para que, en caso de conformidad, se procediera a su entrega inmediata dando inicio así, de modo inmediato, a la ejecución de la sentencia.

11. Memoria del año 2015.

Durante el año 2014 las cifras de siniestralidad interurbana se estabilizaron en España en relación con 2013, siguiendo la tendencia general de la Unión Europea, siendo el último cómputo de 36 muertos por millón de habitante que nos hizo ocupar el puesto número 5. De todos modos, no era el momento de hablar de cifras, sino de nuevas respuestas, en particular las educativas y preventivas con la ayuda de las nuevas tecnologías del automóvil y la circulación profundizando en la educación vial en los colegios y aportando ideas para la educación vial en la tercera edad.

El alto grado de aceptación por los Tribunales de los criterios emanados de la Circular 10/2011 de la Fiscalía General del Estado permitió la unificación jurídica al promover ante los órganos judiciales respuestas basadas en criterios unitarios de interpretación de las normas penales sobre delincuencia vial.

La Memoria incidía en que la educación vial es y debe ser un planteamiento cultural orientado al máximo respeto por la ley indispensable para la progresión cultural una vez demostrado que el tráfico en la llamada sociedad de las prisas, competitiva e insolidaria para la que el vehículo es sólo un instrumento de productividad orientado a lograr el mayor

¹⁵⁹ Circular 10/2011 sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de seguridad vial de 17 de noviembre de 2011

rendimiento en el menor tiempo posible es un gran generador de siniestralidad. Por ello la educación vial debe acometerse en diversas variantes: la educación en las infraestructuras viales para conocer su naturaleza y estado y exigir un óptimo mantenimiento que reduzca la siniestralidad, la educación tecnológica para conocer el necesario mantenimiento del vehículo y sus diversos sistemas que garanticen la seguridad vial, la educación en cuanto a la formación para obtener y renovar el permiso de conducir y el respeto a las normas que regulan la conducción y por último la educación a través de las sanciones administrativas y penales que pretenden la reeducación o recuperación del infractor. El mantenimiento de la educación vial debe ocupar toda la vida de la persona ya que estadísticamente, los colectivos más vulnerables son los menores de edad y los mayores de 65 años; como muestra basta decir que, según los últimos datos consolidados de siniestralidad vial en España, correspondientes a 2013, el 22.5 por ciento de los fallecidos en accidentes de tráfico fueron peatones y de ellos, el 59 por ciento tenía 65 años o más. Atendiendo a la accidentalidad por tipo de vía, los atropellos producidos en vías urbanas arrojaron un total de 224 fallecidos, de los cuales el 48 por ciento tenía más de 74 años y el 23 por ciento tenía entre 65 y 74, es decir, el 71 por ciento de los peatones fallecidos en entornos urbanos tenía 65 años o más.

En cuanto a la tutela penal de la seguridad vial, singular relieve tuvo la parcial despenalización de las faltas de imprudencia del artículo 620.1,2 y 3 operada por Ley Orgánica 1/2015 de Reforma del Código Penal que dejó como delitos leves las imprudencias menos graves de los nuevos artículos 142.2 y 152.2 CP, quedando excluidos los resultados lesivos del artículo 147 y la imprudencia leve del artículo 620.2 y 3 dejó paso a la imprudencia menos grave, en ambos casos con el mismo régimen de persecución privada.

Con esta reforma la inmensa mayoría de las faltas y procedimientos consiguientes, tramitados por accidentes de tráfico con resultados de menor gravedad del artículo 147 quedaron convertidas en ilícitos civiles, lo que supuso el riesgo de devaluar la protección penal sobre las víctimas de accidentes de tráfico.

En materia de Diligencias de Investigación del Ministerio Fiscal incoadas por delitos contra la seguridad vial en el marco del artículo 5 del Estatuto Orgánico del Ministerio Fiscal, el total alcanzó la cifra de 1.793 durante el

año 2014, lo que supuso una subida respecto del año anterior en que se incoaron 1.693. La inmensa mayoría, el 83 por ciento, en relación con los tipos del artículo 384 CP, aunque ese año se detectó un mayor porcentaje de aumento en las Diligencias incoadas por delito de conducción bajo la influencia del alcohol o drogas y, sobre todo, en el de creación de riesgos para la circulación del artículo 385 CP.

En el ámbito de los denominados Juicios Rápidos la respuesta judicial y del Ministerio Fiscal a la delincuencia vial siguió obedeciendo a parámetros de rapidez y eficacia, pues en el más amplio porcentaje de casos y en un breve período de tiempo los ilícitos cometidos eran sentenciados y las penas impuestas comenzaban a ejecutarse, con los efectos que ello producía en la concienciación vial de la ciudadanía y en los fines de prevención general y especial de la pena, fundamentalmente por la medida impulsada desde la Fiscalía y tras la Circular 10/2011 FGE, de entrega inmediata del permiso de conducir en los casos de sentencias de conformidad ante el Juzgado de Guardia.

En lo relativo a la conducción bajo los efectos del alcohol o drogas y la negativa a someterse a las pruebas, para conocer la dimensión real del binomio alcohol/drogas y conducción y su traslación al ámbito sancionador, valorando especialmente la eficacia de la respuesta penal se remitía la Fiscalía de Seguridad Vial a la Memoria del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses sobre víctimas mortales en accidente de tráfico correspondiente al año 2014. De aquélla resultaba que, de la muestra de 614 conductores fallecidos, el 39,09 por ciento presentó resultados positivos en sangre a drogas y/o psicofármacos y/o alcohol (por un 43,09 por ciento del año anterior); en el 67,08 por ciento de los positivos se detectó alcohol sólo o asociado a psicofármacos y/o drogas (en un porcentaje igual al de 2013). De los conductores que arrojaron resultado positivo el 77,63 por ciento (por un 65,21 por ciento del año 2013) presentaba una tasa de alcohol superior a 1,2 g/L, lo que advierte de un notable incremento en el porcentaje de conductores fallecidos que lo hacían incurriendo en el delito del artículo 379.2 último inciso CP.

Según la estadística facilitada por la Dirección General de Tráfico se pudo observar que se había producido un relevante aumento en la cifra de expedientes administrativos tramitados por conducción con presencia de drogas (de 2.579 en 2013 a 9.454 en 2014), sin duda por el también significativo incremento de pruebas de detección de drogas realizadas, de

4.563 en 2013 a 29.643 en 2014, que incluían tanto controles preventivos como pruebas por accidente o infracción.

Conforme a los datos facilitados por Instituciones Penitenciarias durante el año 2014 se gestionaron 36.066 entradas en prisión por penas y medidas alternativas dictadas por delitos contra la seguridad vial, de las cuales 35.769 fueron por trabajos en beneficio de la comunidad y 297 por programas de educación vial impuestos como condición para conceder la suspensión o sustitución de penas privativas de libertad, significando un importante descenso respecto del año 2013 cuando se gestionaron un total de 45.252 entradas, de las cuales 44.500 lo fueron por trabajos en beneficio de la comunidad y 752 por programas de educación vial para conceder suspensiones y sustituciones. Por el contrario, el descenso en el número de condenas por trabajos en beneficio de la comunidad significó un incremento en el número de penas de multas cuyo total se estimó en torno a las 54.000 condenas, todo ello producto de la triple alternatividad de las penas de los tipos de los artículos 379 y 384.

12. Memoria del año 2016.

La Memoria estimaba que, aunque había mejorado el tratamiento de los datos estadísticos de la Dirección General de Tráfico, era preciso que las valoraciones se realizasen no en torno al atestado inicial sino al informe técnico-policial que era el que aportaba mayor información etiológica y resaltaba que la investigación que se hacía en el proceso era la que por su naturaleza y valor podía traducir una explicación causal más completa. La estadística de delitos viales depurada con criterios criminológicos podría mejorarse si se contara con el asesoramiento de los expertos y con adecuados programas de tratamiento de datos. La estadística de accidentalidad y la de delitos deberían estar coordinadas entre sí y con la de las compañías de seguros que recogen siniestros no incluidos en ninguna de ellas.

Seguía siendo precisa una estrategia global y científica ante las nuevas realidades viarias que pasase por una educación integral, permanente y acompañada a los tiempos de orden tecnológico, sanitario, en movilidad vial y en conducción ecológica y eficiente que incluyera la percepción del riesgo y las ventajas del nuevo modelo de comportamiento. Debía iniciarse en la familia, continuar en el colegio, llegar hasta la tercera edad

y abarcar todas las facetas y actividades de la vida relacionadas con el uso de las vías públicas.

En relación con la delincuencia vial, con el cumplimiento de Circular 10/2011 de la Fiscalía, se había conseguido la unidad de criterios interna y la seguridad jurídica en la interpretación jurisdiccional de los delitos de peligro al ser refrendados por los Tribunales en los pocos casos que accedían a ellos por las muy elevadas cifras de conformidad. Sin embargo aún quedaban algunas cuestiones pendientes, como la muy limitada persecución penal del delito de conducción bajo la influencia de drogas del artículo 379.2 CP, debida a la carencia de garantías científicas para afirmar solo con la analítica la influencia típica o la inmediata atribución de la responsabilidad al conductor del vehículo ex artículo 385 CP en accidentes de tráfico debidos al atropello de especies cinegéticas, que estaba generando una situación de descontrol en los cotos públicos y privados, por la invasión de la calzada por animales domésticos debida a la falta de vigilancia del dueño y a su falta de responsabilidad legal.

También se constató que las diversas reformas legislativas en el marco de la seguridad vial habían iniciado su andadura con resultados dispares, poniéndose como ejemplo las siguientes:

La Ley Orgánica 4/2015 del Estatuto de la Víctima del delito¹⁶⁰ en su aplicación a las víctimas de accidentes de tráfico seguía con acierto la normativa europea pero era difícil llevarla a efecto porque las Oficinas de asistencia a las víctimas reguladas en el Capítulo I a la entrada en vigor de la ley no tenían previsión de medio alguno para la atención a las víctimas de la siniestralidad vial y la disposición adicional segunda no permitía incremento de dotaciones de personal ni de retribuciones ni de otros gastos de personal, por lo que se sigue manteniendo la histórica desprotección de las víctimas referida en Memorias anteriores.

Con la ley Orgánica 1/2015 de Reforma del Código Penal sobre los delitos imprudentes¹⁶¹, artículos 142 y 152, en su aplicación al tráfico viario se empezaron a apreciar los efectos anunciados en Memorias anteriores referentes a los riesgos que la despenalización de determinadas conductas imprudentes podía traer pues si ya era frecuente el enjuiciamiento de

¹⁶⁰ BOE núm. 101 de 28 de abril de 2015.

¹⁶¹ BOE núm. 77, de 31 de marzo de 2015.

graves imprudencias por la vía del juicio de faltas, entonces lo era aún más por el procedimiento de delito leve de los artículos 962 y siguientes de la LECrim al comenzar a entenderse que la imprudencia menos grave detraía supuestos de la grave. Asimismo se estaba produciendo el archivo de procedimientos desde su inicio con remisión a la vía civil sin indagación procesal alguna, pese a concurrir indicios de imprudencia, pudiéndose dejar sin la adecuada tutela penal la protección de los bienes jurídicos fundamentales en el tráfico viario fuera de los casos del artículo 382 con la paradójica consolidación de la tutela de los peligros o riesgos para ellos a través del elevado número de condenas por delitos de los artículos 379 y 384 CP.

La Ley 35/2015 de Reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación¹⁶² estableció un sistema normativo en un texto articulado con valor de ley, en el que desapareció en parte la discrecionalidad para determinar el importe del resarcimiento y se estructuraron los principios fundamentales del sistema, el de reparación íntegra y el de vertebración que significaban un indudable contrapeso al de objetivación en la valoración.

Sin embargo, esta Ley adolecía y adolece de algunos graves defectos como la indefensión de las víctimas de accidentes de tráfico en situación de vulnerabilidad económica que no pueden afrontar los gastos de asistencia letrada de bufetes especializados para los conceptos de lucro cesante y ayuda de tercera persona. Además, se le exige al perjudicado la reclamación previa en los términos del artículo 403 LEC a la aseguradora para iniciar el procedimiento civil.

También se ha visto disminuida drásticamente la aplicación del auto de cuantía máxima del artículo 13 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor¹⁶³ exigiéndose sentencia absolutoria en caso de lesiones y suprimiendo la actuación de oficio del Juez, con lo que se ha limitado de modo relevante este instrumento tendente a evitar el coste del procedimiento civil.

En cuanto a la persecución de los ilícitos contra la seguridad vial cometidos por conductores sin residencia habitual en el país de la infracción se dieron importantes pasos en materia de cooperación judicial en la persecución transfronteriza de los delitos viales. La Ley 23/2014, de

¹⁶² BOE núm. 228, de 23 de septiembre de 2015.

¹⁶³ BOE núm. 267, de 05 de noviembre de 2004.

20 de noviembre *de reconocimiento mutuo de resoluciones penales en la Unión Europea*¹⁶⁴, prevé como instrumentos de reconocimiento mutuo las resoluciones por las que se imponía una pena o medida privativa de libertad, sanciones pecuniarias o el decomiso, también aplicables a la delincuencia vial, pero no contemplaba el reconocimiento y ejecución de las privaciones del derecho a conducir, salvo en el caso de que se impusiera como medida alternativa a la prisión provisional y siempre que el Estado miembro de ejecución hubiera asumido la supervisión de esta medida mediante notificación a la Secretaría General del Consejo de la UE. Asimismo, la transposición de la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2015 por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial en la Ley 35/2015, finalmente incorporada al Capítulo V del Título V de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, supuso un avance en la erradicación de la impunidad que podía generar circular por un país extranjero, al facilitar la identificación y notificación de la denuncia a los conductores de vehículos no matriculados en el país de la infracción que cometieran alguna de las previstas en el artículo 2 de la Directiva mediante el intercambio electrónico de los datos de matriculación de vehículos a través del sistema EUCARIS para agilizar el pago voluntario de las multas pero sin contener previsiones en relación con la privación del derecho a conducir vehículos en el país de residencia o en terceros países.

Estadísticamente hablando, en el año 2015 se observó respecto del año anterior una tendencia generalizada al descenso tanto en el número de procedimientos penales incoados, como en el de escritos de acusación formulados por el Fiscal y sentencias condenatorias recaídas por delitos contra la seguridad vial que podía deberse, entre otras circunstancias, a la eficacia de la respuesta penal junto con la respuesta sancionadora administrativa, a una concienciación vial de la ciudadanía más interiorizada e incluso a la disminución en el número de pruebas de alcoholemia realizadas, al menos en el ámbito de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, dado que se pasó de 6.336.997 controles en 2014 a 5.741.134 en 2015 (595.863 pruebas menos), según datos suministrados por la DGT y de 94.638 procedimientos sancionadores a 80.388. En oposición, las cifras de denuncias por drogas en controles de detección aumentaron exponencialmente, pues según los datos facilitados por la

¹⁶⁴ BOE núm. 282, de 21 de noviembre de 2014.

Dirección General de Tráfico, se pasó de 9.454 expedientes administrativos en 2014 a alrededor de 26.000 en 2015, con un espectacular incremento en el número de pruebas de detección de drogas realizadas en 2015, que ascendieron a 76.040 (por 4.563 en 2013 y 29.643 en 2014).

En términos penológicos, en 2015 se formularon por delitos viales de peligro 81.529 escritos de acusación que constituyeron el 32 por ciento del total de los 261.039 presentados por el Ministerio Fiscal y que dieron lugar a 83.283 condenas, el 34 por ciento de las 245.834 dictadas por los Tribunales por toda clase de delitos. Casi el 90 por ciento de estas condenas fueron dictadas de conformidad y en un porcentaje muy alto con cumplimiento inmediato de las 57.313 penas de privación del derecho a conducir y 2.532 pérdidas de vigencia *ex artículo 47.3* impuestas en este año y un pronto cumplimiento de buena parte de las 50.000 penas estimadas de multa y 31.634 penas de trabajos en beneficio de la comunidad asimismo impuestas en sentencia en 2015.

13. Instrucción de la Fiscalía de Murcia para 2016.

Mención especial merece la Instrucción 1/2016 de la Fiscalía de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, relativa a criterios a seguir en la elaboración de atestados por delitos de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas (art. 379,2º del Código Penal) de fecha 25 de julio de 2016 que dentro del territorio de su competencia, ha emitido unas pautas a las Fuerzas de Seguridad encargadas de la vigilancia del tráfico para detectar y encausar a los conductores que durante el desarrollo de esa actividad hayan consumido drogas.

La Fiscalía de Murcia es consciente de que, en el caso de las drogas, el estado actual de los conocimientos científicos no permite tener por acreditada la influencia en las aptitudes psicofísicas del sujeto a partir de un determinado nivel de concentración de la droga en saliva, entre otras razones por la diferente toxicocinética de cada droga y sobre todo, porque no se ha conseguido establecer científicamente, al menos para la mayoría de sustancias estudiadas, una correlación entre los niveles de concentración en fluido oral y la sangre y ello exige acreditar la influencia de tal ingesta en las facultades psicofísicas del conductor mediante los signos externos que este presentaba.

Para recoger la manifestación de signos externos entiende que se puede utilizar la hoja de signos conocida como "Impairment test form" incluida

en el anexo 4 de "Evaluation of oral fluid Screening devices by TISPOL to Harmonise European police Requirements (ESTHER)" elaborada en el marco del proyecto DRUID publicado el 2 de marzo de 2010 y por ello, este acta de signos actualmente es utilizada por la policía judicial de tráfico en el ámbito de Andalucía, Ceuta y Melilla, siguiendo las indicaciones de la Instrucción 1/2013 "sobre los controles de drogas a los conductores" de la Fiscalía de dicha Comunidad Autónoma. Se trata de pruebas sencillas que pueden realizar personas con una formación determinada, sin que sean necesariamente médicos o profesionales acreditados en toxicología, por ejemplo, los agentes de la policía judicial de tráfico con formación específica regulados en el art. 796.1.7ª de la LECrim. Estas pruebas son lo suficientemente ilustrativas de la situación en la que se encuentra el conductor para acreditar indiciariamente lo que exige el tipo penal: la conducción influenciada por el consumo de tóxicos al tener alteradas las capacidades básicas para el manejo del vehículo.

En suma, la concurrencia de estos signos, junto al resultado positivo de la prueba salival, justificará la instrucción del oportuno atestado cuando en atención a los que sean observados se considere a juicio del agente con formación específica que se encuentra ante una conducción influenciada por el consumo de drogas.

Otro de los instrumentos que recomienda la Fiscalía de Murcia a las Fuerzas de Seguridad encargadas de la vigilancia del tráfico de su Comunidad autónoma es la grabación de imágenes de los signos externos del investigado permitida por la LECrim, tras su reforma por la Ley Orgánica 13/2015, de 5 de octubre, en materia de garantías procesales y medidas de investigación tecnológica, que regula la captación de imágenes en lugares o espacios públicos, disponiendo en su art. 588 quinquies a), que "La Policía Judicial podrá obtener y grabar por cualquier medio técnico imágenes de la persona investigada cuando se encuentre en un lugar o espacio público, si ello fuera necesario para facilitar su identificación, para localizar los instrumentos o efectos del delito u obtener datos relevantes para el esclarecimiento de los hechos", siendo la única de las medidas de investigación tecnológica de nueva regulación que no requiere de la previa habilitación judicial. Ahora bien, la grabación, a la vista de la previsión legal, solo podrá ser de imágenes y no de sonidos, se incorporará al atestado y tendrá carácter complementario al testimonio de los agentes en el acto del juicio oral que siempre será necesario.

En cuanto a la negativa a someterse a las pruebas, el delito del artículo 383 se comete tanto cuando el conductor se niega a realizar el test salival

indiciario in situ, como cuando se niega a facilitar la segunda muestra de saliva en cantidad suficiente para su análisis en laboratorio homologado cuando el test indiciario arroja resultado positivo o el conductor presenta signos externos de consumo de drogas, aun cuando el resultado del test indiciario fuera negativo.

14. Memoria del año 2017.

Estima la Fiscalía de Seguridad Vial que las respuestas educativas, preventivas y sancionatorias frente al fenómeno de la siniestralidad que se abordan desde los valores y bienes jurídicos, se han producido con toda normalidad en el año 2016 con la única limitación, como en todas las materias, de la situación de Gobierno en funciones y sus pertinentes consecuencias jurídico-administrativas y parlamentarias.

Lo más llamativo que ha podido constatarse ha sido la escasa atención a la seguridad vial que se ha prestado, tanto en los programas de los partidos políticos en general como en los debates de investidura en particular a pesar de tratarse de cuestiones que afectaban a la vida diaria de los ciudadanos. También se apunta que las tecnologías del tráfico viario van a dar un giro radical en los próximos años al modo de convivir y relacionarse en las vías públicas y ello debe hacer recuperar la prioridad de la seguridad vial en las instancias gubernativas y parlamentarias y en los medios de comunicación, insistiendo en que la única estrategia segura para disminuir las tragedias, casi todas evitables, ocurridas en las vías públicas es la educación vial integral, permanente y acompañada a los tiempos de orden tecnológico, sanitario, en movilidad vial y en conducción ecológica y eficiente que incluya la percepción del riesgo y las ventajas del nuevo modelo de comportamiento.

En el ámbito penológico, se ha abordado la aplicabilidad del delito del artículo 384.1, inciso 1, del Código Penal en caso de canje del permiso de conducción español por el permiso de otro Estado miembro de la Unión Europea ante la pérdida de vigencia del permiso nacional por pérdida total de los puntos asignados.

El tipo penal del artículo 384.1, inciso primero, contiene un elemento normativo que exige la remisión al régimen jurídico-administrativo de pérdida de vigencia por pérdida de puntos de los artículos 61.3, 63-65 y anexo II del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad vial aprobado por Real Decreto Legislativo

6/2015, de 30 de octubre (en adelante LSV) y artículos 12.5, 14.2, 35 y 37-40 del Reglamento de Conductores aprobado por RD 818/2009 de 8 de mayo (en adelante RGCond) y cuando se trata de permisos de conducir expedidos por otros países, a los artículos 15-20 de este último.

Los comportamientos infractores del anexo II de la LSV, la detracción de puntos y la pérdida de la habilitación para conducir en España son aplicables a todos los conductores que los realicen en territorio nacional sea cual fuere el país en que se hubiere expedido el correspondiente permiso o autorización o su lugar de residencia. La única particularidad será la referida al diferente alcance de la declaración administrativa. Si la autorización fue obtenida en España, implicará la pérdida de su validez y vigencia y le será retirada. Si se obtuvo en otro país, afectará únicamente al derecho del titular a conducir en territorio nacional, como precisa la Instrucción 10/S-119 de 8 de junio de 2010 de la DGT, siéndole retirada y remitida a las autoridades que lo han expedido cuando se trate de un permiso comunitario.

Cuando el permiso extranjero haya sido obtenido por canje de uno español, la declaración de pérdida de vigencia del permiso español originario determinará que se active el artículo 15.3 RGCond conforme al cual «Tampoco serán válidos los permisos de conducción expedidos en cualquiera de esos Estados a quien hubiera sido titular de otro permiso de conducción expedido en alguno de ellos que haya sido retirado, suspendido o declarado su nulidad, lesividad o pérdida de vigencia en España».

Así, desde el derecho interno español el canje no podría ser reconocido si se solicitó cuando el acusado ya había perdido los puntos en territorio nacional, por constituir un fraude de ley del artículo 6.4 CC que resta toda eficacia al canje. Por último, el artículo 11.1 de la Directiva dispone que el canje está previsto solo para los supuestos en los que el titular de un permiso válido expedido por un Estado miembro haya establecido su residencia normal en otro Estado miembro, de suerte que la falta de este requisito debería imponer la denegación del reconocimiento como recordaba la STJUE 467/2010, de 1 de marzo, Sala Segunda, aunque los frecuentes procedimientos penales incoados con ocasión de canjes indebidos ha evidenciado que no siempre se comprueba con rigor la concurrencia del requisito de la «residencia normal».

Es por ello que, a efectos de la aplicación del delito del artículo 384 CP, el hecho de que el interesado estuviera en posesión de un permiso de otro Estado no desplazaba la tipicidad de la conducta, pues el hecho punible

era la conducción tras la pérdida de vigencia en España del permiso de conducir.

En lo relativo a los criterios de unificación judicial, la Reforma operada por la LO 41/2015 en el artículo 847.1.b) LECrim ha sido trascendental para la unificación de criterios en delitos como los viales que habían quedado hasta entonces fuera de la función nomofiláctica de la Sala 2ª del TS. La primera sentencia dictada en la nueva vía impugnatoria ha sido la STS nº 210/2017, de 28 de marzo, Rec. 1859/2016, que ha confirmado el criterio de la Circular sobre la existencia de delito del artículo 383 en el sentido de la obligación de someterse a las dos pruebas de impregnación de alcohol con el etilómetro de precisión para evitar la aplicación del tipo penal y en el de apreciar concurso real entre los delitos de los arts. 383 y 379 CP.

Sin embargo, se ha venido observando que la persecución penal del delito de conducción bajo la influencia de drogas, sigue siendo limitada; en el delito de conducción con pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida de puntos, se abunda en la prueba del dolo basada en la existencia de sentencias condenatorias anteriores, notificaciones realizadas en procedimientos asimismo anteriores con absolución o archivo o atestados en que se comunicaba la declaración de pérdida de vigencia, debiendo recordarse la Instrucción DGT 12C-105 de 22 de mayo de 2012 y la necesidad de consultar la aplicación informática TEPV. La manipulación de tacógrafos cuando las conductas son generadoras de singulares riesgos, sigue siendo objeto de acotada persecución penal y se ha observado que determinadas resoluciones judiciales permiten el fraccionamiento de la pena de privación del derecho a conducir, contrario a la regulación de las penas en el CP y al artículo 794 LECrim, tratándose de un fraccionamiento por horas al día y distintas cada día del mes, hallándonos ante ejecuciones «a la carta», que ninguna función aflictiva ni capacidad disuasoria despliegan y sí innumerables inconvenientes para controlar la ejecución de la sentencia que sólo favorecen al condenado.

Referente a la reforma de los delitos imprudentes, desde la entrada en vigor de la nueva categorización de la imprudencia –grave y menos grave– de los artículos 142 y 152 CP introducida por la LO 1/2015 que entró en vigor en julio de 2015 han sido escasas las resoluciones judiciales que se han ocupado de la construcción dogmática de las nuevas modalidades, no existiendo sentencias de fondo de la mayoría de Audiencias Provinciales en torno a esta materia. Sin embargo, se ha podido constatar que se ha seguido manteniendo una práctica equiparación de la imprudencia grave con la grave anterior, que no ha visto modificado su ámbito de aplicación,

de suerte que la mayoría de las sentencias se han seguido configurando como constitutivos de imprudencia grave los comportamientos que, de acuerdo con la doctrina consolidada del TS ya venían considerándose como tales antes de la LO 1/2015, como en los supuestos tradicionales de no detención ante semáforos en rojo o señales de stop, atropellos en pasos de peatones –SAP de Madrid n.º 479/2016 citada, de Ciudad Real n.º 3/2016, de 11 de enero, pleno no jurisdiccional de la AP de Badajoz de 14 de abril–, adelantamientos antirreglamentarios –SAP de Ciudad Real n.º 57/2016, de 19 de mayo–, o invasiones del sentido contrario –SAP de Ciudad Real n.º 32/2016, de 28 de marzo–, salvo que concurrieran circunstancias excepcionales que atenuasen, degradándola, la falta de diligencia del conductor, en los que se había apreciado imprudencia menos grave.

La voz de alarma la han dado los Fiscales Delegados al afirmar la existencia de una bipolarización en la tramitación de la siniestralidad en la que se atiende, más que al grado de imprudencia, al desvalor de los resultados producidos. Así, en los casos de fallecimiento o lesiones graves lo habitual ha sido la incoación de diligencias previas en cuyo seno se ha depurado la entidad de la imprudencia y de las lesiones padecidas para una correcta subsunción de los hechos.

Sin embargo, en el resto de supuestos de lesiones no especialmente graves, se ha tendido por los Juzgados de Instrucción al dictado de autos de archivo *a limine*, incluso cuando ha habido indicios de imprudencia grave como en atropellos a peatones o al dictado indiscriminado de resoluciones de sobreseimiento libre, sin una mínima instrucción que aclarase la gravedad de la imprudencia o la existencia de resultados lesivos típicos. Han sido prácticamente inexistentes las incoaciones directas de procedimientos por delitos leves de imprudencia menos grave, con el riesgo que supone de devaluación de la respuesta penal frente a los siniestros viales y protección de las víctimas, en un mal entendido alcance de la reforma, llegando al punto de que en algunas provincias no se ha llegado a celebrar juicio alguno por delito leve en materia de imprudencia menos grave en el ámbito de la siniestralidad vial.

Procedimentalmente hablando, los datos estadísticos globales del año 2016 indican que en este ejercicio se han formulado por el Ministerio Fiscal 79.463 escritos de acusación por los delitos de los artículos 379 a 385 CP, que han supuesto el 29 % del total de los 272.456 presentados en todo tipo de procesos, siendo dictadas 80.831 sentencias condenatorias,

el 32 % de las 246.937 dictadas por los Tribunales por toda clase de delitos.

Ha sido en el ámbito de las diligencias urgentes por juicios rápidos donde se han presentado la mayoría de las acusaciones (63.844 acusaciones del total de 79.463), más de la mitad de todas las formuladas por el Ministerio Fiscal en este cauce procedimental –121.308–, lo que supone las diligencias urgentes ante los Juzgados de Guardia se han desplegado de manera muy relevante sobre la delincuencia vial, con respuestas policiales, judiciales y del Ministerio Fiscal prácticamente inmediatas en la generalidad de los casos, lo que ha incentivado los fines, no sólo de prevención especial, sino también general de las medidas punitivas.

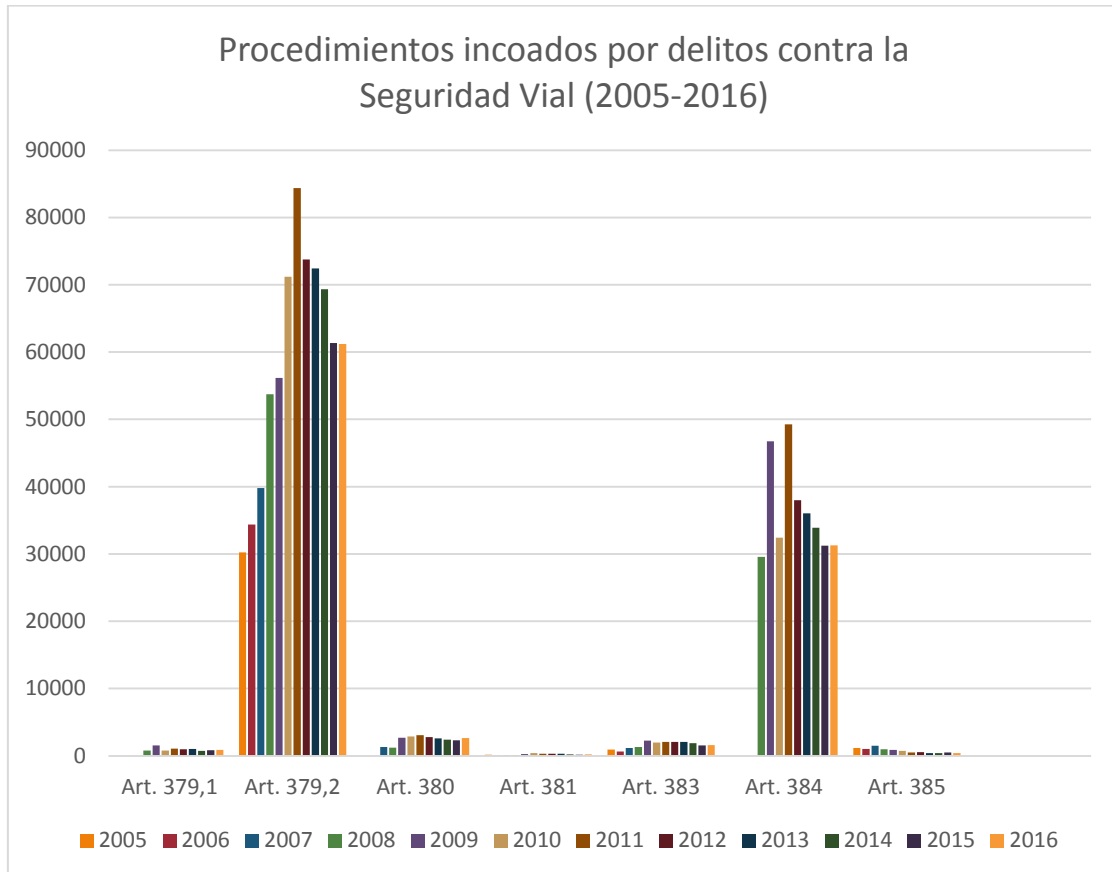
Igual que en años anteriores, alrededor del 90 % estimado de las condenas han sido dictadas de conformidad, con cumplimiento inmediato de las 55.148 penas de privación del derecho a conducir y 2.060 pérdidas de vigencia ex artículo 47.3 impuestas en 2016.

Es preciso mencionar la disminución de los procedimientos penales practicados por alcoholemia o drogas con ocasión de accidentes, ya que en 2016 se han instruido 169 diligencias penales menos que en el año 2015.

También se ha observado una estabilización en la evolución interanual del delito de negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas del artículo 383 CP y en los dos tipos de conducción temeraria de los artículos 380 y 381 CP, con datos prácticamente invariables respecto del año anterior. Igual estabilidad se ha apreciado en la evolución estadística de los tres tipos de conducción sin permiso del artículo 384 CP (conducción con pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de puntos, conducción con privación judicial del permiso o licencia y conducción sin haberlo obtenido nunca), que siguen constituyendo la segunda fuente en importancia numérica en la estadística de los delitos viales de peligro en España y en la creación de un grave riesgo para la circulación del artículo 385 CP.

V. DATOS ESTADÍSTICOS DE LOS PROCEDIMIENTOS INCOADOS EN EL PERIODO 2005-2015 Y DE LA SINIESTRALIDAD VIAL.

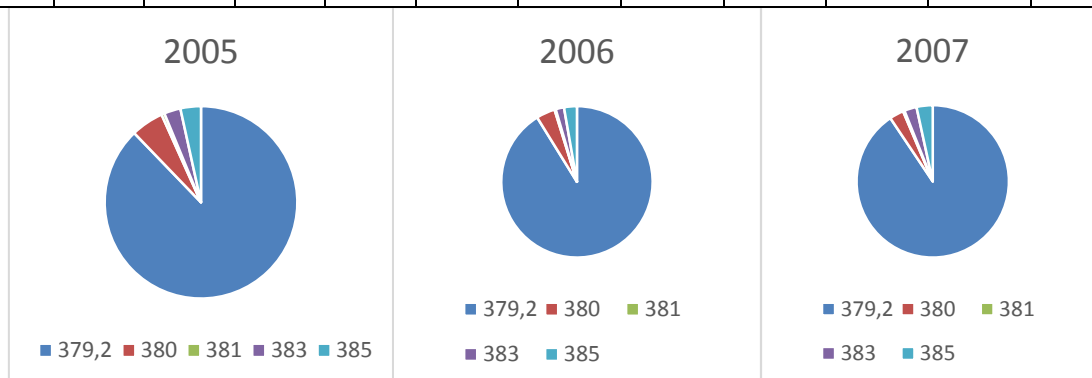
A continuación se expone un gráfico explicativo de la evolución de los procedimientos que se han incoado por delitos contra la seguridad del tráfico, en el periodo comprendido entre los años 2005 y 2016, que incluyen tanto las Diligencias Previas, como las Diligencias Urgentes divididas por año, tipo de delito y cantidad de procedimientos.



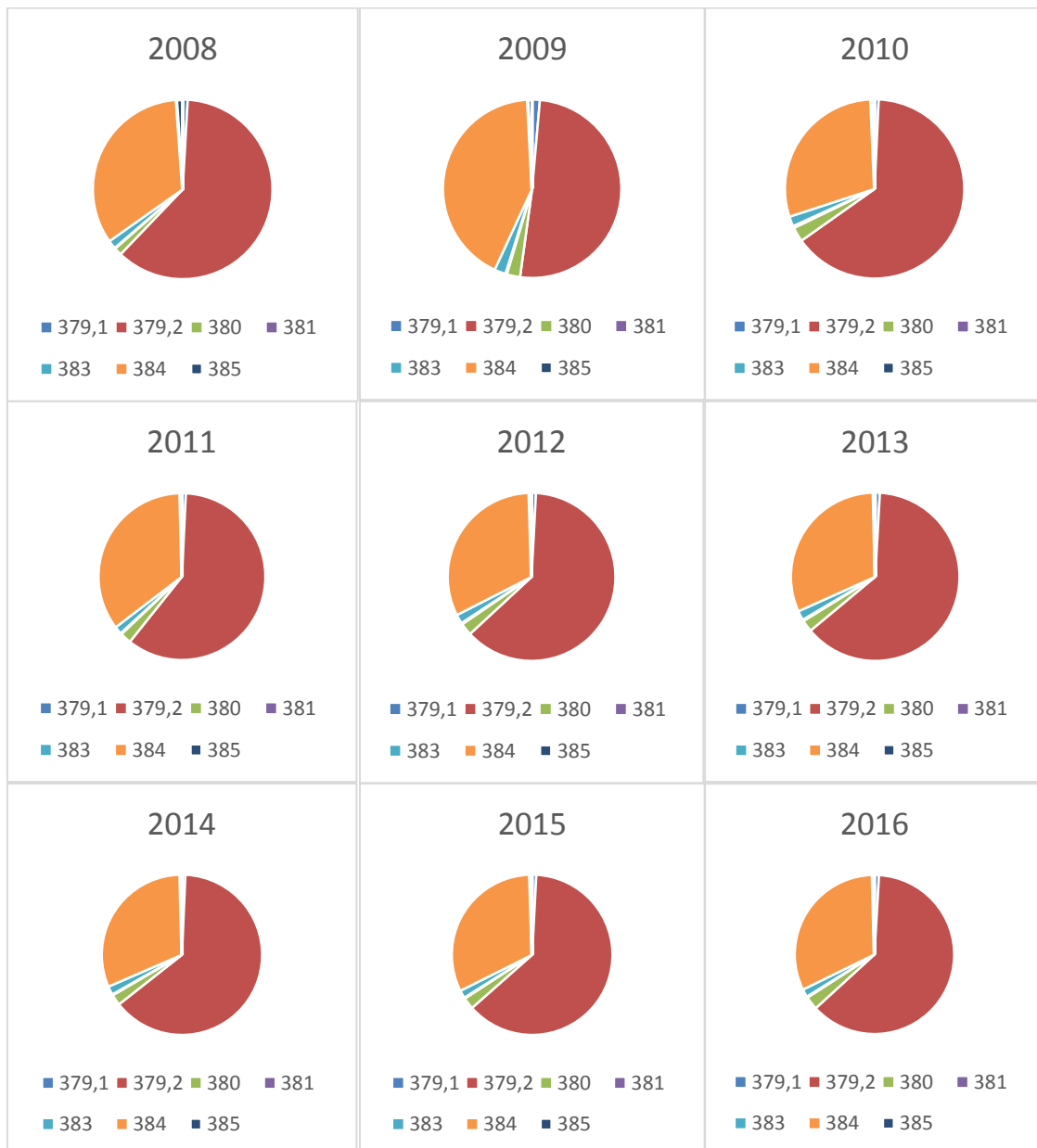
El mismo gráfico anterior, ahora se expresa en cifras, pudiéndose observar en ambos que la mayor vulneración de la norma se produce en el tipo penal de la conducción de vehículos a motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas o drogas y a partir de la instauración del permiso de conducir por puntos, por conducir el vehículo con una autorización administrativa que ha perdido su vigencia por pérdida total de los puntos asignados, por privación judicial de la misma o por conducir sin poseer ningún tipo de permiso de conducción.

Analizando el número de Diligencias Previas y de Diligencias Urgentes que se han incoado cada año durante el periodo estudiado, observamos que la mayor cantidad de ellas se han incoado por conducir un vehículo bajo la influencia de bebidas alcohólicas o drogas y por conducir con una autorización que ha perdido su vigencia por pérdida total de puntos asignados o por haber sido retirada por la autoridad judicial.

D. Previas y D. Urgentes	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
379.1	--	--	--	789	1542	805	1063	1003	1021	752	818	902
379.2	30246	34376	39798	53750	56138	71181	84352	73778	72430	69340	61346	61177
380	1888	1514	1329	1221	2673	2901	3058	2799	2587	2384	2300	2658
381	178	100	138	125	285	402	313	315	318	204	190	204
383	954	670	1155	1377	2277	1977	2087	2087	2070	1884	1550	1583
384	--	--	--	29548	46753	32405	49267	37993	36017	33883	31231	31262
385	1187	1037	1506	985	890	740	510	535	411	396	482	417
Total	34453	37697	43926	87755	110558	110411	140650	118186	114854	108843	97927	98203



Delitos contra la seguridad vial desde su inclusión en la Memoria de Fiscalía hasta la reforma del Código Penal en 2007.



Delitos contra la seguridad vial tras la reforma del Código Penal, operada por la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre hasta 2016.

En cuanto a la siniestralidad en el periodo comprendido entre los años 2005 y 2016, se ha comprobado que las cifras oscilan entre los 83.000 y los 100.000 accidentes en los que se producen víctimas sin que se pueda asegurar tajantemente que el número de accidentes ha descendido. Donde más ha descendido la cifra de víctimas ha sido entre los fallecidos en accidentes de tráfico, valores que se sitúan en torno a la tercera parte de los fallecidos en el año 2005. Por uso de vías públicas, la mayoría de los accidentes con heridos graves tuvo lugar en vías urbanas, localizándose seis de cada diez accidentes en este tipo de vías. No obstante, las lesiones

mortales se concentran en vías interurbanas, donde el número de fallecidos es casi tres veces superior al de vías urbanas, sobre todo por la mayor velocidad a la que se circula. Durante los últimos once años se han observado reducciones del número de fallecidos tanto en vías interurbanas como en vías urbanas, si bien la magnitud de la reducción ha sido menor en estas últimas. Así, mientras en vías interurbanas el número de fallecidos ha disminuido un 66 por ciento entre 2005 y 2015, las reducciones correspondientes a vías urbanas han sido un 44 por ciento en el mismo periodo. Sin embargo, el número de heridos graves se ha reducido en vías interurbanas un 20 por ciento, pero en las vías urbanas se ha incrementado en torno al 30 por ciento en el periodo estudiado. A continuación, se inserta un cuadro comparativo de la victimología vial interanual con datos de vías interurbanas y urbanas en el que se observa globalmente el descenso en la mortalidad y en los heridos graves y el ligero repunte de los heridos leves.

VIAS INTERURBANAS Y URBANAS	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Acctes. con víctimas	91187	99797	100508	93161	88251	85503	83027	83115	89519	91570	97756	
Fallecidos	4442	4104	3823	3100	2714	2478	2060	1903	1680	1688	1689	1810
Heridos graves	21859	21382	19295	16488	13923	11995	11347	10444	10086	9574	9495	9755
Heridos leves	110950	122068	123226	114459	111043	108350	104280	105446	114634	117058	124960	

Si separamos los datos por tipo de carretera, observamos que la accidentalidad en vías interurbanas es menor, aunque la mayor cifra de fallecidos y heridos graves se produzcan en esas vías¹⁶⁵.

SOLO VIAS INTERURBANAS	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016

¹⁶⁵ Datos facilitados por la DGT sobre la siniestralidad vial en nuestro país entre los años 2005 y 2015, consolidados a 30 días después de producirse el accidente y en todo tipo de vías. Los datos correspondientes al ejercicio 2016 son provisionales dado que aún no han sido publicados los definitivos por la DGT.

FERNANDO CERMEÑO GUILMAÍN:
LA ESCASA INCIDENCIA DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL EN LA SOCIEDAD ESPAÑOLA

Acctes. con víctimas	42624	49221	49820	43831	40789	39174	35878	35425	37297	35147	34558	
Fallecidos	3652	3367	3082	2466	2130	1928	1603	1442	1230	1247	1248	1291
Heridos graves	14920	14763	13201	11077	8748	7642	6825	6044	5182	4834	4744	
Heridos leves	53869	62306	63587	56222	54180	52247	47692	47936	51320	48693	48036	

En cuanto al parque de vehículos, en el año 2005 se situaba en 29.624.879 vehículos, incluidos los ciclomotores y en el año 2015, el número de vehículos que circulaba por nuestras carreteras era de 32.986.384, lo que implica un aumento del parque en torno al 11 por ciento. En lo relativo al censo de conductores, en el año 2005 era de 23.621.906 y en el año 2015 había aumentado hasta los 26.350.036, equivalente a un aumento aproximado de un 11 por ciento igualmente, en datos facilitados por la Dirección General de Tráfico.

CAPÍTULO SEXTO. PROYECTOS EUROPEOS PARA REDUCIR LA SINIESTRALIDAD VIAL

I. PLANTEAMIENTO

En la Primera Conferencia Interministerial Mundial auspiciada por Naciones Unidas sobre seguridad vial que se celebró en Moscú los días 19 y 20 noviembre de 2009 bajo el lema “*Es hora de actuar*” se barajó una cifra anual en torno a 1.200.000 muertos y 50 millones de heridos en accidentes de circulación, situación que se calificó como una verdadera catástrofe para nuestro planeta que se podía evitar, a diferencia de las provocadas por fuerzas naturales y que se traducía, en cifras económicas en un coste del 1’5 por ciento del Producto Interior Bruto. Tras constatarse que la siniestralidad vial es la primera causa de mortalidad en la población de entre cinco y veinte años y que de no adoptarse medidas urgentes se hallará entre las primeras en 2020, bajo el amparo del máximo organismo internacional fue diseñada la Estrategia de Seguridad Vial 2010-2020, basada en medidas preventivas y sancionadoras. Ya entonces, un informe de la Organización Mundial de la Salud subrayaba que el 90 por ciento de la accidentalidad correspondía a países con ingresos bajos y medianos, los cuales eran titulares de un parque que poseía sólo el 48 por ciento de los vehículos.

Con ese objetivo, se presentó el día 12 de septiembre de 2001 el Libro Blanco COM (2001) 370, que propuso el objetivo en la Unión Europea de reducir a la mitad el número de muertes en accidentes de tráfico para el 2010, que en esa fecha era de 50.000. Para conseguir ese objetivo, se desarrollaron los medios adecuados en el Programa de Acción Europeo derivado de la COM (2003) 311: educación y formación continua de conductores particulares y profesionales, progresos tecnológicos de los automóviles en seguridad activa y pasiva, mejora de las infraestructuras viarias con especial atención a los llamados “puntos negros” (que tras la Directiva 2008/96/CE¹⁶⁶ pasaron a denominarse Tramos de Alta Concentración de accidentes) y primeros auxilios y asistencia a las víctimas. Como refuerzo de lo anterior, la Recomendación 2004/345/CE insistió en la necesidad de imponer a los infractores sanciones disuasorias y rehabilitadoras como instrumento indispensable junto a los anteriores.

¹⁶⁶ DOCE de 29 de noviembre de 2008.

La Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo “*Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2010-2020*” y el nuevo Libro Blanco que se publicó el 28 de marzo de 2011, tras reconocer que el número de muertos en la década había superado los 35.000 anuales frente a los 25.000 que se habían planteado, volvió a renovar el objetivo de reducir la siniestralidad al 50 por ciento para el año 2020 con la intención de aproximarse a la tasa cero en el año 2050. Con el mismo objetivo, en la Directiva sobre persecución transfronteriza de infracciones de tráfico 2011/82/UE de 25 de octubre se insiste en la necesidad de proteger a los colectivos vulnerables y en la necesidad de armonizar las legislaciones dentro del ámbito sancionador.

La aprobación de estos instrumentos jurídico-legales y la fuerte concienciación social de que una de las principales causas de muerte en el territorio de la Unión Europea, si no la que más víctimas produce, son los accidentes de tráfico, ha obligado a las diversas instituciones, tanto públicas, como privadas implicadas en la investigación y minimización de la victimología en materia de seguridad vial, a desarrollar e impulsar nuevas iniciativas que reduzcan los riesgos en cuanto a la conducción de vehículos en una doble vertiente; la primera trata de concienciar a las personas, desde la infancia en el ámbito educativo escolar por medio de programas que les enseñen, a lo largo de su vida, a desenvolverse en el medio vial, de forma que desde su etapa de peatones aprendan las normas de seguridad vial y sepan mantenerlas cuando se inicien en el mundo de la conducción de ciclomotores, motocicletas y automóviles. La segunda vertiente pasa por el estudio y diseño de nuevos sistemas tecnológicos que representen una ayuda en la conducción de los vehículos, que sean capaces incluso de detectar el estado físico del conductor.

A continuación se exponen cuatro de los modelos más implantados de cada una de las iniciativas descritas, el primero, que ha sido impulsado hacia el sector público y se ha dirigido a la concienciación social de las personas en el seno del ámbito escolar y formativo incorporado en las actividades externas que se realizan en los programas educativos en materia de seguridad vial y los otros tres orientados a impulsar programas de investigación y desarrollo de nuevas tecnologías en los fabricantes de automóviles con el fin de mejorar los sistemas de seguridad activa y pasiva de los vehículos.

1. El Road Show

El *road show* es un programa de Educación Vial originario de Irlanda del Norte que puso en marcha un policía de Belfast y fue traído a España por un policía municipal del Ayuntamiento de Madrid, Antonio Gómez Montejano, como presidente en España de la Academia Internacional de Seguridad Vial (IRSA). Este programa consiste en un espectáculo multimedia de impacto dirigido a jóvenes, habitualmente menores de treinta años que se presenta en el escenario de un cine, teatro, auditorio o similar, donde los espectadores que acuden desconocen el argumento del espectáculo y en el que se combinan efectos audiovisuales, información, reflexiones y principalmente el testimonio en vivo de los protagonistas reales que habitualmente intervienen en los accidentes de tráfico o han sido protagonistas de los mismos. Simula una noche de fin de semana de un joven, que comienza con música de baile, ambientada en una discoteca. Un joven actor entra en escena, afirma ir "de botellón" y se ríe con desprecio de las medidas preventivas, minimizando el riesgo de sufrir un accidente pese a conducir deprisa o en estado de ebriedad porque beber es divertido y un accidente le puede pasar a otro, pero no a él. Tras abandonar el joven el escenario, se escucha el sonido de un impacto, y un video muestra un accidente de tráfico y sus consecuencias. A continuación, van entrando en escena un policía, un bombero, un médico del 112, un médico especializado en lesiones medulares, la madre de una víctima y un discapacitado a causa de un accidente de tráfico que van narrando al público sus experiencias y las historias vividas en primera persona. El espectáculo realiza una recreación de una tragedia que cuenta con el testimonio real de un discapacitado en silla de ruedas y la de algún familiar próximo que narran su propia experiencia y cómo ha cambiado sus vidas el accidente sufrido. En este tipo de representaciones participan también diferentes profesionales que por su trabajo se ven involucrados en este tipo de situaciones. Desde un policía o un bombero, que describen cómo actúan cuando son avisados para acudir a un accidente de tráfico, a un médico especializado en lesiones medulares. Esta iniciativa cuenta con el apoyo de diversas asociaciones implicadas en el tratamiento y prevención de lesiones producidas por accidentes de tráfico, todas ellas integradas en la Unidad de Coordinación en materia de Víctimas de

Accidentes de Tráfico de la Dirección General de Tráfico¹⁶⁷, tales como Stop Accidentes o AESLEME (Asociación para el estudio de la Lesión Medular Espinal).

2. El Proyecto Alcohol-Lock

Uno de los proyectos que está impulsando la Fiscalía de Seguridad Vial en colaboración con la Dirección General de Tráfico y la Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil (FITSA) es el proyecto alcohol-lock (*alcohol ignition interlock*) o dispositivo antiarranque por alcoholemia excesiva. Consiste en un dispositivo, que conectado al vehículo mide la tasa de alcohol en aire espirado de la persona que se pone al volante e impide iniciar la puesta en marcha del vehículo si el conductor no ofrece una muestra de aire espirado cada vez que quiere arrancar el motor.

Cuando el sistema detecta una concentración de alcohol superior a la permitida, impide que el que conduce ponga en marcha el vehículo. Este dispositivo antiarranque puede ser configurado en diferentes niveles de medición en función de la tasa máxima de alcohol que resulte adecuada a

¹⁶⁷ La Dirección General de Tráfico ha puesto en marcha un servicio para asistir a las personas involucradas en accidentes de tráfico con el fin de darles toda la orientación y asistencia necesaria. El Objetivo fundamental de la Unidad de Coordinación en materia de Víctimas de Accidentes de Tráfico, es configurar y coordinar una red integral de ámbito nacional de información y atención a las víctimas de accidentes de tráfico. De modo que, a través de las Unidades de Información ubicadas en las Jefaturas Provinciales de Tráfico, se facilite el acceso de las víctimas a los recursos existentes, se vele por sus derechos y se promueva la participación de las instituciones y las administraciones locales, autonómicas y nacionales.- Mediante este primer Objetivo, la Unidad de Coordinación en materia de Víctimas de Accidentes de Tráfico ofrece paliar la victimización primaria (la que se deriva del propio accidente de tráfico) y disminuir la victimización secundaria (derivada de la relación que se establece entre la víctima y el sistema jurídico-penal, policial, social y sanitario), facilitando las actuaciones especializadas que en distintos ámbitos han podido verse afectados gravemente en la vida de las víctimas: la familiar, la social, la laboral, el económico y sobre todo, el ámbito personal.

cada conductor según se trate de conductor novel, profesional o sin otras limitaciones.

En el mercado español no se encuentra disponible aún ninguna modalidad comercial de este dispositivo, aunque se ha implantado de manera experimental en algunos vehículos industriales y de servicio público sin que consten aun resultados fiables que muestren su grado de eficacia.

Ahora bien, consciente de las ventajas que supone la introducción de este dispositivo en los vehículos que circulan por nuestras carreteras, desde la Fiscalía de Seguridad Vial se está tratando de impulsar un proyecto que se pretende llevar a cabo con la colaboración de la Dirección General de Tráfico, la fundación FITSA y el fabricante de equipos Dräger con el objeto de estudiar los efectos que produce la utilización del sistema alcohol-lock entre los infractores, conductores de vehículos, que hayan sido sancionados por conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas. Para el estudio, en su inicio se ha elegido la vía administrativa porque la introducción de la vía penal necesitaría una serie de cambios legislativos ya que actualmente no puede imponerse al condenado en vía penal la instalación del dispositivo en su vehículo, por lo que se deberá intentar que sea el propio interesado el que acepte la instalación del sistema. El problema surge de la imposibilidad legal de condicionar la suspensión de la pena de prisión a la instalación del alcohol-lock porque la pena de prisión siempre va acompañada de una pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores y el condenado no podría ingresar en el proyecto hasta no haberla cumplido, dilatando el estudio en demasía. Por eso, tras descartar, de momento, la vía penal se ha proyectado que el estudio incida sólo sobre la vía administrativa, para aplicarlo a aquellos infractores que tuvieran al menos tres sanciones administrativas por conducir bajo los efectos del alcohol. Se ha propuesto que el proyecto tenga una duración no superior a un año y durante ese plazo de tiempo, el conductor del vehículo no solo deberá llevar instalado el sistema alcohol-lock en el automóvil, sino que además habrá debido recibir un curso de reeducación vial.

En el derecho comparado, los dos modelos más importantes de utilización de este dispositivo que encontramos son el sueco y el americano.

En el modelo americano la imposibilidad de puesta en marcha por activación del dispositivo alcohol-lock tiene siempre la consideración de

sanción. En Estados Unidos, el alcohol-lock se emplea o como requisito para obtener la libertad condicional o bien para permitir la expedición de un permiso de conducir especial durante el período de tiempo en que el afectado participa en un programa de reeducación tras la revocación del permiso de conducir ordinario. Se estima que entre un 50 y un 75 por ciento de los conductores reincide en su comportamiento tras haber sido sancionado por conducir bajo los efectos del alcohol.

Este sistema viene utilizándose en Estados Unidos y en Canadá desde hace más de diez años y la última recopilación de datos estadísticos llevada a cabo en Estados Unidos, que fueron expuestos en el Congreso de Seguridad Vial celebrado en Seattle en agosto de 2007 demostraron que los vehículos equipados con estos dispositivos de detección de alcohol, hacían disminuir la tasa de infracciones entre un 28 y un 65 por ciento, alcanzándose una reducción del 65 por ciento durante el primer año posterior a su instalación.

En el modelo sueco el sistema alcohol-lock se utiliza además con carácter preventivo y es obligatoria su instalación en todos los vehículos que se hayan fabricado a partir del año 2012. En este modelo sueco la implantación del dispositivo ha permitido que se utilice siempre como sustitutivo de la pena de privación del permiso de conducción. Igualmente se ha utilizado el alcohol-lock para rehabilitar a conductores voluntarios que han incumplido la ley por conducir con una tasa del alcohol en sangre superior a la permitida. Se calcula que en Suecia el grado de reincidencia oscila alrededor del 30 por ciento en los tres años siguientes a la primera detección de un conductor con un nivel de alcohol en sangre superior al permitido. Entre los participantes del estudio no se ha constatado ningún comportamiento reincidente después de haberse utilizado el sistema durante dos años.

3. El coche autónomo.

Sin entrar en materia tecnológica, como cuestión jurídica que suscita la futura implantación de este tipo de vehículos que circulan sin conductor, se destaca la necesidad de incluirlo en un marco regulatorio adecuado. La reciente Resolución del Parlamento Europeo, de 16 de febrero de 2017, *con recomendaciones destinadas a la Comisión sobre normas de Derecho Civil sobre robótica*, referidas genéricamente a los robots e inteligencia

artificial, son aplicables a los vehículos autónomos ya que considera que el sector del automóvil es el que precisa más urgentemente de normas de la Unión y de normas mundiales que garanticen el desarrollo transfronterizo de los vehículos autónomos y automatizados, considerando que repercutirá, entre otros aspectos, en materia de responsabilidad civil (responsabilidad y seguros), seguridad vial y protección de datos personales y la intimidad. Por ello el Parlamento, ha pedido a la Comisión que presente una propuesta de instrumentos legislativos evaluando si debe aplicarse el enfoque de la responsabilidad objetiva o el de gestión de riesgos, señalando que una posible solución a la dificultad de imputación podría ser el establecimiento de un régimen de seguro que garantizara la reparación de daños en los casos de ausencia de cobertura, y permitiera que los fabricantes, programadores, propietarios o usuarios pudieran beneficiarse de un régimen de responsabilidad limitada si contribuyen a él. Por último, señala la necesidad de introducir modificaciones en algunos acuerdos internacionales, como el Convenio de Viena sobre la circulación vial, de 8 de noviembre de 1968, y el Convenio de La Haya sobre la ley aplicable en materia de accidentes de circulación por carretera, solicitando a la Comisión que presente una propuesta de Directiva relativa a las normas de legislación civil en materia de robótica siguiendo estas recomendaciones.

4. Las «cajas negras» y su influencia en la reconstrucción de accidentes.

Otra de las nuevas vías de investigación y reconstrucción de accidentes de tráfico es la que ofrecen los ficheros de datos contenidos en el llamado *Event Data Recorder* (en adelante EDR) de que disponen todos los vehículos con sistemas de seguridad pasiva del tipo airbags y pretensores y que ya se ha empezado a aplicar en algunos siniestros viales por los Mossos d'Esquadra en Cataluña, pioneros en esta materia en España. El EDR es un sistema electrónico que utiliza un vehículo para gestionar la activación de los diferentes elementos de seguridad pasiva (airbags y pretensores), en situaciones que identifica como de emergencia o próxima colisión, recopilando determinada información de los sensores (velocidad, desaceleraciones), cuya cuantía varía ligeramente en función del fabricante.

El conjunto de datos queda grabado en el fichero del EDR y permite obtener información muy útil para la investigación del accidente

almacenando, entre otros: velocidad de pre-colisión constatada cada segundo o incluso en intervalos inferiores, durante los 5 segundos anteriores a la colisión, maniobras de frenada o aceleración realizadas en el mismo período, revoluciones de giro de motor, grados de giro de la dirección, diferencial de velocidad sufrido durante cada impacto. El fichero puede contener datos de más de una colisión, es decir, no sólo los relativos a la principal o más grave, sino a otras que hubieran podido registrarse durante el mismo accidente o anteriores. Actualmente, todos los vehículos incorporan gran cantidad de sistemas de seguridad activa (ABS, ESP, control de velocidad, etc.) cuya activación evita que con anterioridad al accidente se puedan apreciar ciertas huellas o marcas y origina consecutivamente el desconocimiento de la trayectoria, velocidad y maniobras previas, reduciendo significativamente las posibilidades de reconstrucción de un accidente con los medios tradicionales.

La problemática fundamental del sistema deriva de la dificultad de acceso a los datos almacenados porque la gran mayoría de fabricantes mantiene la información encriptada, evitando su lectura, de suerte que únicamente es accesible para ellos. En agosto de 2006 la National Highway Safety Administration (NHTSA) de Estados Unidos publicó la normativa NHTSA 49 CFR Part 563 en la que se determinó el formato del fichero, el tipo de datos que lo constituyen y el intervalo de tiempo en el que quedan grabados, cuya modificación en septiembre de 2014, estableció la obligatoriedad, para todos los fabricantes de vehículos que deseen comercializar un turismo en Estados Unidos, de permitir el acceso al fichero de datos registrados en caso de colisión.

En la Unión Europea no existen normas que obliguen a los fabricantes de vehículos a facilitar los datos, si bien algunos mantienen los mismos criterios fijados en Estados Unidos, no encriptando la información, pero la gran mayoría de fabricantes europeos mantienen un doble comportamiento, imposibilitando el acceso en el mismo modelo de vehículo comercializado en Europa, a diferencia del comercializado en Estados Unidos. Por eso es urgente impulsar, en el ámbito de la UE, una norma específica que permita conocer los datos contenidos en el fichero EDR, materia que es en la actualidad objeto de debate en la Comisión.

CONCLUSIONES

Hoy día, el automóvil se ha convertido en el medio de transporte que mayor número de personas utiliza en todo el mundo con mayor o menor pericia, destreza en su conducción o concienciación de la peligrosidad de su uso en un entorno masificado. Para controlar y corregir las conductas infractoras de los usuarios de las vías públicas, tanto el Derecho administrativo, como el Derecho penal han elaborado una serie de normas con las que se ha tratado de compaginar pacíficamente el uso de esas vías por todos los implicados en el devenir diario del tráfico.

En cuanto al tratamiento, administrativo o penal de las conductas viales incívicas, tanto de los conductores de vehículos y ciclomotores, como de los demás usuarios de las vías públicas, urbanas e interurbanas, han surgido distintas posturas en cuanto a si debe prevalecer el Derecho administrativo mediante la imposición de sanciones económicas a los que infrinjan las normas viales o por el contrario debe utilizarse el Derecho penal para castigar los ilícitos cometidos con motivo del uso del automóvil. Si observamos los datos penales, la amplia mayoría de los procedimientos incoados por delitos contra la seguridad vial provienen de la conducción bajo los efectos del alcohol y drogas, seguidos bastante de lejos por la conducción con permiso de conducir sin vigencia y más lejos aún por la conducción temeraria, por la negativa a efectuar las pruebas determinantes de alcohol o drogas en la conducción o por los excesos de velocidad punible, por lo que, personalmente opino que los esfuerzos legislativos deberían orientarse principalmente al endurecimiento de la conducción alcohólica o con drogas.

No podemos ni debemos olvidar que nuestro país ha gozado desde antiguo de una amplia permisividad social en lo relativo al consumo de alcohol y aunque de un tiempo a esta parte se está intentando concienciar a nuestra sociedad, sobre todo a la población joven, de los riesgos que supone formar un binomio alcohol y conducción de vehículos, los mensajes emitidos desde las instituciones públicas apenas logran calar la primera capa de conciencia de los ciudadanos, porque el consumo del alcohol está firmemente arraigado en el costumbrismo español. Baste

para ello contestar un par de preguntas de lo más cotidiano en cualquier grupo de amigos de cualquier edad en cualquier lugar de España.

Cuando alguien llega de visita al domicilio de personas de confianza, la primera pregunta que se le hace es la tentadora oferta de ¿Qué quieres tomar?, respuesta que en la mayoría de las ocasiones incluye alguna bebida con contenido alcohólico.

La segunda pregunta se refiere a cuando un grupo de amigos decide reunirse fuera de sus domicilios en un lugar común con el frecuente ¿Dónde quedamos?, la respuesta a esa pregunta casi siempre es la misma: en algún bar conocido por los miembros de ese grupo, lo que da pie a que más de uno de los congregados empiece a consumir bebidas alcohólicas desde ese momento mientras espera al resto.

Además, hay que tener en cuenta que la mayoría de la oferta que los diversos municipios que conforman nuestro país realizan a los participantes en los festejos populares pasa por el consumo masivo de bebidas con un elevado índice de alcohol por multitud de personas, muchas de las cuales, para retornar a sus hogares, usan indefectiblemente el automóvil como medio de transporte. Al igual que en cualquier evento familiar, bodas, comuniones, bautizos, es frecuente escuchar que alguno de los invitados se ha “tomado unas copas” y luego utiliza el automóvil para volver a su domicilio, siendo consciente además de que conduce cuando ha superado con creces los límites de alcohol permitidos por las normas. Pero eso no le importa al que conduce porque, aunque parezca extraño, es una situación socialmente “bien vista” y por ello tolerada por el resto de la población; de hecho, ¿Quién no bebe cuando tiene un evento? Y en esta pregunta se incluye a jueces, políticos, policías y todo tipo de personas y lo que es peor, el infractor, salvo el que pertenece a ese “mundillo” no suele tener conciencia de que está cometiendo un delito; si le paran los agentes encargados de la vigilancia del tráfico y le realizan las pruebas de determinación de las posibles intoxicaciones por alcohol, para eludir la sanción administrativa o la imputación de un delito contra la seguridad vial, manifestará que no pasa nada, que viene de un evento familiar y solo se ha tomado dos copas, sin querer ser consciente de las consecuencias que la conducción bajo esa influencia puede tener para la vida de él o para la de terceros.

Históricamente, si nos paramos a pensar un poco, debemos preguntarnos por qué el legislador tuvo que promulgar la primera Ley Penal del automóvil en 1950 cuando el número de vehículos que circulaban por las carreteras españolas en ese año era de tan solo 197.582 vehículos entre turismos, camiones, motocicletas, autobuses y taxis. La respuesta es obvia, para evitar las ya manifiestas conductas incívicas de los conductores de los escasos vehículos de la época. Esto viene a demostrar que aunque el legislador está dando desde antiguo unos pequeños y tímidos pasos para intentar promover el final de la “cultura de borrachera” tan típica y arraigada en nuestro país, no acaba de sentar las bases para que poco a poco vaya realizándose ese cambio cultural que nuestra sociedad necesita y del que ni esa misma sociedad, se ha concienciado para llevarlo a efecto, teniendo en cuenta que, políticamente, muchos municipios permiten o incluso promueven los “macrobotellones” entre la juventud con fines puramente electoralistas al estilo del viejo “*panem et circenses*” romano ignorando deliberadamente que los participantes de esos eventos que se celebran habitualmente en zonas alejadas de la población y en horario nocturno, deben regresar a sus domicilios por sus propios medios a unas horas en las que no funciona el transporte urbano, lo que propicia el uso del vehículo particular. Además y, por si fuera poco, siguen sin implantarse en los programas educativos escolares asignaturas que enseñen a los pequeños a integrarse en el mundo vial; tan solo, en algunos municipios contados, surgen proyectos de educación vial que se transmiten a los niños por medio de pequeñas charlas con mero valor informativo. Con estas carencias escolares, cuando los niños entran en la fase adolescente, en la que ya disfrutan de mayor libertad para salir, es cuando llega el primer consumo de alcohol o de otras sustancias nocivas para su salud, en pequeñas salidas de fin de semana, en festejos populares de sus municipios, etc. En esos momentos es cuando se instaura el caldo de cultivo para que cuando salgan en un grupo de amigos y alguno de ellos que sea más mayor que el resto y ya disponga de permiso de conducir y de vehículo, este sea el que se encargue de llevar a los demás a sus casas y nadie del grupo, por interés o amistad, le reprochará si ha bebido o no. A lo sumo, será el propio conductor el que asumirá el riesgo de que le puedan pillar en un control de alcoholemia esos desgraciados policías que se dedican a cazar gente para recaudar, porque ¿Si sólo he tomado dos copas, qué me puede pasar? Como mucho pensará que será una multa por haber bebido, pero nunca se le ocurrirá pensar que, a los mandos de un vehículo, con su conducción embriagada puede estar cometiendo un

delito y menos querrá creer que está poniendo en grave riesgo su vida o la de terceros.

Por otro lado, lo que ha pretendido este estudio ha sido averiguar si para corregir las conductas ilícitas en el ámbito de la seguridad vial debería prevalecer la sanción administrativa o se debería castigar con mayor pena cualquier conducta que atente contra esa seguridad vial, basándose en el incipiente cambio de mentalidad que empieza a observarse en la sociedad española en lo referente al consumo de alcohol cuando es el que lo consume el que tiene que conducir.

La conclusión final alcanzada tras el estudio de los factores intervinientes en el tráfico rodado, tanto jurídicos, como legales, como sociales, ha sido que ni siquiera nuestras instituciones públicas tienen claro el camino a seguir para erradicar las conductas antisociales derivadas del consumo de alcohol y drogas en la conducción ya que, dependiendo de la reincidencia del consumidor que da positivo en la prueba de determinación del grado de impregnación alcohólica o de drogas tóxicas o estupefacientes, de la realización del atestado por la policía judicial o de la sintomatología que presente el conductor sometido a la prueba, la entrada en juego de una de las dos ramas del Derecho, administrativo sancionador o penal, puede incluso favorecer al infractor con una multa pecuniaria leve o una pena de trabajos en beneficio de la comunidad que no suele llegar a cumplirse por falta de medios en la Administración y perderse así el efecto disuasorio de la sanción-pena impuesta.

Me explico: un conductor reincidente en la conducción alcohólica al que, en virtud del artículo 67.2 a) de la Ley de Seguridad Vial, le correspondiese una sanción de 1.000 euros, al cual se le realizase un atestado policial en el que aun sin llegar a la tasa objetivada en el tipo penal, se le observasen al conductor síntomas evidentes de conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas, si al llegar al momento previo a la vista preliminar del juicio rápido acepta la conformidad “premiada” habitual en este tipo de juicios en la cual se suele cifrar la cuantía económica, sin entrar en otras penas, en torno a los 800 euros, se vería beneficiado por la aplicación de la vía penal, esto es, se ahorra 200 euros.

Sensu contrario, podemos decir que en nuestro país existen muchas administraciones locales que al no disponer de medios adecuados o personal debidamente formado prefieren utilizar la vía administrativa

sancionadora de este tipo de infracciones como medio para recuperar ingresos dando instrucciones a sus agentes locales de que las conductas alcohólicas se reconduzcan siempre por la vía administrativa, dejando la vía penal para los supuestos más graves que se hayan detectado, principalmente en accidentes de circulación donde haya lesiones que puedan reclamarse judicialmente.

Por último, se puede decir que el sistema penal que se ha diseñado para disuadir a los conductores que circulan bajo la influencia de bebidas alcohólicas o drogas está considerado en el seno de nuestra sociedad como un derecho penal con minúsculas, esto es un derecho punitivo de segunda categoría por diversas circunstancias, a saber:

- La mayoría de los conductores españoles considera que no se debe circular con un vehículo tras haber ingerido bebidas alcohólicas o estupefacientes, pero lo consideran un hecho tan trivial en una sociedad alcohólica que, como mucho, debe ser sancionado administrativamente y no verse como un hecho punible penalmente. Es frecuente que el sometido a la prueba, al dar positivo en el ámbito penal, manifieste “no haber hecho nada malo”, “haberse tomado solo dos copas” o “que no es un delincuente para ir a juicio”.
- Por otro lado, la figura del investigado no detenido, instaurada con el procedimiento para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos para agilizar el proceso penal, ha supuesto que los encausados por estos procedimientos no tengan conciencia social de haber cometido un delito: habitualmente no se procede a su detención, con frecuencia no desean declarar, por lo que no solicitan una asistencia letrada que de por sí ya es renunciable, se limitan a firmar un acta de información de derechos y de citación para el juicio rápido y se marchan a sus domicilios o a seguir consumiendo alcohol o estupefacientes en un tiempo que no llega a superar los sesenta minutos desde que al infractor se le localiza conduciendo, hasta que abandona las dependencias policiales con la citación para comparecer ante el Juzgado de Guardia para la celebración de la vista oral. En ese intervalo de tiempo, el infractor que tiene sus facultades disminuidas por la ingesta, no es consciente de que se le investigue por delito alguno y no ha sentido ningún reproche social por los hechos cometidos y cuando llega a

juicio se le ofrece la posibilidad de negociar la condena a imponer, dándole la impresión de que él es el que tiene capacidad para decidir cuándo va a cumplir la pena, cuánto dinero le va a costar el hecho investigado y el tiempo que va a estar sin conducir por retirada del permiso de conducción. Esto es: puede elegir una pena a medida de sus posibilidades y si consiste en una multa, puede incluso negociar la ejecución a plazos como si estuviera comprando un electrodoméstico. Si el delito cometido hubiera sido otro, por ejemplo el robo de uso de un vehículo estacionado, al presunto autor se le detendría directamente poniéndose en marcha todo el procedimiento penal con todas sus garantías, pero a ningún funcionario policial se le ocurriría proceder solo a investigarle por el delito sin detenerle porque parece ser un Delito con mayúsculas, de mayor entidad que una conducción embriagada, a pesar de que en la mayoría de los casos ambos delitos pasarán a juzgarse por el mismo procedimiento: el de los juicios rápidos.

A la vista está que el Derecho penal no cala en la sociedad como corrector de estas conductas punibles, sobre todo debido a la trivialización de los delitos contra la seguridad vial en nuestra sociedad, a que las penas no suelen ser disuasorias y de que ambos Derechos, el administrativo sancionador y el penal se confunden entre si y confunden a la sociedad porque al infractor sancionado por las normas de tráfico y al delincuente condenado por un delito contra la seguridad vial se les va a acabar aplicando el mismo tipo de reproche social: una multa y casi siempre de un importe similar para ambos casos, debido a que la pena de prisión se reserva para los casos más graves, a que en la mayoría de los casos leves no se cumple la pena de prisión por la aplicación de la suspensión del artículo 80 del Código Penal y a que la pena de trabajos en beneficio de la comunidad tampoco suele llevarse a término por la falta de capacidad de las administraciones para aplicarla. Entonces cabe preguntarse si es suficiente el uso de la vía administrativa sancionadora para corregir conductas reprobables o si por el contrario, debería endurecerse el sistema penal en este tipo de conductas para que el delincuente vial tenga conciencia de que con su actitud realmente ha cometido un delito que merece todo el reproche social, máxime cuando se está buscando en toda la Unión Europea que el número de víctimas por accidentes de circulación se vea reducida al mínimo posible.

En mi modesta opinión, creo que, en el procedimiento para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos, la figura de la investigación sin detención debería articularse de otra manera en la práctica policial, sobre todo para que el investigado conozca realmente el reproche social del delito cometido. Me explico: si a la persona que realiza una conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas o de drogas, tras ser sometida a las pruebas de detección oportunas, se le detuviera de manera formal, con puesta de grilletes, traslado a reconocimiento médico donde el facultativo evidencie su estado alcohólico y se le tomara posteriormente declaración con la pertinente asistencia letrada, eliminando la posibilidad de su renuncia, sería mucho más consciente del hecho cometido que con la mera firma de un acta de citación para comparecer en fecha próxima ante el Juzgado de Guardia. Esto es, tratar al delincuente vial como un auténtico delincuente que es y al infractor vial, sancionarle por la legislación administrativa, separando claramente ambas ramas del Derecho.

Por otra parte, si los Juzgados en servicio de Guardia funcionasen de manera permanente y no por medio de una llamada al teléfono del Juez, que habitualmente no suele estar en sede judicial, la apreciación de la prueba del hecho cometido y la inmediatez en la aplicación de la pena serían más eficaces. No es lo mismo presentar al investigado no detenido a la vista ante el Juez de Guardia uno o dos días después a la investigación del delito, que en el mismo momento de serle imputado el hecho, esto es con habla balbuceante, ojos enrojecidos, insultando a todos los presentes y con otras situaciones habituales en las que deben actuar los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de sus funciones.

Entiendo que la reforma llevada a cabo en el Código Penal por la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal que entró en vigor el día 1 de julio de 2015 que elimina las faltas penales derivando los hechos leves de circulación a la vía civil puede ser harto perjudicial para los intereses de los intervinientes en el tráfico viario y de la sociedad en general: en muchos accidentes sin víctimas en el que uno de los implicados haya consumido alcohol o drogas no se precisará la puesta en marcha del sistema penal ya que los afectados por el accidente no solicitarán la presencia de agentes de tráfico en el lugar de los hechos porque los daños leves serán reparados por las aseguradoras y los daños más graves

finalizaran con la demanda civil interpuesta por el afectado sin que haya habido atestado policial ni apreciación de imprudencia alguna por el órgano judicial penal eludiéndose así determinadas conductas viales embriagadas que escaparan del control del Derecho penal.

Igualmente entiendo que la reforma efectuada en la Ley de Enjuiciamiento Criminal en 2015 creando el proceso de la aceptación por decreto va a conseguir su pretensión: una mayor celeridad en el enjuiciamiento de los delitos contra la seguridad vial, pero con esa pretensión, la celeridad en los juzgados va a ser tal, que el encausado por el delito cometido solo va a tener conciencia de que ha cumplido con la sociedad con el pago de otra multa más, de la que no va a distinguir si es administrativa o penal o con la condena a unos trabajos en beneficio de la comunidad que no va a cumplir por la incapacidad de las Administraciones públicas para ponerlos en marcha porque nunca será consciente de que su actuación al volante ha sido constitutiva de un ilícito penal, siendo el juzgado el mero impositor de otra confusa sanción administrativo-penal más y contribuyéndose a una mayor trivialización de los delitos contra la seguridad vial que causan una media de 92.000 víctimas anuales entre muertos y heridos.

Como se apuntaba más arriba, otra forma de enfocar la responsabilidad de las conductas penalmente reprochables en materia de seguridad vial podría alcanzarse imponiendo al delincuente vial penas de corta duración, por ejemplo, de diez a treinta días de condena para los delitos de poca entidad, como puedan ser la conducción etílica o por drogas detectada en controles preventivos o en situaciones de accidentes de escasa importancia sin víctimas, el exceso de velocidad punible sin llegar a la temeridad o la conducción con pérdida de vigencia de la autorización administrativa por pérdida de los puntos asignados, con cumplimiento inmediato a la celebración de la vista oral tras dictarse sentencia en el momento, en centros no penitenciarios, como las salas de detenidos de las Jefaturas de las Policías Locales, manteniendo a estos condenados con total separación de los presos comunes y cumpliéndose la condena de manera íntegra sin posibilidad de reducción por la escasa duración de la misma y sin posibilidad de beneficio por conformidad por el mismo motivo. Utilizando un símil que nos retrotraiga a nuestra niñez, era más efectivo el castigo de nuestro padre cuando nos decía “esta tarde no sales”, castigo que se cumplía indefectiblemente, que cuando nuestra madre no amenazaba con castigarnos sin salir una semana o un mes, castigo que muy raras veces se llevaba a efecto. Transponiendo este símil

a la delincuencia vial, es posible que sea más efectivo un castigo de corta duración, pero de inmediato cumplimiento, que la condena a dos o tres años de prisión que con frecuencia el penado no va a cumplir por entrar en juego la suspensión de condena prevista en nuestra legislación.

Por último, la reforma del Código Penal también ha incorporado una revisión de la regulación de la suspensión de la ejecución de la pena, habiendo una nueva regla de conducta a la que el juez puede condicionar su decisión de dejar en suspenso las penas privativas de libertad del artículo 83.8: *“la prohibición de conducir vehículos de motor que no dispongan de dispositivos tecnológicos que condicionen su encendido o funcionamiento a la comprobación previa de las condiciones físicas del conductor”*, que parece referirse a sistemas de tipo *alcohol-lock* que evitan utilizar el vehículo cuando se ha consumido alcohol, artículo que puede ser usado como medida correctiva o preventiva. Sin embargo, el elevado coste del sistema hace difícil su implantación masiva en los vehículos actuales, salvo que venga instalado desde su fabricación y se incorpore su valor al precio de adquisición del automóvil, siendo posible además burlar la activación del dispositivo por cualquier otra persona distinta del conductor que no haya ingerido bebidas alcohólicas y que, siendo como es nuestro país el inventor de la picaresca, pueda haber sido solicitado para ello por el propio conductor del vehículo incluso mediando pago para ello.

BIBLIOGRAFÍA

AGUILERA MORALES, M. *El principio del consenso. La conformidad en el proceso penal español*. Ed. Cedecs. Barcelona, 1998.

AGUIRRE SEOANE, J. *La reforma del Procedimiento Abreviado y el enjuiciamiento rápido e inmediato de determinados delitos y faltas*. Diario La Ley, 2003.

ALARCÓN SOTOMAYOR, L. *La garantía non bis in ídem y el procedimiento administrativo sancionador*. Madrid, 2008.

ALONSO PEREZ, M. P. *El atestado policial, innovaciones introducidas por la Ley 38/2002 de 24 de octubre*. Diario La Ley núm. 5679/2002 de 18 de diciembre de 2002.

ÁLVAREZ RODRÍGUEZ, J.R. *El atestado policial completo*. Ed. Tecnos 2009.

ANTON BARBERA, F. y DE LUIS Y TUREGANO, J. V. *Policía Científica*. Ed. Tirant Lo Blanch. Valencia 1992.

ARRANZ, J.M. y GIL, A. *Accidentes de tráfico, víctimas mortales y consumo de alcohol*. Documento de trabajo núm. 262/2006 de la Fundación de las cajas de ahorros. Madrid, 2006

BALLESTER, R. y GIL, M. D. *¿Por qué los jóvenes se dan atracones de alcohol los fines de semana?* Revista de Psicopatología y Psicología Clínica, 2009.

BARONA VILAR S. *La conformidad en el proceso penal*. Ed. Tirant lo Blanch. Valencia, 1994.

BERDUGO GÓMEZ DE LA TORRE, I. y SANZ MULAS, N.: *Derecho Penal de la Democracia vs Seguridad Pública*, Ed. Comares. Granada, 2005.

CABALLERO GEA, A. *Delitos contra la seguridad vial*, Madrid, 2008.

CABO MANSILLA, J.M. *El atestado policial. Diligencias básicas*. Ed. Dirección General de la Policía. 1991.

CACHON CADENAS, M. Y CID MOLINÉ, J. *Conformidad del acusado y penas alternativas a la prisión en los juicios rápidos*. Diario La Ley núm. 5819 y 5820/2003, 8 y 9 de julio de 2003.

CALAFAT A., FERNÁNDEZ C., JUAN M. y BECOÑA E. *Vida recreativa nocturna de los jóvenes españoles como factor de riesgo frente a otros más tradicionales*. Revista Adicciones, 2006.

CALAFAT, A., FERNÁNDEZ, C., JUAN, M. y BECOÑA, E. *Gestión de la vida recreativa: ¿Un factor de riesgo determinante en el uso reciente de drogas?* Revista Adicciones, 2005.

CANO CAMPOS, T. *El régimen jurídico-administrativo del tráfico*, 2ª edición. Pamplona, 2010.

CARRERAS ESPALLARDO, J. A. *Aspectos criminológicos en materia de seguridad vial*. Ed. Criminología y Justicia, 2013.

CASTILLEJO MANZANARES, R. *Últimas reformas procesales. El proceso por aceptación de decreto*, Diario La Ley nº8544, 21 mayo 2015.

CONDE-PUMPIDO FERREIRO, C. *Comentarios a la Ley de Enjuiciamiento Criminal y otras Leyes del Proceso Penal*. Volumen IV. Arts. 750 a Disposición Final. Ed. Tirant lo Blanch. Valencia, 2005.

DAMIAN MORENO, J. *Le llamaban imputado*, en el Blog Derecho Mercantil España, el domingo 15 de marzo de 2015.

DE VICENTE DE CASTRO, B. *Apuntes de Criminología*. UCJC 2008.

DE VICENTE MARTÍNEZ, R. *El delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas y su propuesta de reforma. La cuestionable necesidad de modificar el artículo 379 del Código penal*, en *La Ley*, 16 de febrero 2007.

DELMAS-MARTY, M. *Procesos penales de Europa. Alemania, Inglaterra y Gales, Bélgica, Francia e Italia* (Traducción de Pablo Morenilla Alard). Ed. EDIJUS. Zaragoza, 2000.

DÍAZ ROCA, R. *Apuntes de urgencia sobre las nuevas penas de trabajos en beneficio de la comunidad y de localización permanente, a la luz de la*

Circular 2/2004, de la Fiscalía General del Estado, AJA, 664,14 de abril de 2005.

ESCOBAR JIMÉNEZ, R. *Estudio comparativo de la fase intermedia del procedimiento abreviado y del establecido para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos*, EJ/MF, 2003.

ESTRELLA RUIZ, M. Presidente de la Audiencia Provincial de Cádiz. *Revista de Jurisprudencia*. 15 de enero de 2016.

FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, R. *Alcohol y conducción: habitando la difusa frontera entre el Derecho Penal y el Derecho Administrativo Sancionador*. Boletín de Información del Ministerio de Justicia, núm. 2035, 2007.

GARCÍA ALBERO, R. *La nueva política criminal de la seguridad vial*, *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, 09-11, 2007.

GARCÍA ATIENZA, J.M. *Delincuencia vial en zonas urbanas: coordinación con policías locales y ayuntamientos. Problemática específica de la seguridad vial en zonas urbanas*, 2013.

GIMENO BEVIA, J. *El proceso penal de las personas jurídicas.*, Ed. Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2014.

GIMENO BEVIA, J. *Hacia un proceso penal del S.XXI en España. Algunas claves de la Propuesta de Código Procesal Penal*, en *Gaceta Penal* nº59, Perú mayo 2014,

GIMENO SENDRA, V. *Corrupción y propuestas de reforma*, *Diario La Ley*, nº7990, 26 diciembre 2012.

GIMENO SENDRA, V. *Derecho Procesal Penal*, Ed. Thomson Civitas, Cizur Menor, 2012.

GIMENO SENDRA, V. *Filosofía y principios de los “juicios rápidos”*, en la *LEY*, nº 5667 de 2002.

GIMENO SENDRA, V. y otros: *Lecciones de Derecho Procesal Penal*, Editorial Colex, 2ª Edición.

GIMENO SENDRA, V., *La necesaria e inaplazable reforma de la Ley de Enjuiciamiento Criminal de España*, *Anuario de Derecho Penal*, Perú, 2004.

GÓMEZ PAVÓN, P. *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes*, 4ª edición. Barcelona, 2010.

GÓMEZ TOMILLO, M.: *Derecho administrativo sancionador. Parte General. Teoría General y Práctica del Derecho Penal Administrativo*. Pamplona, 2008.

GONZÁLEZ LUQUE J.C., VALDÉS E. y ÁLVAREZ GONZÁLEZ F.J. *Cannabis y conducción de vehículos: nuevas evidencias*. Tráfico. 2004.

GONZÁLEZ-CUÉLLAR SERRANO, N. *El derecho de defensa y la marca de Caín*, Ed. Jurídica Castillo de Luna, junio 2015.

GRACIA MARTÍN, L. *La modernización del Derecho penal como exigencia de la realización del postulado del Estado de Derecho (social y democrático)*. Revista de Derecho Penal y Criminología, 3ª época, núm. 3, 2010.

GUAJARDO PÉREZ, M. *Régimen de la conformidad privilegiada en el juicio rápido por delitos y en el procedimiento abreviado*, EJ/MF, 2003.

GUTIÉRREZ MORENO, F. M. *Aspectos procesales de la reforma del Código Penal. Novedades introducidas por la Ley Orgánica 15/2003, de 25 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal*, AJA, 652, 13 de enero de 2005.

GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (Coord.): *Protección penal de la seguridad vial*. Valencia, 2009.

HERNANDO MARTÍN, F. *La lucha antidroga: técnicas operativas policiales*, EJ/MF, 2003.

HIKAL, W. *Redefiniendo a la Criminología académica hacia una pedagogía criminológica*, Ed. Flores editor y distribuidor, 2013.

HINOJOSA SEGOVIA, R. *Un siglo de Derecho Procesal*. Revista ICADE nº 46, Enero-Abril 1999.

LÓPEZ JARA, M. *La modificación de la Ley de Enjuiciamiento Criminal en materia de derechos y garantías procesales: los derechos a la traducción e interpretación y a la información en el proceso penal*, Diario La Ley nº 8540, 15 mayo 2015.

MAGALDI PATERNOSTRO, M. J. *El tipo del art. 380 del Código penal: una propuesta interpretativa*, en *Derecho penal y seguridad vial*, Estudios de Derecho Judicial núm. 114, 2007.

MARCHAL ESCALONA, A. N. *El atestado. Inicio del Proceso Penal*. Ed. Aranzadi 2010.

MARTIN ANCIN, F y ALVAREZ RODRIGUEZ, J.R. *Metodología del atestado policial: aspectos procesales y jurisprudencias*. Ed. Tecnos 2011.

MONTANER FERNÁNDEZ, R. *El nuevo delito de conducción sin permiso: ¿delito de peligro o mera desobediencia?*, Diario La Ley, n.º 7170, 8 de mayo de 2009.

MORENO CATENA, V. *Fiscalía europea y Derechos fundamentales*, Ed. Tirant lo Blanch, Valencia, 2014.

MORENO LA RUBIA, F.J. *La lucha contra el tráfico de drogas en la UE tras la Decisión marco 2004/757/JAI del Consejo*, AJA, 667, 5 de mayo de 2005.

MORILLAS CUEVA (Coord.). *Delincuencia de materia de tráfico y seguridad vial. Aspectos penales, civiles y procesales*. Madrid, 2007.

MUÑOZ GARRIDO, R. *La prueba de drogas. Práctica Policial*. CERSA, Madrid, 2010.

NARVÁEZ RODRÍGUEZ, A. *Soluciones legales alternativas a la ejecución de las penas privativas de libertad*, EJ/MF, IV, año 2003, Páginas: 131-184

OLIVERA C., PLANES M., CONILL M. y GRASS M.E. *Efectos del alcohol y conducción de vehículos: creencias y conductas de los jóvenes*. Revista Española de Drogodependencia, 2002.

ORTS BERENGUER (Coord.): *Prevención y control de la siniestralidad vial. Un análisis jurídico y criminológico*. Valencia, 2011.

PAREDES PORRO M. Á. *Atestados por delitos contra la seguridad vial. Régimen jurídico, instrucción, diligencias, actas y jurisprudencia* Edición, septiembre 2012

PERALS CALLEJA, J. *Nuevo diseño de la fase intermedia en el procedimiento abreviado y en los juicios rápidos: problemas*. Boletín del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid, nº 25. 3ª Época. Abril 2003. Madrid, 2003.

POLO RODRIGUEZ, J.J. Fiscal Jefe Provincial de Madrid. *Cuestiones organizativas en el proceso por aceptación de Decreto del Fiscal.*

PRIETO GONZÁLEZ, H.M. *El delito de conducción sin permiso en la reforma de los delitos contra la seguridad vial*, en *Seguridad vial y derecho penal*, Barcelona, 2008.

PRIETO RIVERA, F. *El régimen de conformidad en el procedimiento abreviado*, EJ/MF, 2003.

RODRIGUEZ FERNÁNDEZ, R. ¿"Investigados" y "encausados" o "denunciados", "querellados", "investigados", "imputados" y "acusados"...?, Diario La Ley nº 8515, 9 abril 2015.

SAAVEDRA GALO, P. *Las reformas del procedimiento abreviado, juicios rápidos y juicios de faltas*, obra coordinada por Pérez-Cruz Martín, 2003.

SÁNCHEZ MARTÍN F. *Actitudes sociales frente al riesgo vial en Europa. Resultados de la muestra española*, 2005.

SÁNCHEZ TOMÁS, J.M. *Comisión por omisión y omisión de socorro agravada*, Ed. Bosch, Barcelona, 2005.

SANZ FERNÁNDEZ-VEGA, M. *Delito de conducción bajo los efectos del alcohol: la cadena de custodia en las analíticas de sangre. Incidencia de la curva de alcoholemia en la tipificación penal de las conductas*. Jornadas de fiscales especialistas de seguridad vial. Madrid, 17 y 18 de junio de 2013.

SANZ FERNÁNDEZ-VEGA, M. *El grupo de trabajo constituido por el Fiscal de Sala con fiscales delegados y policías locales: proyecto de actuación en el ámbito urbano y resultados. Los controles de drogas en este ámbito y la nueva regulación del art. 12 de la ley de seguridad vial en la ley 6/2014. La conducción a velocidad excesiva de los vehículos oficiales. Los atropellos a peatones y ciclistas: datos estadísticos, prevención y actuación penal. Modelos de educación vial y planes de movilidad. Experiencia comparada europea*. Jornadas de fiscales especialistas de seguridad vial. Madrid, 16 y 17 de junio de 2014.

SERRANO GÓMEZ, A. y SERRANO MAÍLLO, A., *Derecho penal, parte especial*, Madrid, 2007.

SOLA RECHE, E. *Los viejos problemas de los nuevos delitos contra la seguridad vial*. Revista General de Derecho Penal núm. 10, 2008.

TAMARIX SUMALLA, J.M. en Quintero Olivares (Director), *Comentarios a la Parte Especial del Derecho penal*, Navarra, 2005.

TÉLLEZ AGUILERA, A. *Los juicios rápidos e inmediatos*, Madrid, 2002.

TORRES ROSELL, N. *La pena de trabajos en beneficio de la comunidad: opinión de los sujetos implicados en su aplicación y ejecución*, Revista General de Derecho Penal. 2005.

TRAPERO BARREALES, M. A. *Los delitos contra la seguridad vial. ¿Una reforma de ida y vuelta?*. Valencia, 2011.

VARGAS CABRERA, B. *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y drogas tóxicas del art. 379 CP*, en Derecho penal y seguridad vial, Estudios de Derecho Judicial núm. 114, 2007.

VELASCO, J.C. Y SEGURA, A.J. *Guía práctica para la confección de atestados policiales*.

VIDALES RODRÍGUEZ/MERA REDONDO (Coord.): *Seguridad vial (especial referencia a la reforma operada en el Código Penal mediante la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre)*. Valencia, 2008

VILLALBA CARRASQUILLA, F.J. *El endurecimiento de las penas de los delitos de tráfico como medida de mejora de la siniestralidad»,* en Mir Puig y Corcoy Bidasolo (directores). *Seguridad vial y derecho penal*, Barcelona, 2008.

VIZUETA FERNÁNDEZ, J. *Delitos contra la seguridad vial. El comiso del vehículo de motor o ciclomotor antes y después de la Ley Orgánica 5/2010 de reforma del Código penal*, Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología, 13-02, 2011.

ZURERA MOLTÓ, J. B. *Juicios rápidos e inmediatos. Las actuaciones de la Policía Judicial*, EJ/MF, 2003.

DOCUMENTACIÓN

DICTAMEN nº 1/2016 del Fiscal de Sala coordinador de seguridad vial. *Cuestiones sobre los delitos contra la seguridad vial. La concurrencia de la agravante de reincidencia entre los delitos de los artículos 379 a 381 y 384 del Código Penal.* 15 de enero de 2016.

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. *Principales cifras de siniestralidad.* Ediciones de 2005 a 2015.

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. *Revisión bibliográfica sobre la efectividad del permiso por puntos en España.* 2016.

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. Subdirección General de Intervención y Políticas Viales. *El alcohol y la conducción.* 2014.

FISCALIA GENERAL DEL ESTADO. *Memorias de los años 2005 a 2016.*

INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN EN TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL. *Los conductores a examen. El deterioro de los conocimientos de los conductores con el paso de tiempo en normativa, señalización y seguridad vial.* Universidad de Valencia. 2009.

REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA. *Informe sobre la siniestralidad vial de los conductores extranjeros en España.* Departamento de Seguridad Vial. 2009.