

1. INTRODUCCIÓN.

La combinación de carreteras inteligentes con vehículos inteligentes no ha compensado la falta de educación, formación, la adquisición de habilidades y actitudes de los conductores. En realidad a la hora de abordar estrategias que pretendan cubrir la carencia de formación y conocimientos por parte de los conductores, no podemos seguir pensando que el mero conocimiento de las normas y el manejo de los vehículos son garantía de una conducción exenta de riesgos, sino que tenemos que profundizar en los fundamentos mismos de la conducción como una tarea compleja en la que intervienen procesos sensorceptivos de búsqueda, selección, codificación e interpretación de información, procesos de toma de decisiones y procesos psicomotores, y todo ello en un entorno continuamente cambiante que demanda de atención permanente¹.

El constante aumento del tráfico motorizado y el comportamiento social frente al uso del automóvil han generado numerosos y gravísimos problemas que reclaman una constante y creciente intervención pública que discipline el uso de tales ingenios mecánicos en garantía de los diferentes derechos e intereses presentes en el fenómeno del tráfico. Sin una reglamentación, sin unas normas de comportamiento en la circulación y unos requisitos mínimos (cada vez más amplios y rigurosos) para poder transitar con determinados medios de locomoción, la libertad de circulación de unos acabaría con la de los demás.

En este sentido, los peligros del tráfico para casi todo el mundo, denunciados por el aumento de accidentes y víctimas, hizo parecer necesarias ya en los primeros tiempos sanciones penales contra los infractores de tráfico. Desde la Ley de 9 de mayo de 1950 sobre uso y circulación de vehículos de motor el legislador penal ha incriminado una serie de conductas peligrosas para el tráfico; conductas como la conducción bajo la influencia del alcohol o la conducción con temeridad manifiesta y puesta en peligro concreto de la vida e integridad de las personas aparecen hoy tipificadas en los artículos 379 a 385 del CP. Al mismo tiempo, la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos de Motor y Seguridad Vial y normas que la desarrollan, como antaño hiciera el Código de la circulación, castigan administrativamente una serie de acciones y omisiones que infringen las normas que disciplinan la circulación vial. Entre ambos ordenamientos se cubre de forma sobrada el amplísimo espectro de conductas peligrosas para la vida e integridad de quienes participan en el tráfico viario.

Como recoge el Preámbulo de la Ley Orgánica 15/2007, de 30 noviembre, el Congreso de los Diputados consideró oportuno impulsar la modificación del Código Penal, teniendo en cuenta las distintas propuestas que se estaban estudiando en la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados,

¹ Francisco Toledo y otros. "Seguridad vial, alcohol y accidentes de tráfico"

con el objetivo de definir con mayor rigor todos los delitos contra la seguridad del tráfico y los relacionados con la seguridad vial, evitando que determinadas conductas calificadas como de violencia vial pudieran quedar impunes.

Esta modificación persigue, de una parte, incrementar el control sobre el riesgo tolerable por la vía de la expresa previsión de excesos de velocidad que se han de tener por peligrosos o de niveles de ingesta alcohólica que hayan de merecer la misma consideración. A partir de esa estimación de fuente de peligro se regulan diferentes grados de conducta injusta, trazando un arco que va desde el peligro abstracto hasta el perceptible desprecio por la vida de los demás, como ya venía haciendo el Código. Las penas y consecuencias se incrementan notablemente, en especial, en lo concerniente a la privación del permiso de conducir, y a ello se añade la no menos severa posibilidad de considerar instrumento del delito al vehículo de motor o ciclomotor, en orden a disponer su comiso.

Al igual que sucede en el derecho vigente, se ofrece una específica regla para salvar el concurso de normas cuando se hubiera ocasionado además del riesgo prevenido un resultado lesivo. En tal caso se apreciará 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. La negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para detectar el grado de alcoholemia o de impregnación tóxica, en cambio, pierde su innecesario calificativo de delito de desobediencia y pasa a ser autónomamente castigada.

Una criticada ausencia era la conducción de vehículos por quienes hubieran sido privados, judicial o administrativamente, del derecho a hacerlo por pérdida de vigencia del mismo. Ciertamente algunos casos podrían tenerse como delitos de quebrantamiento de condena o de desobediencia, pero no todos; por ello se ha considerado más ágil y preciso reunir todas esas situaciones posibles en un solo precepto sancionador.

La creación del Centro de Tratamiento de Denuncias automatizadas, además de la práctica de la delegación con una casuística muy variada, así como la necesidad de acortar los plazos de tramitación de las sanciones, sin merma de las garantías del sancionado, urge a llevar a cabo una modificación 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.

La modificación conlleva la supresión del párrafo tercero de la Disposición Adicional cuarta de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, que es la que atribuye a los Delegados y Subdelegados del Gobierno la competencia para sancionar las infracciones previstas en la Ley de Seguridad Vial.

2. EVOLUCIÓN LEGISLATIVA.

Iniciamos un breve estudio de la regulación del tipo básico del delito de conducción bajo la influencia de bebidas y drogas, reflejando los distintos giros legales y semánticos que han elevado a ilícito penal, lo que en un principio únicamente constituía infracción administrativa. No es la finalidad de este autor, elaborar un profundo estudio con el rigor jurídico propio de un texto de Derecho Penal, tratando únicamente de presentar unos conceptos generales que ayuden a la comprensión de los aspectos jurídicos esenciales para la intervención policial durante las alcoholemias.

Remontándonos a los antecedentes cercanos de la evolución legislativa referente al delito de conducción bajo la influencia de alcohol o drogas, observamos que la ley de 1 de mayo de 1950 introdujo por vez primera la punibilidad de dicha conducta; expresando el castigo al que "*condujese un vehículo de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, de drogas tóxicas o de estupefacientes que le coloquen en un estado de incapacidad para realizarlo con seguridad*". En el art. 5 de la Ley de 24 de diciembre de 1962, se modifica la redacción del tipo y castiga al que "*condujese bajo la influencia manifiesta de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes*". Posteriormente, el art. 340. bis a) del CP, redactado por Ley de 8 de abril de 1967, pena al "*que condujese un vehículo de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes*".

Inicialmente se exigía que el alcohol hubiese colocado al sujeto en estado de incapacidad para conducir el vehículo con seguridad y con ello, la exigencia de un delito de peligro concreto, no bastando la conducción en estado de embriaguez. Así, la STS. de 22.12.59, absolvió a un conductor al que se le aprecia una concentración de 3,5 gr./l., en tanto que no se había probado que el conductor conducía sin seguridad suficiente.

Con posterioridad, la eliminación en el texto de la expresión "coloquen en un estado de incapacidad para realizarlo con seguridad", supuso que bastaba con demostrar que al conductor se le apreciara manifiestamente la embriaguez para hallarnos en el tipo penal, con independencia de la posibilidad o veracidad de la disminución de las capacidades del sujeto para la destreza en la conducción. No obstante, se marcaba el requisito expreso de que la influencia fuese manifiesta, término que ha desaparecido de la actual redacción, cambiando la naturaleza del delito, que pasa de ser de la especie de los de riesgo concreto a los de riesgo abstracto. No es necesario que el sujeto se encuentre en estado de incapacidad para conducir y tampoco que origine un riesgo concreto y determinado como veremos más adelante.

A pesar de ello, la doctrina no es unánime y no faltan Audiencias y Juzgados que han absuelto a conductores, pese a reconocer un alto porcentaje de alcohol, por entender que no se probó la incapacidad del conductor. La

razón primordial es la resistencia a condenar por hechos puramente formales carentes de contenido de injusto, cuestionando que exista realmente un riesgo concreto y determinado. Ha existido una tendencia en nuestros tribunales a apartarse de aquellos otros (Alemania, Noruega, Suecia, Suiza, EE.UU., etc.), que recurrían a moldes objetivos, fijando una determinada cuota de alcohol en sangre a partir de la cual, la conducción se vuelve delictiva; se valora más una cierta tasa de alcohol, que la demostración objetiva de la intoxicación del conductor.

3. DESCRIPCIÓN DE LOS TIPOS PENALES.

Los delitos contra la seguridad vial se encuentran recogidos en el Título XVII (delitos contra la seguridad colectiva), Capítulo IV (delitos contra la seguridad vial), del Libro II del CP, comprendiendo los artículos 379 al 385.

El bien jurídico protegido en este delito es la seguridad del tráfico, concebida como un bien general, abstracto y colectivo, aunque realmente el hecho de conducir un vehículo de motor se considera peligroso en sí mismo, sin necesidad de ulteriores matizaciones, existiendo siempre la probabilidad de un resultado dañoso. Esta concepción es clave puesto que de ella arranca toda la línea directriz de la doctrina jurisprudencial mayoritaria, considerando que si el bien a preservar fuese la vida, la integridad o los bienes de las personas, consecuentemente habría de exigirse para la comisión de este delito, un peligro concreto y no abstracto².

La reforma penal trata de intensificar la persecución penal de las conductas relacionadas con el tránsito de vehículos. En primer lugar se crean nuevas descripciones típicas, introduciendo un nuevo apartado en el artículo 379 CP (cardinal uno) que instituye un nuevo delito relacionado con la conducción a velocidad excesiva. Se decide sancionar a quien “condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en 60 kilómetros por hora en vía urbana o en 80 kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente.” El delito de conducción bajo la influencia de ciertas sustancias tóxicas, pasa a ocupar su apartado segundo introduciéndose una determinación legal adicional conforme a la cual “En todo caso, será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 mg por litro de sangre o una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.”

Se modifica la anterior redacción del artículo 380 CP que hacía referencia a la negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas, para recoger otra forma delictiva bien distinta, la conducción temeraria, reputándose “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”, es decir, la conducción excediendo las

² Francisco Martín Uclés. “Aspectos jurídicos y policiales de la alcoholemia” Tirant Lo Blanch 2003.

velocidades reglamentariamente establecidas y por encima de las tasas de alcoholemia antes mencionadas, elevando el cuadro penal previsto para este sector de la criminalidad. En general, todos los delitos comprendidos actualmente en el ámbito de la protección de la seguridad vial han experimentado un incremento del rigor de la respuesta penal. En algunos casos ese rigor pasa por la elevación de la extensión de las penas asignadas; así ocurre en la conducción con manifiesto desprecio por la vida de los demás, que pasaría a ocupar el artículo 381 CP, para el que la pena de prisión sería de dos a cinco años –antes era de uno a cuatro años- y la multa de doce a veinticuatro meses –antes de seis a doce meses-.

4. ARTÍCULO 379 CP, VELOCIDAD Y ALCOHOL.

Los delitos de exceso de velocidad punible y conducción bajo la influencia de determinadas sustancias, se recogen en la redacción del artículo 379 del CP, el cual dispone lo siguiente:

Art. 379.- 1. El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en 60 kilómetros por hora en vía urbana o en 80 kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con las de multa de seis a doce meses y trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días, y, en cualquier caso, a la de 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 mg por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1'2 gramos por litro.

4.1. CONDUCTA TÍPICA.

Al analizar la conducta típica que integra este ilícito, debemos descomponer los siguientes elementos de la acción³:

- 1.- Conducir.
- 2.- Vehículo a motor y ciclomotor.
- 3.- Vía pública.

³ Francisco Martín Uclés y otros. "Seguridad Vial: El factor Alcohol". Aranzadi Thonsom Reuters 2009.

- 4.- Determinación de la velocidad.
- 5.- Influencia de bebidas alcohólicas o drogas.
- 6.- Las tasas de alcohol punibles.
- 7.- Las penas.

4.2. CONDUCIR.

Como afirma Pedro J. Martínez Zamora (1995), conducir puede considerarse, como un comportamiento que implica riesgo, siendo la tarea del conductor una actividad humana compleja, en la que interviene prácticamente la totalidad del organismo, físico y psíquico. Todo lo cual converge en un resultado final, una acción, la conducción. Conducir un automóvil, es efectuar un desplazamiento en un entorno sometido a continuo cambio. Aunque haya una conducción adecuada tienen que adaptarse los tres elementos del sistema de tráfico: el hombre, el vehículo y el entorno. Cualquier desequilibrio que se produzca en algunos de estos elementos, facilitará la aparición del accidente. En el mundo mueren alrededor de 1000 personas/día por causa de los accidentes de tráfico, siendo más de quince millones los heridos por esta causa. El Diccionario de la Real Academia, define el accidente como suceso eventual que altera el orden regular de las cosas, debiendo añadir que para que este suceso se le pueda denominar accidente de tráfico, tiene que estar implicada al menos una persona, y tampoco debe considerarse que hay unidad de tráfico si al menos el medio de transporte no es gobernado por una persona. En todo caso, es preciso que alguno de los elementos intervinientes esté en movimiento.

La Ley sobre tráfico 339/1990, de 2 de marzo establece: "*conductor es la persona que maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo o a cuyo cargo esté un animal o animales. En vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, es conductor la persona que esté a cargo de los mandos adicionales*". El delito de conducción bajo la influencia de determinadas sustancias, se comete conduciendo, es decir, manejando los mecanismos de dirección de un vehículo a motor haciendo que se traslade de un punto a otro, existiendo una cierta duración temporal y un recorrido en el espacio. Es indiferente por tanto la titularidad del vehículo, su utilización legítima o no, e incluso el no estar en posesión del permiso de conducir, ya que lo único que le convierte en autor es el manejar el vehículo de motor bajo la influencia de drogas tóxicas o de bebidas alcohólicas. Respecto a las formas de participación en el delito, no cabría la autoría mediata, pero sí la coautoría, al existir la posibilidad de que el tipo sea conjuntamente realizado por varias personas. También se puede admitir, por ejemplo, la inducción o cooperación por parte del acompañante que es profesor de autoescuela, para la realización

del hecho delictivo. La jurisprudencia, ha declarado que para que exista conducción, es necesario que se ponga en marcha el motor y que el desplazamiento se efectúe a impulsos del mismo (STS, de 15 de octubre de 1986). En base a lo anteriormente expuesto, en el supuesto de que el vehículo circule como consecuencia del deslizamiento o desplazamiento del vehículo por inercia o por la fuerza de gravedad, entiendo que no estaría incluido en el delito de conducción de un vehículo a motor bajo la influencia de determinadas sustancias, en todo caso, podría existir el delito de homicidio o lesiones imprudentes cuando apareciera un resultado lesivo, al margen de que, efectivamente, entrañe un grave riesgo para los demás usuarios.

Para un sector de la doctrina y una parte de la jurisprudencia no es necesario que este encendido el motor, y cabe la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, aun con el vehículo desplazándose en punto muerto. (Conde Pumpido, 1966). No se consideran conductores al tener la condición de peatones *“quienes empujan o arrastran un coche de niño o de impedido o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, y los impedidos que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor”*. La práctica unanimidad de la doctrina entiende que no puede existir delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas en estos casos. (Conde Pumpido, 1966; Queralt, 1996)

4.3. VEHÍCULO A MOTOR Y CICLOMOTOR.

Por vehículo a motor el Anexo de esta misma Ley de tráfico entiende que es el *“vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores y tranvías”*. Posteriormente, la Ley Orgánica 17/1994, de 23 de diciembre, equiparó expresamente el ciclomotor con el vehículo de motor, no obstante, en los art. 379 y siguientes del Código Penal se incluye también la conducción de ciclomotores. No existe unanimidad en la doctrina sobre lo que debe entenderse como vehículo de motor. Generalmente suele aceptarse que vehículo a motor es todo artefacto apto para las comunicaciones, destinado al transporte de personas o cosas, dotado de propulsión mecánica propia y para cuya conducción se requiere estar en posesión del correspondiente permiso.

Para que pueda darse esta clase de delito, el medio que debe utilizarse para su comisión siempre será un vehículo a motor o ciclomotor. Para Córdoba Roda, vehículo a motor en un sentido vulgar es *“ todo objeto capaz de trasladar a personas o cosas a través del espacio físico en virtud de medios de propulsión propios o independientes. En atención a ello deberán descartarse que puedan constituir un tal vehículo aquellos aparatos que carezcan de motor propio para lograr la referida traslación en el espacio o que, aún teniéndolo, resulte éste absolutamente inservible”*.

Como la consumación de este delito lleva aparejada la privación del permiso de conducción, se puede añadir a modo de concepto funcional, que vehículo a motor será aquel que requiera de permiso de conducir.

4.4. VÍA PÚBLICA.

El término vía pública comprende todo lugar apto para el tránsito de vehículos de motor, incluidos los accesos y servicios de las mismas, excluyéndose las vías privadas no dedicadas normalmente al uso común o público y los lugares no transitables o cerrados al tráfico, como por ejemplo los garajes. (STS 11 diciembre 1968, 23 febrero 1972 y 23 abril 1974).

En el art. 379 CP., no aparece ninguna referencia al lugar de comisión del delito, no existiendo por tanto necesidad de que tales hechos se realicen en vía pública, pero si realizamos una interpretación global de la Ley, vemos que el lugar de comisión idóneo será el lugar destinado al uso público, donde se pueda poner en peligro la seguridad del mismo y producir perjuicios al resto de usuarios. Este uso público de la vía es indiferente a su titularidad, pudiendo tratarse de vías tanto públicas como privadas que sean utilizadas por un número indeterminado de personas o por una colectividad de usuarios. Así, por ejemplo, se considerará vía pública el camino que atraviesa una finca privada, cuando el dueño deje transitar por ella a cualquier persona, pero no cuando excepcionalmente se autorice el paso a una persona determinada⁴.

Según autores como Rodríguez Ramos o Muñoz Conde, sería absurdo negar la protección a las personas que se encuentran fuera de los lugares destinados al tránsito de vehículos y, por lo tanto, en espacios que precisamente deben gozar de una mayor protección (zonas peatonales, parques, playas, etc.). El art. 2 de la LSV dice: *"Los preceptos de esta Ley serán aplicables en todo el territorio nacional y obligarán a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios"*. También, el art. 1 del RGC, Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, en su número 2-C, entiende el ámbito de aplicación a *"las autopistas, autovías, vías rápidas, carreteras convencionales, a las áreas y zonas de descanso y de servicio, sitas y afectas a dichas vías, calzadas de servicio y a las zonas de parada o estacionamiento de cualquier clase de vehículos; a las travesías, a las plazas, calles o vías urbanas; a los caminos de dominio público; a las pistas y terrenos públicos aptos para la circulación; a los caminos de servicio contruidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades de sus titulares y a los contruidos con finalidades análogas, siempre que estén abiertos al uso público, y, en general, a todas las vías de uso común, públicas o privadas"*.

No serán aplicables los preceptos mencionados a los caminos, terrenos, garajes, cocheras u otros lugares de similar naturaleza, contruidos

⁴ Francisco Martín Uclés. "Aspectos jurídicos y policiales de la alcoholemia" Tirant Lo Blanch 2003.

dentro de fincas privadas, sustraídos al uso público y destinados al uso exclusivo de los propietarios y sus dependientes."

En consecuencia, los conductores que circulan bajo la influencia de determinadas sustancias poniendo en peligro la seguridad de las personas con un ciclomotor en un parque público, conduciendo un vehículo tipo quads en la playa o con una motocicleta de agua, entiendo que podría incurrir igualmente en el delito previsto en el art. 379 CP.

4.5. DETERMINACIÓN DE LA VELOCIDAD.

Según los Fiscales Delegados de Seguridad Vial, para la confección de diligencias judiciales por excesos de velocidad punibles⁵:

1.-Se debe hacer constar en el atestado las circunstancias de la vía, condiciones meteorológicas, densidad del tráfico, riesgos concurrentes y las demás a que alude el art 19.1 del Texto Articulado. También ha de hacerse una descripción con fotografías de la señal, ubicación, visibilidad y estado material. Junto a ello deberán indicarse, asimismo, las características del vehículo y las circunstancias del conductor a efectos de determinar las limitaciones de velocidad aplicables. Se adjuntará, en su caso, un informe del titular de la vía o responsable de la señalización sobre el procedimiento y antecedentes para realizarla.

2.-Se debe constar en el atestado la documentación del cinemómetro utilizado que exprese: si el cinemómetro se está usando como fijo o como móvil; si el modelo del cinemómetro ha sido aprobado antes o después del 30-10-2006; si ha sido reparado o modificado y la fecha de la reparación o modificación; la fecha de puesta en servicio de ese aparato; y ello con el objeto de comprobar que el certificado que se adjunta es el que corresponde y poder calcular el error aplicable según la conclusión 10 de las precitadas jornadas.

3.-Debe constar uno de los siguientes certificados, según los casos:

-Si el modelo ha sido aprobado antes del 30-10-2006, el cinemómetro no ha sufrido reparación o modificación alguna y la medida está hecha durante el primer año de servicio del cinemómetro, el documento que debe constar es el "certificado de verificación primitiva 2ª fase".

-Si el modelo ha sido aprobado después del 30-10-2006, el cinemómetro no ha sufrido reparación o modificación alguna y la medida está hecha durante el primer año de servicio del cinemómetro, el documento que debe constar es el "informe de verificación de producto después de instalación".

⁵ Documentación a incluir en los atestados. Conclusiones de las Jornadas de Fiscales Delegados de Seguridad Vial celebradas los días 17 y 18 de enero de 2008.

-Si el cinemómetro ha sido reparado o modificado el documento que debe constar es el “certificado después de reparación o modificación”.

-Si ha transcurrido más de 1 año desde la puesta en servicio del cinemómetro o desde su reparación o modificación, el documento que debe constar es el “certificado de verificación periódica”.

4.- ERRORES: Los errores que deben tenerse en cuenta según la conclusión 10 de las mencionadas jornadas son:

-Cinemómetros que han obtenido su “aprobación de modelo” con anterioridad al 30-10-2006:

A) Si han sido puestos en servicio antes del 7 de diciembre de 2006

- Durante el primer año de servicio o tras su reparación o modificación:

Tipo de instalación	Errores máximos permitidos (EMP)
Instalación fija o estática	+ 3 km/h, para $v \leq 100$ km/h + 3 %, para $v > 100$ km/h
Cinemómetro móvil	± 7 km/h, para $v < 100$ km/h ± 7 %, para $v \geq 100$ km/h

- Transcurrido un año desde su puesta en servicio:

Tipo de instalación	Errores máximos permitidos (EMP)
Instalación fija o estática	± 5 km/h, para $v < 100$ km/h ± 5 %, para $v \geq 100$ km/h
Cinemómetro móvil	± 10 km/h, para $v < 100$ km/h ± 10 %, para $v \geq 100$ km/h

B) Si han sido puestos en servicio después del 7 de diciembre de 2006

- Durante el primer año de servicio:

Tipo de instalación	Errores máximos permitidos (EMP)
Instalación fija o estática	+ 3 km/h, para $v \leq 100$ km/h + 3 %, para $v > 100$ km/h
Cinemómetro móvil	± 7 km/h, para $v < 100$ km/h ± 7 %, para $v \geq 100$ km/h

- Transcurrido un año desde su puesta en servicio:

Tipo de instalación	Errores máximos permitidos (EMP)
Instalación fija o estática	± 4 km/h, para $v \leq 100$ km/h ± 4 %, para $v > 100$ km/h
Cinemómetro móvil	± 7 km/h, para $v \leq 100$ km/h ± 7 %, para $v > 100$ km/h

- Tras una reparación o modificación:

Tipo de instalación	Errores máximos permitidos (EMP)
Instalación fija o estática	± 3 km/h, para $v \leq 100$ km/h ± 3 %, para $v > 100$ km/h
Cinemómetro móvil	± 5 km/h, para $v \leq 100$ km/h ± 5 %, para $v > 100$ km/h

C) Cinemómetros que han obtenido su “aprobación de modelo” con posterioridad al 30-10-2006:

- Durante el primer año de servicio o tras su reparación o modificación:

Tipo de instalación	Errores máximos permitidos (EMP)
Instalación fija o estática	± 3 km/h, para $v \leq 100$ km/h ± 3 %, para $v > 100$ km/h
Cinemómetro móvil	± 5 km/h, para $v \leq 100$ km/h ± 5 %, para $v > 100$ km/h

- Transcurrido un año desde su puesta de servicio o desde su reparación o modificación:

Tipo de instalación	Errores máximos permitidos (EMP)
Instalación fija o estática	± 4 km/h, para $v \leq 100$ km/h ± 4 %, para $v > 100$ km/h
Cinemómetro móvil	± 7 km/h, para $v \leq 100$ km/h ± 7 %, para $v > 100$ km/h

Al margen de los márgenes de error expuestos anteriormente, debemos tener en cuenta que el art. 379 CP no hace referencia alguna al sistema utilizado para calcular la velocidad, por tanto, puede entenderse que también podrían instruirse diligencias judiciales por excesos de velocidad punibles calculadas con la lectura del disco del tacógrafo, tacógrafo digital, calculo de velocidades por huellas de frenadas en un accidente, reconstrucción de accidentes, etc.

Cuando el art. 379 CP hace referencia a “...la velocidad que excede en... a la permitida reglamentariamente”, hay que tener en cuenta tanto las limitaciones generales o específicas de la vía, como a las limitaciones específicas del conductor, es decir, un conductor novel, con limitaciones físicas

o que conduzca determinados vehículos, cometerá el hecho delictivo a menos velocidad que otro sin esas limitaciones.

En el caso de exceso de velocidad punible medido con cinemómetro fijo o móvil y que no se haya podido notificar al conductor, debemos actuar de la misma manera que con cualquier delito en el que tan solo se dispone de la matrícula del vehículo empleado, es decir, habrá que citar al titular como imputado para tomarle declaración y hacer las averiguaciones precisas para llegar a averiguar el conductor. Todas las diligencias realizadas al respecto como fotografía del cinemómetro, certificados de verificación del aparato, etc, formarán parte del atestado que se entregará al Juzgado. Cuando el conductor fuera extranjero sin domicilio conocido deberá procederse a su detención y puesta a disposición judicial, como en cualquier otro caso que no exista seguridad suficiente en que se personará en el Juzgado cuando sea citado para ello.

4.6. INFLUENCIA DE BEBIDAS ALCOHOLICAS O DROGAS.

La determinación de la concentración de alcohol etílico, de origen exógeno en sangre, permite deducir el grado de intoxicación alcohólica aguda o embriaguez que presenta un sujeto determinado y consecuentemente resolver las múltiples situaciones que este estado crea. Las drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas y las bebidas alcohólicas, producen el efecto de disminuir las facultades psíquicas, pérdida de autocontrol, euforia, etc., en los conductores. En la actualidad, existen unas tasas de alcoholemia que se determinan mediante procedimientos técnicos, que establecen el límite de alcohol máximo permitido para conducir. La superación de estas tasas de alcohol por sí solas pueden constituir una infracción administrativa o penal en función del resultado, sin que sea necesario que la ingesta de alcohol o drogas, influya en la conducción determinando un peligro para la seguridad del tráfico. La jurisprudencia ha venido exigiendo tradicionalmente junto a esta determinación pericial de la tasa de alcohol en el conductor, la acreditación de la influencia de esa tasa de alcohol o drogas en el conductor, de tal forma que está poniendo en peligro la seguridad del tráfico. Según Barbero Santos, estamos ante un delito de peligro abstracto de mera actividad, donde la realización de una determinada acción conduce, sin más, a la comisión del delito y una vez apreciada la influencia deberá procederse a aplicar el precepto.

Según se recoge en una instrucción de la Fiscalía de Murcia⁶, el artículo 379, párrafo 2º, inciso 2º del Código penal, tras la reforma operada por la LO 15/07, de 30 de noviembre, dice que "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.

⁶ Instrucción 1/09 de la Fiscalía de Murcia, de fecha 22 de junio de 2009, relativo a delitos contra la seguridad vial, dirigido a las jefaturas de policía local de la Región de Murcia.

Con la introducción del inciso aludido se produce la incriminación de la conducción tras el consumo de bebidas alcohólicas cuando arroje una determinada tasa de alcohol; ya no es preciso demostrar o acreditar que el sujeto llevaba a cabo la conducción con disminución de sus facultades para el manejo del vehículo, basta con la constatación de que se ha ingerido previamente bebidas alcohólicas y que se conduce alcanzando una tasa objetiva que así lo acredita (0,60 miligramos de alcohol por litro de aire espirado o 1,2 gramos por litro en sangre). Ello simplifica enormemente la labor policial y judicial al respecto, adelanta las barreras de protección y supone la superación de la doctrina de individualización de cada supuesto concreto, tratándose de conductas de peligro abstracto en todo caso. Desaparecen, así, las diferencias tradicionales entre el ilícito administrativo (conducción con tasa no permitida) y el delito (que exigía, además, influencia negativa). Ahora, la naturaleza de ambos ilícitos es la misma, pues se sanciona la conducción con tasa de intoxicación etílica comprobada objetivamente con los aparatos etilómetros, y la única diferencia será cuantitativa. A partir de 0,60 mg de alcohol en litro de aire espirado (1 ,20 en sangre) constituye delito y, en cualquier otro caso por encima de niveles permitidos y hasta los constitutivos de infracción criminal, podrá ser -en su caso-infracción administrativa.

El tipo se estructura en torno a un juicio de peligrosidad, basado en datos científicos y regularidades de comportamiento. No es preciso probar la influencia en la conducción como se desprende de la expresión "en todo caso". Está además avalada científicamente la relevante afectación de facultades que produce en el conductor la tasa típica. No son precisos, por tanto, maniobras irregulares ni signos externos de embriaguez, aunque en la generalidad de los casos alguno de ellos concurrirá. Aun cuando no existieran signos externos, el dato no excluye, al menos desde la literatura científica, que no se hallen afectadas facultades tan delicadas y difíciles de mensurar con la observación externa como las de percepción visual del entorno y capacidad de reacción y respuesta. En todo caso, como decimos, es el legislador el que formula el juicio de peligrosidad. El tipo de conducción bajo la influencia de bebidas o drogas del art 379.2 inciso 1º -que no ha sido suprimido con la reforma y de plena vigencia visto que el inciso segundo comienza con la expresión "en todo caso ..."-es un cláusula de cierre de la protección penal frente a estas graves conductas.

Por tanto, se instruirá atestado, aun cuando el sujeto no presente síntoma de embriaguez alguno, en los casos en que cualquiera de las dos tomas o mediciones con el etilómetro evidencial sea superior a las tasas previstas en el tipo penal a fin de que por el Fiscal se valore la procedencia de formular acusación, debiendo siempre incluirse, en caso de que existieran, la hoja de sintomatología. Si ambas pruebas son inferiores a las tasas previstas (computados siempre los márgenes de error), no concurren síntomas ni el sujeto está implicado en un accidente de circulación ni ha efectuado ninguna maniobra irregular, se formulará la correspondiente denuncia administrativa.

La doctrina y jurisprudencia española, siempre se han exigido por la doctrina y la jurisprudencia dos requisitos: uno, objetivo, consistente en la ingestión de bebidas alcohólicas; y otro, subjetivo, el inmediato reflejo en la capacidad del conductor.

La determinación del alcance de la expresión legal “influencia” ha sido asimismo objeto de una polémica de importante calado⁷:

- a) Para una tendencia, que podemos denominar objetiva, el tipo existe con la superación de una determinada tasa de alcoholemia que convierte en insoportable el riesgo generado para la seguridad del tráfico al afectar esta ingesta de alcohol a la capacidad del sujeto activo para conducir un vehículo o ciclomotor. La Sentencia de 2 de marzo de 1974 fija el grado de hemoconcentración en 0,8 gramos de alcohol por 1000 centímetros cúbicos de sangre, la de 17 de julio del mismo año considera 1,2 gramos por 1000 cc de sangre rebasa “el límite legal tolerado”.
- b) Una segunda teoría intermedia sugiere, al menos, constancia de la alteración sufrida en las facultades físicas o psíquicas del mismo. (Conde-Pumpido, 1967). Es necesario aportar una sintomatología externa del conductor para que se considere cometido el delito.
- c) Otra tercera orientación, algo más exigente consideraba en cambio, la repercusión que la correspondiente ingestión haya operado en la forma concreta de conducir de aquél. A favor de esta última interpretación, la mayoría de la doctrina y la Sentencia del Tribunal Supremo de 22 de febrero de 1991.

Tan solo una minoría fueron los que hace años propusieron criterios objetivos, semejantes a los que predominaban en muchos países occidentales, en el sentido de que lo ideal sería conformar un tipo delictivo en el que bastase una determinada concentración de alcohol en sangre, es decir, una tasa para incurrir en el delito, argumentando que en ningún supuesto dicha concentración favorece la destreza y habilidades del conductor, sino más bien al contrario, el mero hecho de conducir con dicha tasa es suficiente para colocar en grave situación de riesgo al resto de participantes en el tráfico viario y eleva de forma intolerable la probabilidad de lesionar el bien jurídico protegido. El Tribunal Supremo mantuvo esta postura durante mucho tiempo.

⁷ Francisco Martín Uclés y otros. “Seguridad Vial: El factor Alcohol”. Aranzadi Thonsom Reuters 2009.

4.7. LAS TASAS DE ALCOHOL PUNIBLES.

Siguiendo una resolución del Consejo de Europa, se estableció por Decreto de 26 de julio de 1973, desarrollado por la Orden de 17 de enero de 1974, la dosis punible de alcohol en los ya famosos 0,8 gr. de alcohol por 1000 cm³ de sangre. En España estas tasas se han ido reduciendo hasta alcanzar las señaladas en la propuesta de la Directiva de la CEE y en el Real Decreto 2282/1998, de 23 de octubre, el cual modifica los artículos 20 y 23 del RGC, estableciendo las tasas máximas actuales con la que se puede conducir.

La tasa de prohibición general para los conductores se establece en 0,5 gr. de alcohol en 1000 cm³ de sangre, o lo que es lo mismo, 0,25 miligramos de alcohol por aire espirado. Los conductores de vehículos destinados al transporte de mercancías con P.M.A. superior a 3.500 Kg., vehículos destinados al transporte de viajeros de más de 9 plazas o de servicio público, transporte escolar o de menores, mercancías peligrosas, servicios de urgencia o transportes especiales, queda establecida en 0,3 gr./l. en sangre ó 0,15 mg./l. en aire espirado. Los conductores de cualquier vehículo, durante los dos años siguientes a la obtención del permiso o licencia que les habilita para conducir, 0,3 g./l. en sangre ó 0,15 Mg./l. en aire espirado. Así mismo, 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. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de muy graves.

La Dirección General de Tráfico, informó a través de la Instrucción 02/S 61, de 15 de abril de 2002, que los actuales etilómetros evidenciales no contemplan la tolerancia máxima de posibles errores de medición, establecidos en el apartado 5.1.2 de la norma UNE 26.443. En esta norma se contempla un margen de error que para concentraciones de alcohol menores de 0,400 mg/l representa un valor equivalente a 0,0032 mg/l, aumentando hasta un 8% o un 30% para valores mayores de 0,400 mg/l y 2,000 mg/l respectivamente. Por este motivo, la propia Dirección General de Tráfico informó que a las cantidades máximas permitidas para la conducción recogidas en el RGC, les fueran aplicadas los índices de error mencionados, resultando:

- Conductores en general :

De 0,25 mg pasa a resultar 0,282 mg.

- Conductores de servicio público, de vehículos de más de 3.500 Kg, de viajeros y menores, mercancías peligrosas y conductores con permiso menos de dos años:

De 0,15 mg pasa a resultar 0,182 mg.

Por lo tanto, se deberá tener en cuenta este margen de error a la hora de confeccionar las denuncias, empezando a constituir infracción administrativa la conducción con una tasa de alcohol en aire espirado de 0.29 mg/l para los

conductores en general, y de 0.19 mg/l para los conductores noveles y el transporte profesional.

Como sabemos, la competencia para sancionar las infracciones cometidas en vías urbanas, corresponde a los Alcaldes, por tanto, las denuncias de alcoholemia deberán ser confeccionadas en boletín municipal, teniendo la consideración de muy graves y llevando aparejada la suspensión del permiso de conducir. Para proceder a esta suspensión, se deberá dar traslado del expediente a la Jefatura Provincial de Tráfico que es el órgano con esta competencia delegada, correspondiendo a los municipios respectivos, el cobro de la sanción pecuniaria de los expedientes iniciados.

Respecto a las tasas de alcohol que se consideran punibles conforme al art. 379.2 CP, hay que señalar la necesidad de que los funcionarios policiales tengan en consideración las siguientes cuestiones sobre el resultado de las pruebas⁸ obtenidas:

- Debe constar la documentación del etilómetro utilizado que exprese la fecha de puesta en servicio de ese etilómetro, la fecha de aprobación del modelo y la indicación de si ha sido reparado o modificado y la fecha de la reparación o modificación y ello con el objeto de comprobar que el certificado que se adjunta es el que corresponde y poder calcular el error aplicable según la conclusión 12 de las citadas jornadas.
- Debe constar uno de los siguientes certificados, según los casos:
 - a) Si el modelo ha sido aprobado antes del 30-10-2006, el etilómetro no ha sufrido reparación o modificación alguna y la medida está hecha durante el primer año de servicio del etilómetro, el documento que debe constar es el “certificado de ensayos de verificación primitiva”.
 - b) Si el modelo ha sido aprobado después del 30-10-2006, el etilómetro no ha sufrido reparación o modificación alguna y la medida está hecha durante el primer año, el documento que debe constar es el “la declaración de conformidad basada en la verificación de producto”.
 - c) Si el etilómetro ha sido reparado o modificado, el documento que debe constar es el “certificado después de reparación o modificación”.
 - d) Si ha transcurrido más de 1 año desde la puesta en servicio del etilómetro o desde su reparación o modificación, el documento que debe constar es el “certificado de verificación periódica”.
- **ERRORES:** Los errores que deben tenerse en cuenta según la conclusión 12 de las citadas jornadas son los siguientes:

⁸ Documentación a incluir en los atestados. Conclusiones de las Jornadas de Fiscales Delegados de Seguridad Vial celebradas los días 17 y 18 de enero de 2008.

- a) En los etilómetros que se encuentran durante su primer año de servicio y que no han sido reparados o modificados el error es del 5%, por tanto **el valor medido ha de ser igual o superior a 0,64 para que se cumpla el tipo sólo por la tasa.**
- b) En los etilómetros que llevan más de un año en servicio o han sido reparados o modificados el error es del 7,5%, por tanto **el valor medido ha de ser igual o superior a 0,65 para que se cumpla el tipo sólo por la tasa.**

Por todo lo anteriormente expuesto, tanto para la confección de denuncias administrativas por superar las tasas de alcohol permitidas, como para la tramitación de diligencias judiciales por superar las tasas del art. 379.2 CP, es necesario tener en cuenta los márgenes de error. Sólo podrán denunciarse administrativamente a los conductores cuya tasa de alcohol sea **EN LOS DOS TICKETS** igual o superior a 0,29 mg/l para conductores en general o 0,19 mg/l para noveles, servicio público, mercancías peligrosas, conductor de viajeros de mas de nueve plazas, etc, y hasta como máximo 0,64 mg/l.

La justificación de que los dos tickets superen las tasas permitidas y no baste con una de ellas, la tenemos recogida en el art. 23 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, la segunda prueba de detección alcohólica debe practicarse “para mayor garantía y a efecto de contraste”, es decir, con el propósito de una mayor garantía probatoria. En consecuencia, si el resultado de la segunda prueba fuera negativo no existiría infracción. Y en caso que fuera positivo la aparente incertidumbre producida por dos resultados distintos, en aplicación del principio “in dubio pro reo”, deberá resolverse teniendo en cuenta la tasa mas baja de las obtenidas⁹.

En resumen, cuando **LOS DOS TICKETS** igualen o superen 0,65 mg/l se confeccionaran diligencias judiciales por un delito contra la seguridad vial. (Se ha contemplado el margen de error del etilómetro según escrito Fiscales delegados de seguridad vial). Si el resultado de la segunda prueba fuera negativo no existirá infracción. Cuando el resultado de las dos pruebas fuera positivo, se tendrá en cuenta la tasa más baja de las dos para la imposición de la sanción.

4.8. LAS PENAS.

Según el Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial que se reunió durante los días 25 y 26 de enero de 2009 con los 50 Fiscales Delegados de Seguridad Vial, y en cual se analizó el impacto de la reforma del Código Penal

⁹ Escrito de la Subdirección General de Normativa y Recursos de la Dirección General de Tráfico., de fecha 17 diciembre 2007.

en esta materia según los resultados del año 2008¹⁰, el número de juicios rápidos celebrados por conducción alcohólica asciende a 35.166. De ellos 33.456 han concluido en una sentencia condenatoria de conformidad, lo que sitúa las conformidades en el 95,14%.

En el caso de los excesos de velocidad punibles los juicios rápidos celebrados han sido 520. De ellos 413 han concluido con una sentencia condenatoria de conformidad, rozando las conformidades en este caso el 80%. Por lo que se refiere al nuevo delito de conducción sin permiso que entró en vigor el 1 de mayo de 2008, se celebraron un total de 16.613 juicios rápidos. De ellos 16.119 fueron condenas de conformidad, alcanzando en este delito las conformidades el 97% del total de juicios rápidos celebrados.

Así pues, el número total de juicios rápidos celebrados por los tipos penales de conducción alcohólica, conducción sin permiso y conducción a velocidad excesiva ha sido de 52.299 y el número total de sentencias de conformidad asciende a 49.988, situándose el índice de conformidades en el 95,58%.

	CONDUCCIÓN ALCOHÓLICA	CONDUCCIÓN SIN PERMISO	EXCESOS VELOCIDAD PUNIBLES
JUICIOS RÁPIDOS	35.166	16.613	520
CONDENAS CONFORMIDAD	33.456	16.119	413

Las cifras ofrecidas corresponden exclusivamente a juicios rápidos, no incluyéndose otro tipo de procedimientos (procedimiento abreviado, sumario o jurado) cuyo impacto en los delitos contra la seguridad vial es mucho menor. Tampoco se incluyen los datos relativos a otros tipos delictivos como son la conducción temeraria, la conducción suicida y la negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia.

En cuanto a las penas, la mayor parte de las impuestas consisten en multa, trabajos en beneficio de la comunidad y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores. Así, el número total de condenados que cumplen pena de prisión por delitos contra la seguridad vial en las cárceles españolas es de 395. Además existen 64 personas en prisión preventiva por delitos contra la seguridad vial. El 87% de los penados que se encuentran en prisión por delitos contra la seguridad vial han sido condenados por un delito de conducción temeraria con resultado de muerte o lesiones graves.

Hasta el presente, los Fiscales de Seguridad Vial han dirigido sus investigaciones y acciones penales contra los conductores que son sujetos activos exclusivos de los delitos de conducción embriagado, con excesos

¹⁰ Nota de prensa del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad vial, enero 2009.

punibles de velocidad, que han sido privados del permiso de conducir, que no lo han obtenido nunca o que inciden en conducciones temerarias, siendo conscientes de que de mayor importancia que la respuesta penal son las medidas de educación y formación que han de enlazar con las finalidades educativas y también de reinserción que corresponde a las normas sancionatorias.

Así, los datos estadísticos apuntan a que un alto porcentaje de accidentes se debe a errores humanos (distracciones, consumo de tóxicos, velocidad, conductas asociales en general) evitables con las referidas medidas. Constatando que son una reducida minoría los conductores que llevan a cabo comportamientos merecedores de sanción, frente a la gran mayoría que conducen con responsabilidad.

Las penas que se encuentran recogidas en el art. 379 CP son cuatro, pena de prisión de tres a seis meses o multa de seis a doce meses, trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días, y, en cualquier caso, a la de la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años. A continuación se realiza un pequeño análisis por separado de cada tipo de pena:

a) Pena de prisión de tres a seis meses.

El apartado primero del art. 80 CP prevé que los jueces o tribunales podrán dejar en suspenso la ejecución de las penas privativas de libertad no superiores a dos años mediante resolución motivada. En dicha resolución se atenderá principalmente a la peligrosidad criminal del sujeto, así como a la existencia de otros procedimientos penales contra éste. Si tenemos en cuenta las características de estos autores de estos tipos delictivos y el elevado número de juicios rápidos que se celebran por estas infracciones observaremos que es habitual que las penas impuestas sean, dentro del marco legal, las mínimas y, por tanto, es usual que la pena de prisión no se cumpla. El art. 81 CP., dispone cuales son las condiciones necesarias para dejar en suspenso la ejecución de la pena:

1. Que el condenado haya delinquido por primera vez. A tal efecto no se tendrán en cuenta las anteriores condenas por delitos imprudentes ni los antecedentes penales que hayan sido cancelados, o debieran serlo, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 136 de este Código.
2. Que la pena o penas impuestas, o la suma de las impuestas, no sea superior a dos años, sin incluir en tal cómputo la derivada del impago de la multa.
3. Que se hayan satisfecho las responsabilidades civiles que se hubieren originado, salvo que el Juez o Tribunal sentenciador, después de oír a los interesados y al Ministerio Fiscal, declare la imposibilidad total o parcial de que el condenado haga frente a las mismas.

b) Multa de seis a doce meses.

El régimen legal de la pena de multa en nuestro país lo constituyen los artículos 50 a 53 del CP. :

Artículo 50.

1. La pena de multa consistirá en la imposición al condenado de una sanción pecuniaria.
2. La pena de multa se impondrá, salvo que la Ley disponga otra cosa, por el sistema de días-multa.
3. Su extensión mínima será de 10 días y la máxima de dos años.
4. La cuota diaria tendrá un mínimo de dos y un máximo de 400 euros. A efectos de cómputo, cuando se fije la duración por meses o por años, se entenderá que los meses son de 30 días y los años de 360.
5. Los Jueces o Tribunales determinarán motivadamente la extensión de la pena dentro de los límites establecidos para cada delito y según las reglas del Capítulo II de este Título. Igualmente, fijarán en la sentencia, el importe de estas cuotas, teniendo en cuenta para ello exclusivamente la situación económica del reo, deducida de su patrimonio, ingresos, obligaciones y cargas familiares y demás circunstancias personales del mismo.
6. El tribunal, por causa justificada, podrá autorizar el pago de la multa dentro de un plazo que no exceda de dos años desde la firmeza de la sentencia, bien de una vez o en los plazos que se determinen. En este caso, el impago de dos de ellos determinará el vencimiento de los restantes.

Artículo 51.

Si, después de la sentencia, variase la situación económica del penado, el juez o tribunal, excepcionalmente y tras la debida indagación de dicha situación, podrá modificar tanto el importe de las cuotas periódicas como los plazos para su pago.

Artículo 52.

1. No obstante lo dispuesto en los artículos anteriores y cuando el Código así lo determine, la multa se establecerá en proporción al daño causado, el valor del objeto del delito o el beneficio reportado por el mismo.
2. En estos casos, los jueces y tribunales impondrán la multa dentro de los límites fijados para cada delito, considerando para determinar en cada caso su cuantía, no sólo las circunstancias atenuantes y agravantes del hecho, sino principalmente la situación económica del culpable.

3. Si, después de la sentencia, empeorase la situación económica del penado, el juez o tribunal, excepcionalmente y tras la debida indagación de dicha situación, podrá reducir el importe de la multa dentro de los límites señalados por la ley para el delito de que se trate, o autorizar su pago en los plazos que se determinen.

Artículo 53.

1. Si el condenado no satisficiera, voluntariamente o por vía de apremio, la multa impuesta, quedará sujeto a una responsabilidad personal subsidiaria de un día de privación de libertad por cada dos cuotas diarias no satisfechas, que, tratándose de faltas, podrá cumplirse mediante localización permanente. En este caso, no regirá la limitación que en su duración establece el artículo 37.1 de este Código.

También podrá el juez o tribunal, previa conformidad del penado, acordar que la responsabilidad subsidiaria se cumpla mediante trabajos en beneficio de la comunidad. En este caso, cada día de privación de libertad equivaldrá a una jornada de trabajo.

2. En los supuestos de multa proporcional los Jueces y Tribunales establecerán, según su prudente arbitrio, la responsabilidad personal subsidiaria que proceda, que no podrá exceder, en ningún caso, de un año de duración. También podrá el Juez o Tribunal acordar, previa conformidad del penado, que se cumpla mediante trabajos en beneficio de la comunidad.

3. Esta responsabilidad subsidiaria no se impondrá a los condenados a pena privativa de libertad superior a cinco años.

4. El cumplimiento de la responsabilidad subsidiaria extingue la obligación de pago de la multa, aunque mejore la situación económica del penado.

En base a los artículos anteriormente expuestos, se podría establecer que la pena de multa mínima a imponer por la comisión de este delito ascendería a 360 euros (6 meses x 2 euros/día), y la máxima posible 144.000 euros (12 meses x 2 euros/día).

c) Trabajos en beneficio de la comunidad.

Tanto en el ámbito penal como en el administrativo, hay que dejar abierta la posibilidad de conmutar las penas anteriores con medidas de índole educativa. El Real Decreto 690/1996, de 26 de abril, establece las circunstancias de ejecución de las penas de trabajo en beneficio de la comunidad y en su artículo uno contempla que se consideran trabajos en beneficio de la comunidad la prestación de la colaboración personal no retribuida en determinadas actividades de utilidad pública, con interés social y valor educativo, tendente a servir de reparación para la comunidad perjudicada por el ilícito penal y no supeditada al logro de intereses económicos. Estos

trabajos en beneficio de la comunidad pueden dictarse como pena principal cuando la condena sea inferior a un año de prisión.

El art. 39 CP., establece los trabajos en beneficio de la comunidad, que quedan desarrollados por el art. 49 CP., que establece:

Los trabajos en beneficio de la comunidad, que no podrán imponerse sin el consentimiento del penado, le obligan a prestar su cooperación no retribuida en determinadas actividades de utilidad pública, que podrán consistir, en relación con delitos de similar naturaleza al cometido por el penado, en labores de reparación de los daños causados o de apoyo o asistencia a las víctimas. Su duración diaria no podrá exceder de ocho horas y sus condiciones serán las siguientes:

1. La ejecución se desarrollará bajo el control del Juez de Vigilancia Penitenciaria, que, a tal efecto, requerirá los informes sobre el desempeño del trabajo a la Administración, entidad pública o asociación de interés general en que se presten los servicios.
2. No atentará a la dignidad del penado.
3. El trabajo en beneficio de la comunidad será facilitado por la Administración, la cual podrá establecer los convenios oportunos a tal fin.
4. Gozará de la protección dispensada a los penados por la legislación penitenciaria en materia de Seguridad Social.
5. No se supeditará al logro de intereses económicos.
6. Los servicios sociales penitenciarios, hechas las verificaciones necesarias, comunicarán al Juez de Vigilancia Penitenciaria las incidencias relevantes de la ejecución de la pena y, en todo caso, si el penado:
 - a. Se ausenta del trabajo durante al menos dos jornadas laborales, siempre que ello suponga un rechazo voluntario por su parte al cumplimiento de la pena.
 - b. A pesar de los requerimientos del responsable del centro de trabajo, su rendimiento fuera sensiblemente inferior al mínimo exigible.
 - c. Se opusiera o incumpliera de forma reiterada y manifiesta las instrucciones que se le dieran por el responsable de la ocupación referidas al desarrollo de la misma.
 - d. Por cualquier otra razón, su conducta fuere tal que el responsable del trabajo se negase a seguir manteniéndolo en el centro.

Una vez valorado el informe, el Juez de Vigilancia Penitenciaria podrá acordar su ejecución en el mismo centro, enviar al penado para que finalice la ejecución de la misma en otro centro o entender que el penado ha incumplido la pena.

En caso de incumplimiento, se deducirá testimonio para proceder de conformidad con el artículo 468.

7. Si el penado faltara del trabajo por causa justificada no se entenderá como abandono de la actividad. No obstante, el trabajo perdido no se le computará en la liquidación de la condena, en la que se deberán hacer constar los días o jornadas que efectivamente hubiese trabajado del total que se le hubiera impuesto.

d) Privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

El derecho a conducir vehículos de motor está condicionado a la obtención del correspondiente permiso, que autoriza a su titular a la práctica de tal derecho, al estimarse que tiene reconocida la capacidad y pericia necesaria para realizarlo.

La pena de privación del permiso de conducir tiene una múltiple configuración dentro de nuestro ordenamiento, como pena, medida de seguridad, sanción administrativa y como medida cautelar. La Jurisprudencia ha venido interpretando así la privación del permiso y la imposibilidad de obtenerlo por el tiempo que se fije en la sentencia, al entender el Tribunal Supremo que en caso contrario, se produciría un beneficio para las personas que no poseyeran autorización para conducir, frente a los que cometiesen un delito contra la seguridad del tráfico teniendo permiso de conducción.

La pena de privación del permiso de conducir ha sido considerada como la más adecuada para sancionar los llamados delitos de tráfico, contemplándose en la práctica totalidad de los ordenamientos jurídicos¹¹. Para Kaiser es la única que puede ser eficaz en orden a la prevención general, ya que es la más temida por los potenciales delincuentes de tráfico, y la única que se aplica con una relativa uniformidad, aunque sobre su eficacia no existen análisis empíricos precisos. La privación definitiva del permiso de conducción ha desaparecido del actual C.P. estableciéndose un límite máximo de diez años. La privación definitiva ha sido muy criticada por el grave perjuicio que supone al condenado, máxime si se trata de profesionales de la conducción, a los cuales podía dejárseles sin medios de subsistencia.

Finalmente el art. 47 CP., dispone que la imposición de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores inhabilitará al penado para el ejercicio de ambos derechos durante el tiempo fijado en la sentencia. Cuando la pena fuere por un tiempo superior a dos años comportará la pérdida de vigencia del permiso o licencia que habilite para la conducción o la tenencia y porte, respectivamente. Por lo tanto, una vez finalizada la condena, el penado deberá volver a superar el procedimiento completo para la obtención del permiso o licencia como si fuera la primera vez.

¹¹ Pilar Gómez Pavón. El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes. Bosch 1992.

5. PROCEDIMIENTO POLICIAL PARA LA REALIZACIÓN DE PRUEBAS DE DETECCIÓN DE ALCOHOL O DROGAS.

5.1. LOS APARATOS DE MEDICIÓN.

Una de las bases de defensa en la que los Abogados pueden asentarse a fin y efecto de conseguir con éxito la defensa de su patrocinado, es la legalidad de los aparatos de medición. No es abundante la jurisprudencia sobre el incumplimiento de las normas de los aparatos de medición, pero los letrados saben que la verificación supone una importante prueba a solicitar por la defensa, ya que si el resultado es que el aparato de medición utilizado no es legal, habrán desvirtuado una importantísima prueba en contra. Todos los Abogados la solicitan, por lo tanto, es conveniente adjuntar una copia del certificado de verificación periódica del Centro Español de Metrología (se entrega junto con el etilómetro), tanto en las denuncias como en las diligencias, para evitar vernos obligados a remitirlas con posterioridad¹².

Según una instrucción de la Dirección General de Tráfico sobre la utilización de los aparatos de medición¹³, se expone que en igualdad de condiciones legales, la utilización prioritaria de los etilómetros digitales frente a los evidenciales estaría totalmente justificada no solamente por su mayor manejabilidad –su pequeño tamaño y escaso peso los hacen especialmente idóneos para ser utilizados por motoristas (de la Agrupación de Tráfico o de las Policías Locales) con lo que ello supone de mayor movilidad por las vías públicas- sino también y fundamentalmente, por la brevedad de la duración de su ciclo de medida, lo que posibilita la realización de varios controles en poco tiempo. Los etilómetros digitales fueron diseñados en principio como equipos de campo, mientras que los evidenciales lo fueron como instrumento de estudio y análisis, de ahí la mayor operatividad de los primeros.

Últimamente se vienen produciendo sentencias absolutorias de algunos Tribunales de Justicia, basándose, no tanto en la existencia o inexistencia de indicios de que se estuviese conduciendo bajo la influencia de bebidas alcohólicas, como en que las tasas positivas de alcohol detectadas en aire espirado, habían sido medidas inicialmente con un etilómetro digital y contrastadas posteriormente con uno evidencial. Al considerar el Tribunal que el primero de ellos no está “oficialmente autorizado”, invalide la prueba practicada con el mismo por lo cual estima que se ha realizado una única medición, que ha sido la segunda, en contra de lo que establecen en el artículo 23 del Reglamento General de Circulación.

¹² Francisco Martín Uclés. “Aspectos jurídicos y policiales de la alcoholemia” Tirant Lo Blanch 2003.

¹³ Instrucción 98/TV-11 DGT método operativo para la práctica de las pruebas de detección alcohólica.

Por ello, en tanto los etilómetros digitales no estén sometidos a control metrológico – Orden del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente de 27 de Julio de 1994-, la práctica operativa para la realización de pruebas de detección alcohólica por aire espirado en cualquier circunstancia – accidente, infracción o control preventivo-, consistirá en:

- Se podrá haber realizado o no previamente, una prueba con un etilómetro digital. En todos los casos en que esta prueba resulte positiva, se efectuarán a continuación las mediciones reglamentarias.
- La primera prueba reglamentaria para detectar la posible intoxicación alcohólica, se practicará con un etilómetro oficialmente autorizado – evidencial-.
- La segunda prueba reglamentaria a la que, para una mayor garantía, se someterá al supuesto infractor, se realizará mediante un procedimiento similar al que sirvió para efectuar la primera; se practicará por lo tanto con un etilómetro evidencial.
- Se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste a petición del interesado, pudiendo consistir en la realización de análisis de sangre, orina u otros análogos.

Todo lo dicho anteriormente es independiente de las tasas máximas permitidas de alcohol en sangre o en aire espirado, fijadas en el artículo 20 del Reglamento General de Circulación.

5.2. OBLIGATORIEDAD DE SOMETERSE A LAS DOS PRUEBAS.

Es obligación del conductor someterse a las dos pruebas del etilómetro evidencial para la averiguación de la tasa de alcohol en aire espirado. En este sentido, existen diversos pronunciamientos como la STS 1/2002, Sala de lo Penal, de 22 de marzo, causa especial número 2710/2000, en la cual se expone en los antecedentes de la sentencia lo siguiente:

“Como la pareja de la Guardia Civil de Tráfico advirtiera en el señor D. halitosis alcohólica y ligera falta de equilibrio en la deambulación, le requirió para la práctica de la prueba de alcoholemia, informándole de sus derechos, así como sobre la forma en que habría de llevarse a cabo la misma y sobre sus posibles responsabilidades penales, por desobediencia grave a los agentes de la autoridad, caso de negarse a ello. Tras dicha información, el acusado se sometió a la prueba de muestreo, practicada con un aparato manual, que arrojó un resultado de 1 miligramo de alcohol por litro de aire espirado, por lo que fue informado de que habría de someterse a una nueva medición a practicar con un aparato de precisión de infrarrojos evidencial para lo que se requirió la presencia del Equipo de

Atestados, que disponía del mismo. Mas, personado dicho equipo, el acusado –que, en todo momento, se mostró educado y colaborador con los agentes– se negó rotundamente a que se le practicara esta segunda medición, por lo que, a presencia de Letrado, prestó finalmente declaración sobre dicha negativa en las dependencias del Destacamento de Tráfico de la Guardia Civil de Arganda del Rey”.

La misma sentencia en sus fundamentos de derecho expone lo siguiente:

*“En cuanto al delito de desobediencia a los agentes de la autoridad del art. 380 del Código Penal, del que también se acusa al señor D. L., debemos reiterar cuanto ya dijimos acerca del mismo en nuestra sentencia de fecha 9 diciembre 1999, tanto respecto al carácter doctrinalmente polémico de esta figura penal, introducida en nuestro ordenamiento jurídico por el Código Penal de 1995, como sobre el reconocimiento de su constitucionalidad por el Tribunal Constitucional (v. S. del Pleno, de 2 octubre 1997 [RTC 1997, 161]), y respecto de los casos en que la negativa a la práctica de las pruebas de alcoholemia por parte de los conductores requeridos al efecto por los agentes de la autoridad, rebasando el ámbito del Derecho administrativo sancionador, tiene entidad suficiente para alcanzar el propio de la infracción penal –supuestos de negativa a someterse a estas diligencias por parte de conductores implicados en un accidente de circulación o que conduzcan con síntomas que permitan razonablemente presumir que conducen bajo la influencia de bebidas alcohólicas, v. art. 21.1 y 2 del Reglamento General de Circulación–. Todos los conductores de vehículos tienen la obligación de someterse a «las pruebas» que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol (art. 12.2 del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial). Obligación que se regula detalladamente en los artículos 20 y siguientes del Reglamento de Circulación (RD 13/1992, de 17 enero). Tales pruebas –como se dice en el art. 22 del Reglamento citado– «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»; precisándose luego –en el art. 23 del citado Reglamento– que «si el resultado de la prueba practicada diera un grado de impregnación alcohólica superior a 0,5 g de alcohol por litro de sangre, o a 0,25 miligramos de alcohol por litro de aire espirado –como es el caso– (...), el agente **someterá** al interesado, para una mayor garantía y a efectos de contraste, a la práctica de una **segunda prueba** de detección alcohólica por aire espirado, mediante un procedimiento similar al que sirvió para efectuar la primera prueba, de lo que habrá de informarle previamente» (el subrayado es nuestro) –exigencia, esta última, cumplida también en el presente caso–. Llegados a este punto, es preciso poner de manifiesto la obligación que el conductor tiene de someterse a esta segunda diligencia, si concurren las circunstancias reglamentarias precisas para ello –como sucede en el presente caso–, y que su negativa hace que su conducta deba considerarse incluida en el tipo penal del art. 380 del Código Penal, pues entenderlo de otra forma, considerando que el conductor queda exento de responsabilidad penal sometiéndose únicamente a la primera diligencia, implicaría un verdadero fraude legal, por cuanto –dadas las*

*características de los etilómetros con los que se practican las denominadas pruebas de muestreo— podría cuestionarse el resultado obtenido con ellos con lo que, en la práctica, devendría absolutamente ineficaz la norma legal. Es preciso concluir, por todo lo dicho, que la negativa a la práctica de la segunda prueba de medición de alcoholemia debe ser calificada como constitutiva de un delito contra la seguridad del tráfico del artículo 380 del Código Penal, que castiga con las correspondientes penas al conductor «que, requerido por el agente de la autoridad, se negare a someterse a **las pruebas** legalmente establecidas (...)» (el subrayado es nuestro), que es precisamente lo que ocurrió en este caso, en el que el acusado tuvo un accidente de tráfico y presentaba algunos signos de ingesta alcohólica”.*

5.3. INSTRUCCIÓN DE DILIGENCIAS SIN OBSERVAR CIRCULAR AL CONDUCTOR.

En muchos casos se presenta la duda de si es posible confeccionar diligencias por infracción al art. 379.2 CP., cuando no se ha visto circular al conductor del vehículo. Como sabemos, sobre todo con motivo de accidentes de circulación u otras circunstancias, somos reclamados para acudir al lugar y nos disponemos a realizar las pruebas de detección de alcohol a los conductores implicados. En estos casos, hay que tratar de averiguar quien era el conductor y someterle a diversas preguntas sobre a ingesta de alcohol. Se le debe interrogar sobre si ha consumido bebidas alcohólicas o drogas desde la ocurrencia del accidente hasta la llegada de los agentes. Se deberá realizar un registro superficial del interior del vehículo para ver si existen restos de envases de bebidas alcohólicas. Cuando todos los indicios hagan presagiar que el vehículo fue conducido por la persona interrogada, se confeccionaran las diligencias judiciales haciendo constar todas las manifestaciones realizadas por el presunto conductor.

A este respecto, existe numerosa jurisprudencia, como por ejemplo la recientemente pronunciada por el Tribunal Supremo¹⁴, en la cual se relatan los siguientes hechos probados:

“Se declara probado que en la tarde del día 5 de julio de 2003, el acusado CLM, mayor de edad y sin antecedentes penales, circulaba con el vehículo de su propiedad Renault 21, matrícula NA- ... -W, por la autopista A-15, en sentido San Sebastián, tras haber ingerido bebidas alcohólicas que afectaban su capacidad para conducir hasta el punto de constituir un peligro para el resto de los usuarios de la carretera.

Al llegar a la altura del punto kilométrico 82, término municipal de Galar (Navarra), polígono Talluntxe, detuvo el vehículo en el arcén con las luces apagadas y sin ningún tipo de señalización de peligro, estando reventada la rueda delantera izquierda.

¹⁴ Sentencia Sala 2ª Tribunal Constitucional nº 1/2009, de fecha 12 de enero.

Sobre las 22:50 horas fue divisado el citado vehículo por una patrulla de la Policía Foral, encontrando al acusado dormido en su interior.

Los agentes observaron en el mismo una serie de signos externos como aliento con olor a bebidas alcohólicas; ojos enrojecidos; habla poco clara, no vocalizando con claridad; discurso reiterativo; falta de equilibrio al andar; comportamiento irrespetuoso y mal educado, invadiendo constantemente la calzada por lo que tenía que ser retirado para evitar el peligro.

Por ello le requirieron para que se sometiera a las pruebas de alcoholemia, a lo que se negó el acusado diciendo que no le habían visto conducir.

También se negó a entregar la documentación personal.

Trasladado a las dependencias de la Policía Foral en Pamplona, los agentes instructores decidieron practicar la prueba de alcoholemia, informando al acusado de la obligatoriedad de dicha prueba y de que podría incurrir en un delito de desobediencia grave del art. 380 CP.

El acusado se negó a someterse a la mencionada prueba.

Seguidamente los instructores le informaron del derecho que le asistía a sustituir dicha prueba por un análisis de sangre, orina u otro análogo, a lo que contestó afirmativamente.

Trasladado al Hospital de Navarra sobre las 00:50 horas, el acusado se negó a ser reconocido ante el médico de guardia y a que se realizara análisis de sangre si no era en presencia de su abogado, personándose el mismo a las 01:43 horas.

Los instructores observaron en el acusado una serie de signos externos como aliento con fuerte olor a alcohol; ojos brillantes y enrojecidos; temperamento irritable, rudo, altanero y soberbio, llegando a ser agresivo; habla poco clara, tambaleándose en varias ocasiones y le costaba trabajo mantener el equilibrio.

En el momento de dejarle en libertad, en presencia de su abogada, exigió se le realizara la prueba de alcoholemia, con la intención de retirar su coche del depósito, dando un resultado de 0,65 mg./l."

En el fundamento jurídico 4 del tribunal sentenciador, se hace las siguientes aseveraciones:

"...hemos ahora de concluir que la prueba de que el demandante de amparo condujo el vehículo hasta el arcén donde fue hallado por la policía respeta las exigencias de este Tribunal respecto de la prueba indiciaria, pues el hecho consecuencia (que el demandante condujo el coche hasta el

lugar de los hechos) se deduce a partir de otros hechos acreditados mediante prueba testifical directa, tales como la presencia del demandante de amparo solo y dormido en el interior del vehículo, el cual se encontraba en un lugar aislado de la autovía, así como la irracionalidad de las explicaciones facilitadas por el recurrente al respecto..”.

5.4. INSTRUCCIÓN DE DILIGENCIAS.

SOLICITUD EXTRACCIÓN VOLUNTARIA DE SANGRE Y TRASLADO A CENTRO SANITARIO.

Se extiende en Alboraya (Valencia) siendo las ____ horas del día ____ de _____ de 200__, por parte del Policía Local que suscribe perteneciente al Ilmo. Ayuntamiento de Alboraya (Valencia), con credencial profesional N° ____ y el Policía Local con credencial N° ____, HACEN CONSTAR: que trasladan a D/Dª. _____ con D.N.I. N° _____ conductor del vehículo marca/modelo _____ matrícula _____, al Centro Médico _____ al objeto de que, por su expreso deseo, sean contrastadas las pruebas de detección de posible intoxicación por alcohol, mediante extracción de muestra de sangre y solicitan según el R.D.1428/2003 de 21 de noviembre art. 26.1, la extracción de sangre voluntaria, en uso de los derechos que le asisten para contrastar con la prueba de aire espirado por él realizada. (Art.26.: *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*”).-----

Que el conductor es informado que en caso de que el resultado de la prueba fuese POSITIVO, los gastos originados en todo el proceso correrán de su cargo, quedando debidamente enterado y aceptándolo.-----

CONDUCTOR

POLICIAS ACTUANTES

DILIGENCIA DE ENTREGA DE MUESTRAS DE SANGRE PARA SU ANÁLISIS Y REQUERIMIENTO A JUICIO RÁPIDO PARA PERSONAL SANITARIO.

Que siendo el día, a las horas, con motivo de la petición por parte interesada o realización de pruebas de detección de sustancias señaladas en el artículo 12 del RDL 339/1.990, de 2 de marzo y RD 1428/2003, de 21 de diciembre, efectuadas a D./D^a., con D.N.I. n°:....., domiciliado en, (.....), con teléfono n°:, **SE INFORMA A D/D^a**....., con n° de colegiado/a, y cargo, que presta sus servicios en el

Instituto Medicina Legal (Ciudad Justicia) .

Centro Sanitario denominado

que, en virtud del artículo 796.1.7^a de la Ley Orgánica 38/2.002, de 24 de octubre, complementaria de la Ley 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, de la obligación que tiene de remitir el resultado de las pruebas analíticas practicadas en

sangre

otras

(.....),

al Juzgado de guardia n°: de los de Moncada por el medio más rápido y, en todo caso, antes del díade, a las horas.

Quedando informado de los extremos anteriormente reseñados, firma la presente, en unión del Instructor que certifica.

Fdo.: El Sanitario

Fdo.: Los Policías Locales

CONOCIMIENTO HECHOS PARA JUICIO RÁPIDO

ATESTADO N° _____ _ INSTRUIDO POR UN PRESUNTO DELITO CONTRA LA SEGURIDAD VIAL.

---DILIGENCIA DE CONOCIMIENTO DEL HECHO Y POSTERIORES ACTUACIONES.---

--- Se extiende en Alboraya (Valencia), siendo las _____ horas y _____ minutos del día de _____ de dos mil _____, por parte del Policía Local que suscribe, perteneciente al Ilmo. Ayuntamiento Alboraya, (Valencia), con credencial profesional N° _____ y el Policía con credencial N° _____, en calidad de Instructores, por medio del presente atestado HACEN CONSTAR:-----

---QUE, sobre las _____ horas _____ minutos del día _____ de _____ de 200___ y como consecuencia de (1) _____

---QUE al ir a identificar a su conductor, mediante _____ D. _____ presenta claros síntomas de hallarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, apreciando _____ así como demás sintomatología que figura en diligencias. -----

---QUE por tal motivo se le requiere para que realice una prueba orientativa de miligramos de alcohol en sangre por litro aire espirado medido mediante aparato digital siendo las _____ horas, arrojando un resultado **positivo** de _____ mg/l, por lo cual se procede a informar al conductor de la realización de las correspondientes pruebas para la detección de impregnación alcohólica en sangre mediante aire espirado realizado con aparato etilómetro evidencial, así como de los derechos y garantías que le asisten para la realización de las pruebas y cuya diligencia figura junto a las presentes, siendo el resultado final de las mismas **positivo**.-----

--- QUE dados los hechos expuestos se procedió a informar al conductor del motivo y hechos que se le imputan siendo denunciado por un delito contra la seguridad vial por alcoholemia positiva (art.379 C.P.). Así mismo, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 771.2 y 520.2 de la LECrim. y especialmente de los apartados a), b), c) y e), de éste último, es informado de los derechos constitucionales que le asisten desde éste momento, adjuntando a las presentes acta de información de la denuncia y de los derechos y cédula de citación a juicio rápido al no proceder a su detención, quedando enterado el denunciado que en caso de incomparecencia en el Juzgado el día y hora señalados, la orden de comparecencia podrá convertirse en orden de detención, según el art. 487 de la LECrim., quedando en su poder copia del acta referida.-----

Y para que conste se extiende la presente diligencia que Instructor y Secretario firman y CERTIFICAN.-----

(1) Hacer constar motivos por el cual se detiene el vehículo (control preventivo, infracción, accidente o conducción irregular).

**C
O
N
O
C
I
M
I
E
N
T
O

H
E
C
H
O
S

N
E
G
A
T
I
V
A**

**ATESTADO N° _____ INSTRUIDO POR UN PRESUNTO DELITO
CONTRA LA SEGURIDAD VIAL POR NEGATIVA A SOMETERSE A LAS
PRUEBAS DE DETECCIÓN ALCOHÓLICA.**

**---DILIGENCIA DE CONOCIMIENTO DEL HECHO Y POSTERIORES
ACTUACIONES.----**

--- Se extiende en Alboraya (Valencia), siendo las ____ horas y ____ minutos del día ____ de _____ de 200____, por parte del Policía Local que suscribe, perteneciente al Ilmo. Ayuntamiento de Alboraya, (Valencia), con credencial profesional N° _____ y el Policía Local con credencial N° _____, en calidad de Instructor y Secretario respectivamente, por medio del presente atestado HACEN CONSTAR:-----

---QUE, sobre las _____ horas _____ minutos del día ____ de _____ de 200____ y como consecuencia de (1) _____

---QUE siendo identificado a su conductor, mediante _____
D. _____ se le requiere para realizar una prueba de alcoholemia realizado mediante aparato etilómetro _____ y medido en miligramos de alcohol en sangre por litro de aire espirado, siendo la actitud del conductor en todo momento negativa a realizar la misma. Que es informado de forma clara y comprensible y en repetidas ocasiones, que el negarse a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de la influencia de bebidas alcohólicas será castigado como **delito contra la seguridad vial**, previsto en el artículo 383 del Código Penal («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 la 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.»), continuando el conductor con su negativa a realizar la prueba.-----

--- QUE dados los hechos expuestos se procedió a la detención de esta persona por un presunto delito contra la seguridad vial, siendo informada de forma clara y comprensible de los motivos de su detención y derechos que le asisten, de conformidad con el artículo 520 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, siendo trasladado a las dependencias del Cuartel de la Guardia Civil de Tabernes Blanques, para su puesta a disposición a la Autoridad Judicial y procediendo a cumplimentar las presentes diligencias.-----

Y para que conste se extiende la presente diligencia que firman los Instructores y CERTIFICAN.-----

(1) Hacer constar motivo por el cual se detiene el vehículo (control preventivo, infracción, accidente o conducción irregular).

DILIGENCIA DE IDENTIFICACIÓN DEL CONDUCTOR Y DEL VEHÍCULO IMPLICADO.-----

IDENTIFICACIÓN DEL CONDUCTOR.-----

---Que el conductor mediante Permiso de conducir clase ____ número _____ expedido en _____ acredita llamarse D. _____, nacido el _____ en _____ (_____), hijo de _____, con domicilio en _____ (_____) en la Avd. C/ _____ número _____, y teléfono de contacto n° _____.

IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO.-----

---Que el vehículo que conducía es un _____, marca _____, Modelo _____, color _____, matrícula _____, cuya compañía aseguradora es _____, con número de póliza _____ válida hasta _____ cuyo titular es D. _____ Con domicilio en _____ (_____) en la Avd. C/ _____ número _____, y teléfono de contacto n° _____.

Y para que conste se extiende la presente diligencia que es firmada por los Instructores.-----

DILIGENCIA DE INFORMACION DE LOS DERECHOS Y GARANTIAS DE LA PERSONA SOMETIDA A PRUEBAS DE DETECCION ALCOHOLICA MEDIANTE EL AIRE ESPIRADO

---Que de acuerdo lo establecido en el Real Decreto 1428/2003 , de 21 de noviembre; así como por la circular remitida por el Jefe Provincial de Tráfico de Valencia de fecha de 18 de Mayo de 1998 sobre el método operativo de realización de pruebas de detección alcohólica en aire espirado **se procede a informar de los derechos que le asisten al sometido a dicha prueba** :-----

---1º Motivos determinantes de la realización de las pruebas :-----

- Accidente Síntomas evidentes
 Infracción Art. _____ - _____ Control preventivo

---2º La negativa a someterse a dichas pruebas será castigado como delito contra la seguridad vial , previsto en el artículo 383 del Código Penal).-----

-(**Artículo 383 C.P.** "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 la 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)." -----

---3º Si el resultado de a primera prueba es POSITIVO, se efectuara una segunda prueba para mayor garantía a efectos de contraste , mediante un procedimiento similar al que sirvió para efectuar la primera prueba (Artículo 23.1 del Reglamento General de circulación , aprobado por Real Decreto 1428/2003 , de 21 de noviembre).-----

---4º Tiene derecho a controlar , por si o por cualquiera de sus acompañantes o testigos presentes que entre la realización de la primera y segunda prueba medie un tiempo mínimo de diez minutos (Artículo 23.2 del R.G.C.).-----

---5º Igualmente tiene derecho a formular cuantas alegaciones y observaciones tenga por conveniente , por si o por medio de su acompañante o defensor , si los tuviera , las cuales se consignaran por diligencia (Artículo 23.3 del R.G.C.).-----

- SI NO Desea formular alegaciones u observaciones

---6º Tiene derecho 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 adecuado (Artículo 23.3 R.G.C. : el importe de dichos análisis correrá a cargo del interesado cuando el resultado sea positivo (Artículo 23.4 del R.G.C.).-----

- SI NO Desea contrastar dichos resultados

---7º Que la boquilla para realizar la prueba espirada , está perfectamente esterilizada y precintada antes de su uso , siendo desechada después de ser utilizada por una persona.-----

Alboraya a _____ de _____ de 200

INTERESADO/A D.N.I. N°
Fdo:

INSTRUCTORES N° _____ y N° _____

---DILIGENCIA DE RESULTADOS DE PRUEBA DE IMPREGNACION ALCOHOLICA (MG/L AIRE ESPIRADO.-

---Se extiende la presente diligencia en Alboraya, siendo las _____ horas del día _____ de _____ de dos mil _____, por los Policías Locales de Alboraya con credencial profesional números _____ y _____ que actúan en calidad de Instructor y Secretario respectivamente, para hacer constar los resultados obtenidos en la prueba de detección alcohólica en aire espirado a:-----

---D. _____ conductor del vehiculo _____ marca / modelo _____ matrícula _____; quedando informado de la obligatoriedad según la legislación vigente citada en diligencias, a someterse a su realización manifestando **su voluntariedad** a ello , siendo realizada una primera prueba a las _____ horas del día _____ de _____ de 200__ con etilómetro evidencial marca / modelo **DRAGËR MKIII ALCOTEST 7110** , N° de serie _____, resultando la prueba **positiva** con un valor de _____ miligramos de alcohol en sangre por litro de aire espirado.-----

---QUE al haber obtenido en el display del etilómetro evidencial un resultado **positivo**, y con el objeto que desaparezcan los posibles residuos de alcohol en la boca , y que el aire espirado sea totalmente alveolar , se informa al implicado que debe realizar una segunda toma de muestra consistente en dos soplos consecutivos con el mismo etilómetro evidencial antes mencionado , siendo esta prueba , (la segunda) , realizada a las _____ de la fecha del párrafo anterior , dando resultado **positivo** con un valor de _____ miligramos de alcohol en sangre por aire espirado.-----

---QUE en ambas pruebas, el implicado a permanecido sin comer , beber , fumar , o realizar ejercicio físico alguno ni tomar medicamentos ni productos que puedan influir en el resultado de la prueba .-----

---QUE dado el resultado positivo de las pruebas , se adjuntan a las siguientes diligencias los protocolos resumen impresos por el etilómetro evidencial.-----

---QUE una vez concluidas las pruebas de detección alcohólica se le vuelve a indicar al implicado que tiene derecho a realizar una prueba de contraste mediante extracción de sangre para su análisis, a efectuar en un centro hospitalario quedando enterado que en el supuesto resultara positivo deberá abonar los gastos originados por la realización de dicha prueba; manifestando el implicado que _____ desea realizarla.-----

---Lo que se extiende por diligencia que firma la fuerza actuante.-----

**DILIGENCIA PARA HACER CONSTAR PROTOCOLO ETILOMETRO
EVIDENCIAL MARCA / MODELO DRAGER MKIII ALCOTEST 7110
NUMERO SERIE _____.**

INSTRUCTOR

SECRETARIO

---DILIGENCIA DE SIGNOS Y REACCIONES EXTERNAS.---

---La presente diligencia se extiende en Alboraya (Valencia) para hacer constar a las _____ horas del día _____ de _____ de dos mil _____, los signos, reacciones y conducta del que se identifica como **D.** _____, conductor del vehículo matrícula _____, comprobándose la siguiente sintomatología externa :-----

<u>CONSTITUCION FISICA</u>	<input type="checkbox"/> CORPULENTO <input type="checkbox"/> MEDIO <input type="checkbox"/> MENUDO	<u>SIGNOS EXTERNOS</u>	<input type="checkbox"/> CONTUSIONES <input type="checkbox"/> HERIDAS <input type="checkbox"/> SUCIEDAD
<u>ASPECTO GENERAL</u>	<input type="checkbox"/> ABATIMIENTO <input type="checkbox"/> TEMBLORES <input type="checkbox"/> NERVIOSISMO	<u>MIRADA</u>	<input type="checkbox"/> OJOS BRILLANTES <input type="checkbox"/> APAGADA <input type="checkbox"/> VELADOS <input type="checkbox"/> ENROJECIDOS
<u>COMPORTEMIENTO</u>	<input type="checkbox"/> DUEÑO DE SI <input type="checkbox"/> ARROGANTE <input type="checkbox"/> ENERVADO <input type="checkbox"/> RUDO <input type="checkbox"/> EDUCADO <input type="checkbox"/> OTRO.	<u>ROSTRO</u>	<input type="checkbox"/> CONGESTIONADO <input type="checkbox"/> PALIDO <input type="checkbox"/> SUDORES
<u>ALIENTO HEDOR ALCOHOL</u>	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	<u>HABLA</u>	<input type="checkbox"/> CLARA <input type="checkbox"/> PASTOSA <input type="checkbox"/> TITUBEANTE
<u>CAPACIDAD DE EXPOSICION</u>	<input type="checkbox"/> HILACION DE IDEAS <input type="checkbox"/> REPETICIONES <input type="checkbox"/> RESPUESTAS CLARAS <input type="checkbox"/> INCOHERENCIAS <input type="checkbox"/> EMBROLLADAS	<u>DEAMBULACION</u>	<input type="checkbox"/> NORMAL <input type="checkbox"/> MEDIO VACILANTE <input type="checkbox"/>

VACILANTE

CANTIDAD DE ALCOHOL CONSUMIDO EN LAS ULTIMAS 24 HORAS:-----

-Según el propio conductor: _____
-Según testigos: _____

---ULTIMA COMIDA REALIZADA:-----

-Según el propio conductor: _____
-Según testigos: _____

ACTITUD DEL CONDUCTOR A SOMETERSE A LA PRUEBA:-----

POSITIVA NEGATIVA

---Lo que se extiende por diligencia que firma la fuerza actuante.-----

INSTRUCTORES N° _____ Y N° _____

---DILIGENCIA DE DETENCION Y LECTURA DE DERECHOS.---

**D
E
T
E
N
C
I
Ó
N

P
A
R
A

J
U
I
C
I
O

O
R
D
I
N
A
R
I
O**

Se extiende en Alboraya (Valencia), siendo las ____ horas ____ minutos del día ____ de _____ de 200__, por parte del Policía Local con número de identificación profesional número ____ como Instructor, y el Policía Local con número de identificación profesional ____ como Secretario, procediendo a la detención de D/D^a _____, nacido en _____ (_____), hijo de _____ y de _____, nacido en _____ (_____), y domiciliado en la C/Plz _____, número _____, de _____ (_____), con número de teléfono _____, provisto del D.N.I. número _____, como presunto AUTOR, de un delito Contra la Seguridad vial por _____

Seguidamente es informado de las causas determinantes de su detención y de los derechos que le asisten, de conformidad con lo dispuesto en el Art. 520 de la L. E. Crim., consistentes en:-----

- a) Derecho a guardar silencio no declarando si no quiere, a no contestar alguna o algunas preguntas que se le formulen, o a manifestar que solo declarara ante el juez.-----
- b) Derecho a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable.-----
- c) 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 no designa abogado se procederá a su designación de oficio.-----
- d) Derecho a que se ponga en conocimiento del familiar o persona que desee, el hecho de la detención y lugar de la custodia en que se halle en cada momento. Los extranjeros tendrán derecho a que las circunstancias anteriores se comuniquen a la oficina consular de su país.-----
- e) Derecho a ser asistido gratuitamente por un interprete cuando se trate de un extranjero que no comprenda o no hable el castellano.-----
- f) Derecho a ser reconocido por el médico forense o sustituto legal y, en su defecto, por el de la institución en que se encuentre o por cualquier otro dependiente del estado o de otras administraciones públicas.-----

MANIFESTANDO que ____ desea declarar, designando como abogado a D. _____

DESEA SE PASE AVISO A _____, en _____, y que ____ quiere ser sometido a RECONOCIMIENTO MÉDICO.

Y para que así conste, se extiende la presente diligencia a hora, lugar y fecha anteriormente señalados, firmándola el detenido y los Policías actuantes como Instructor y Secretario.-----

POLICIAS ACTUANTES

EL DETENIDO.

**C
I
T
A
C
I
Ó
N
J
U
I
C
I
O
R
Á
P
I
D
O**

**ACTA DE INFORMACIÓN DE LA DENUNCIA Y DE LOS DERECHOS Y
CÉDULA DE CITACIÓN A JUICIO RÁPIDO AL DENUNCIADO NO
DETENIDO POR PRESUNTO DELITO.**

En(.....), siendo las horas del día de..... de 200....., por los Funcionarios del Cuerpo de Policía Local de Alboraya, provistos de carnets profesionales números..... y, se procede a informar a D./D^a, nacido en.....(.....), el día de..... de 1.9....., hijo de y de....., estado civil.....y de profesión....., con domicilio en (.....), calle....., n^o:....., titular de D.N.I n^o:....., con teléfono particular o laboral / teléfono móvil / correo electrónico.....que ha sido denunciado por los Policías Locales o por D./D^a....., por presunta participación en los hechos siguientes:.....

Asimismo, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 771.2 y 520.2 de la LECrim y especialmente de los apartados a), b), c) y e) de éste último, es informado de los derechos constitucionales que le asisten desde este momento, consistentes en:

- A) Derecho a guardar silencio no declarando si no quiere; a no contestar alguna o algunas de las preguntas que le formulen, o manifestar que sólo declarará ante el Juez.
- B) Derecho a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable.
- C) Derecho a designar un 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.
- D) Derecho a ser asistido gratuitamente por intérprete, cuando se trate de extranjero que no comprenda o no hable el castellano.

En uso de los expresados derechos, el inculpado manifiesta su deseo de:

- Prestar declaración en el Juzgado de Guardia.
- No prestar declaración.
- Ser asistido por Letrado D./D^a
- Ser asistido por un Letrado del turno de oficio.
- Ser asistido por interprete de

Además, se le comunica que deberá personarse el próximo día..... a las horas en el Juzgado de Instrucción de Moncada n^o:..... de Guardia, sito en calle / plaza....., bajo **apercibimiento** de:

- Que en caso de incomparecencia en el Juzgado en el día y hora señalados, la orden de comparecencia podrá convertirse en orden de detención, según el artículo 487 de la LECrim.

Y para que conste, se extiende la presente diligencia, que firma el inculpado, tras haberla leído y entendido por sí, en unión de los Policías Locales que certifican.

LOS POLICÍAS LOCALES

EL INCULPADO

**C
I
T
A
C
I
Ó
N

T
E
S
T
I
G
O
-
P
E
R
J
U
D
I
C
A
D
O**

CÉDULA DE CITACIÓN PARA JUICIO RÁPIDO POR DELITO.

En.....(.....), siendo las horas del día..... de 200....., por los Funcionarios del Cuerpo de la Policía Local de Alboraya, provistos de carnets profesionales números y, se procede a informar a D./D^a....., con D.N.I. n^o:....., domiciliado/a en(.....) en la calle..... y teléfono particular o laboral / teléfono móvil / correo electrónico.....

EN CALIDAD DE:

Denunciante / perjudicado / ofendido Testigo Perito / facultativo

Que en virtud de las diligencias arriba indicadas, del día..... de de 200....., instruidas por la Policía Local de Alboraya, se le comunica que deberá personarse el próximo día..... de de 200..... a las horas en el Juzgado de Instrucción de Moncada n^o: de Guardia, sito en calle / plaza..... bajo **apercibimiento** de:

Denunciante / ofendido / perjudicado:

- Que de no personarse en la causa y no hacer renuncia ni reserva de acciones civiles, el Ministerio Fiscal las ejercitará si correspondiere.

Testigo / perito / facultativo:

- Que conforme a los artículos 796.1.4^a y 797.1.4^a de la LECrim. en caso de incomparecencia, sin justa causa, podrá ser sancionado con multa de **200 a 5000** euros y si persistiere en su resistencia podrá ser conducido a la presencia del Juez Instructor por los Agentes de la Autoridad y perseguido por el delito de obstrucción a la justicia, conforme a lo previsto en el artículo 420 de la LECrim.

Además, en caso de ser denunciante, ofendido o perjudicado, se le informa de los derechos siguientes:

- Derecho a designar Abogado D./D^a.....Colegiado n^o:.....
- Tomar conocimiento de lo actuado e instar lo que a su derecho convenga, así como de los que constan en la diligencia de ofrecimiento de acciones.

LOS POLICÍAS LOCALES

EL.....

**C
I
T
A
C
I
Ó
N
S
E
G
U
R
O
S
V
E
H
Í
C
U
L
O
S**

CÉDULA DE CITACIÓN A JUICIO RÁPIDO AL RESPONSABLE CIVIL POR DELITO

En.....(.....), siendo las horas del día..... de 200....., por los Funcionarios del Cuerpo de la Policía Local de Alboraya, provistos de carnets profesionales números y, se procede a comunicar a la Compañía Aseguradora (1)....., con domicilio en(.....), en la calle..... y número de fax / teléfono / correo electrónico / otros....., que deberá personarse el día de de 200....., a las.....horas, en el Juzgado de Instrucción de Moncada nº: de Guardia, sito en calle / plaza....., en calidad de presunto RESPONSABLE CIVIL, según diligencias nº:....., de fecha, en relación con los riesgos asumidos por esa Aseguradora referidos al vehículo marca....., modelo, con matrícula y/u otras coberturas (2)....., con póliza nº:....., en vigor hasta el día de de 200....., suscrito por D./D^a....., como tomador del seguro, debiendo aportar documentación acreditativa suficiente de la relación contractual existente.

LOS POLICÍAS LOCALES

EL RESPONSABLE CIVIL

(1) *Nombre o razón social de la aseguradora.*
 (2) *Citar el tipo de seguro de que se trate.*

---DILIGENCIA DE ENTREGA DEL VEHICULO A PERSONA AUTORIZADA:-----

---QUE por la presente se deja constancia que de acuerdo lo establecido por el artículo 25 del Reglamento General de Circulación , el vehículo _____ marca / modelo _____ de color _____,con matrícula _____, es retirado del lugar haciéndose cargo del mismo previo requerimiento y autorización de su conductor , por D. _____, vecino de _____ (_____), domicilio _____ en Pza.C/_____, permiso de conducción nº _____,clase _____ , expedido en fecha _____,por J.P.T. de _____,el cual de propia voluntad y de acuerdo con lo dispuesto reglamentariamente , ha accedido a realizar la prueba de detección alcohólica para confirmar el estar en condiciones de conducir, resultando la prueba a la que se hace mención NEGATIVA.-----

---QUE es informado de la responsabilidades en las que pudiera incurrir por un uso inadecuado del vehículo .-----

---Lo que se extiende por diligencia , que una vez leída por el conductor y el autorizado , firman de conformidad junto a la fuerza actuante.-----

CONDUCTO AUTORIZADO

FUERZA ACTUANTE

---DILIGENCIA DE ENTREGA :-----

-----QUE se dan por conclusas las presentes diligencias , no habiendo otras de carácter más urgentes que practicar, siendo las _____ horas del día _____ de _____ de dos mil _____, las cuales constan de _____ folios útiles escritos a una sola cara siendo remitidas al Cuartel de la Guardia Civil de Tabernes Blanques.-----

Y para que conste se extiende la presente diligencia que firman los Instructores.-

6. ART. 380 CP. CONDUCCIÓN TEMERARIA.

La doctrina y jurisprudencia consideran unánimemente, y así consta en el propio párrafo primer del art. 380 CP, que el delito de conducción temeraria pertenece a los denominados de peligro concreto. El art. 380 CP:

Art. 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 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”.

La conducta típica de este delito la integran tres elementos:

- a) Conducción vehículo de motor o ciclomotor.
- b) Que la conducción se lleve a cabo con temeridad manifiesta.
- c) Que se ponga en concreto peligro la vida o integridad de las personas.

La temeridad en la conducción ha de ser manifiesta, es decir, patente para terceros, no oculta (Rodríguez Devesa, 1991). El legislador ha contribuido a paliar la indeterminación del concepto de temeridad manifiesta al contemplar como tal la conducción en la que concurrieren las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del artículo 379, es decir:

- El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en 60 kilómetros por hora en vía urbana o en 80 kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente.
- El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0´60 mg por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1´2 gramos por litro.

El concreto peligro para la vida o la integridad de las personas, requiere la producción de un riesgo real y efectivo, puesto que la consumación del delito exige que se acredite la concurrencia de una conducción defectuosa, creadora de un riesgo para terceros indeterminados, es decir, para una colectividad,

siendo pues suficiente la existencia de la prueba del peligro, sin necesidad de constatar la identidad de las personas amenazadas¹⁵.

En una sentencia del Tribunal Supremo se realiza el siguiente pronunciamiento¹⁶:

“La conducción temeraria es, en principio, un ilícito administrativo que el art. 65.5.2 c) de la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial tipifica como infracción muy grave. 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. Conduce temerariamente un vehículo a motor quien incurre en la más grave infracción de las normas de cuidado formalizadas en la Ley de Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Siendo así, la temeridad que integra la infracción administrativa es, en principio, la misma que integra el delito. La diferencia entre una y otra 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”.

Así mismo, tal y como se recoge en la contestación del Fiscal General del Estado sobre la calificación jurídico penal de la conducción de vehículos a motor¹⁷:

La intensidad y magnitud del tráfico automovilístico en las sociedades industrializadas ha determinado que la seguridad vial se configure como uno de los intereses más relevantes para la seguridad colectiva y, de ahí, la necesidad de responder penalmente ante comportamientos insolidarios que son creadores de riesgos socialmente inaceptables. Para ello las distintas legislaciones han recurrido en este ámbito a la técnica tipificadora de los delitos de peligro, adelantando la línea de intervención del derecho penal al castigo de aquellas conductas que, atendiendo a reglas de la experiencia, son generadoras de un peligro intolerable para la seguridad vial -valor intermedio referencial- y en última instancia, para la vida y la integridad física de todos -bienes jurídicos referidos- (STC Pleno 2/2003, de 16 de enero).

Como tales delitos de peligro, algunos de los delitos de conducción temeraria requieren junto al peligro general o común para la seguridad colectiva referida al tráfico motorizado la efectiva creación de una situación de peligro para bienes jurídicos individuales (delitos de peligro concreto) mientras que otros incriminan la conducción prevista como peligrosa, aunque no se produzca dicha situación riesgo en el caso concreto (delitos de peligro abstracto).

La distinción, como veremos, tiene importantes consecuencias en la resolución de la consulta, ya que en los primeros la inclusión de un peligro concreto como presupuesto de tipicidad exige conocer y examinar las

¹⁵ Carmona, 1996; Gonzalez Rus 1993.

¹⁶ Fundamento de Derecho Tercero de la Sentencia del TS, Sala 2ª, núm. 561/2002, de 1 de abril de 2002.

¹⁷ Consulta 1/2006 al Fiscal General del Estado sobre la calificación jurídico penal de la conducción de vehículos a motor a velocidad extremadamente elevada. 21 de abril de 2006.

circunstancias concurrentes en el supuesto de hecho para inferir de las mismas la presencia del riesgo prohibido, mientras que en los delitos de peligro abstracto no es preciso ese análisis singularizado, al entender el legislador que la situación de peligro es consustancial a la conducción en las circunstancias descritas en el tipo.

La redacción típica del 380 exige como resultado la creación de un peligro concreto para la vida o la integridad de las personas, por lo que queda configurado como un delito de peligro concreto.

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 en el ámbito de eficacia causal del vehículo infractor hubo al menos 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.

El uso del plural “personas” empleado en la fórmula legal no significa que daban ser al menos dos las personas puestas en peligro para afirmar la tipicidad de la conducta. Por otra parte, si solamente se pone en peligro la vida del autor o la propiedad ajena (la reforma de 1989 suprimió el término “bienes” que con anterioridad aparecía junto a la vida y la integridad de las personas como objeto posible de peligro concreto derivado de la conducta temeraria) los hechos no serían subsumibles en esta figura.

Tipo subjetivo.

Al no contemplarse la incriminación imprudente, el delito de conducción temeraria solo admite la comisión dolosa. El dolo del autor debe abarcar los dos elementos del tipo: el modo de conducir y el resultado de peligro (SSTS 1039/2001, de 29 de mayo y 1461/2000, de 27 septiembre).

El dolo, por tanto, no se refiere al posible resultado lesivo, sino a la acción peligrosa en sí.

Afirma la STS 1039/2001, de 29 de mayo, el dolo del 381 (actualmente el art. 380) no exige un dolo específico o elemento subjetivo del injusto sino que requiere conocimiento de que con la anómala conducción se crea un concreto peligro para la vida o la integridad de las personas y la voluntad de ejecutar o proseguir con la temeraria forma de conducir.

El referido dolo no quedará desplazado, en su caso, por el móvil de huida o elusión de la acción policial de descubrimiento de la participación en

hechos punibles, en los que la jurisprudencia viene admitiendo limitadamente el principio del autoencubrimiento impune, como manifestación del más genérico de inexigibilidad de otra conducta, pero constriñéndolo a los casos de mera huida (delitos de desobediencia) con exclusión de las conductas que en la fuga pongan en peligro o lesionen otros bienes jurídicos como la seguridad del tráfico o la integridad de las personas (STS 341/98, 1461/00, 168/2001 y 1464/2005).

Partiendo de las anteriores consideraciones, no parece pueda ser cuestionado que la forma de conducir de quien supera los 200 km/h, sobrepasando incluso en un 100 por ciento o más la velocidad máxima autorizada para la circulación de vehículos, resultará en principio y sin perjuicio de matizar dicha calificación en atención a las circunstancias concurrentes en el caso concreto, una conducta “temeraria” toda vez que supone el incumplimiento de los más elementales deberes de prudencia exigibles en la conducción de un vehículo de motor. A tal efecto, recuérdese que el art. 19.1 Ley de Tráfico establece que todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos (...) de manera que pueda detener el vehículo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse y su art. 11.1 que los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos.

En relación con el carácter “manifiesto” de dicha temeridad, tampoco ofrece duda que tal conducta resulta alarmante para cualquiera, que está en la conciencia de todos que tal exceso de velocidad implica un riesgo elevado de siniestralidad, en definitiva, que se trata de una temeridad patente para terceros. En este sentido un reciente estudio sobre “La Justicia en el Tráfico. Conocimiento y valoración de la población española” ponía de manifiesto cómo el 75 por ciento de los conductores valora en 8 (en una escala de 0 a 10) el riesgo de accidente de tráfico asociado al exceso de velocidad, percepción sólo superada por la peligrosidad asociada a la conducción tras el consumo de alcohol. Opinión avalada por determinadas estadísticas sobre accidentes de tráfico en España según las cuales la velocidad inadecuada aparece como causa principal o como factor concurrente en un elevado porcentaje de los siniestros con víctimas registrados (29% de los accidentes mortales en el año 2004).

No obstante, el segundo elemento exigido por el tipo del art. 380 –el resultado de peligro concreto para la vida o la integridad de las personas– impone la necesidad de analizar además de la forma de conducción las circunstancias en que la misma se desarrolla a efectos de evaluar la naturaleza y entidad del peligro generado, pues de ello dependerá la incardinación de los hechos en dicha figura legal o, excepcionalmente, su atipicidad.

Ciertamente la conducción temeraria posee, por sí misma, una evidente dimensión de riesgo en cuanto las normas vulneradas, basándose en la experiencia, prohíben aquellas conductas que normalmente desembocan en resultados lesivos. Es más, un exceso tan notoriamente desproporcionado de velocidad por regla general pondrá en concreto peligro la vida o integridad de terceros dada, por un lado, la incapacidad del conductor para detener a tiempo

el vehículo y la grave entidad lesiva derivada de un alcance, un frenazo, una maniobra evasiva, un mínimo despiste -factores todos ellos de probable producción en tales circunstancias- y por otro, la eventualidad de la presencia de otros usuarios que pueden verse expuestos a su conducta, aunque se trate de horas avanzadas o días de poco tráfico, pues no en vano la conducción se desarrolla en una vía pública. A tal efecto no pueden desconocerse ni el espectacular crecimiento del parque automovilístico experimentado en los últimos años ni la cultura del uso del automóvil que, hoy por hoy, impera en nuestro país.

Por último, en relación con el aspecto subjetivo del tipo, las anteriores consideraciones conducen al entendimiento de que el dolo estará de ordinario implícito en el comportamiento de dichos conductores.

No obstante, no cabe descartar que tal situación peligrosa no llegue a materializarse ante la ausencia de otras personas o vehículos para los que tal conducción pueda constituir un riesgo, circunstancia que, en definitiva, deberá ser puesta de manifiesto durante la instrucción de la causa.

Como acertadamente señala la Fiscalía consultante, la determinación del resultado de peligro concreto puede verse facilitada en aquellos casos en que los propios fotogramas obtenidos por el radar evidencian que el vehículo temerariamente conducido es ocupado por terceras personas, además del conductor.

Esta observación, exige no obstante, detenerse en la controvertida cuestión de la idoneidad de los acompañantes para ser considerados sujetos pasivos del delito.

En principio, siendo la vida y la integridad de las personas los intereses en última instancia tutelados en los delitos contra la seguridad del tráfico, debe entenderse que el riesgo generado para los restantes ocupantes del vehículo también debe ser amparado por el precepto (v.gr. SAP Soria 14.11.2003 condena por delito de conducción temeraria a quien condujo a gran velocidad pese a los ruegos de sus acompañantes que finalmente resultaron heridos).

Más dudoso resulta, sin embargo, el supuesto en que los acompañantes consienten libremente someterse a la situación de riesgo derivada de dicha forma de conducción. Un sector doctrinal sostiene la falta de aplicación del tipo ya en virtud de la eficacia supralegal del consentimiento, ya a partir del principio de la autopuesta en peligro como criterio de exclusión de la imputación objetiva del resultado. Otro sector defiende la plena tipicidad en atención a la irrelevancia del consentimiento en relación con las posibles lesiones que pudieran derivarse para aquellos de la conducción temeraria (SAP Cáceres 2ª 22.4.05). La reciente STS 1464/2005, de 17 de noviembre se ha pronunciado en este último sentido al condenar por delito de conducción con consciente desprecio por la vida de los demás en concurso ideal con un delito de homicidio a quien condujo por una autopista en dirección contraria y a gran velocidad durante 5 km colisionando, al sortear uno de los vehículos que venía de frente, con la valla de protección de la autopista, a consecuencia de lo cual resultó el

fallecimiento de su acompañante además de la puesta en peligro de la vida de los usuarios de otros vehículos. A tal efecto razona dicha sentencia el hecho de que el fallecido asuma el peligro no significa que el total dominio de la acción deje de corresponder al acusado.

No obstante, si los ocupantes aparecen como 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, no cabrá la apreciación de dicho elemento típico. Otro entendimiento conduciría a la paradoja de considerar a los ocupantes víctimas del delito y al propio tiempo inductores del mismo.

7. ART. 381 CP. MANIFIESTO DESPRECIO POR LA VIDA DE LOS DEMÁS.

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

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.

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

Siguiendo con el razonamiento de la contestación del Fiscal General del Estado sobre la calificación jurídico penal de la conducción de vehículos a motor¹⁸:

El tipo objetivo remite a la conducta descrita en el art. 380, de forma que requiere una conducción manifiestamente temeraria y la creación de un peligro concreto para la vida o la integridad de las personas, quedando configurado por tanto como delito de peligro concreto (STS 1464/2005, de 17 de noviembre).

En relación con el tipo subjetivo es preciso el dolo que vendrá referido a la conducción temeraria y al concreto peligro para la vida o la integridad de las personas, pero además el precepto contiene un específico elemento subjetivo del injusto constituido por “el consciente desprecio por la vida de los demás”

¹⁸ Consulta 1/2006 al Fiscal General del Estado sobre la calificación jurídico penal de la conducción de vehículos a motor a velocidad extremadamente elevada. 21 de abril de 2006.

que constituye la ratio essendi de estos delitos y es objeto de examen en el apartado siguiente por ser común a ambos.

Subtipo atenuado

En el párrafo segundo se describe un subtipo atenuado, de aplicación subsidiaria al del párrafo anterior, que adopta la estructura propia de los delitos de peligro abstracto al prevenir: 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.

Tal circunstancia lleva a la Fiscalía consultante a plantearse la posible aplicación de este subtipo al supuesto analizado, pero sabedora de que el consciente desprecio por la vida de los demás constituye un elemento subjetivo del tipo, se pregunta acto seguido si conducir a 245 km/h, sin otra circunstancia periférica, supone no sólo una temeridad manifiesta, sino además un consciente desprecio por la vida de los demás.

Responder a esta cuestión impone detenerse en los elementos típicos de esta figura delictiva.

Como recuerda la STS 615/2001, de 11 de abril, el tipo objetivo se forma por dos elementos, uno de carácter positivo referido igualmente a una conducción manifiestamente temeraria -por lo que deben reproducirse aquí las consideraciones efectuadas con anterioridad en relación con dicho elemento normativo- y otro de carácter negativo consistente en que no se haya puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, pues en ese caso el párrafo primero del art. 381 CP sería de aplicación preferente.

El tipo subjetivo, al igual que en la figura del primer apartado, está constituido además de por el dolo, que debe abarcar la conducta de conducción temeraria, por el elemento característico del “consciente desprecio por la vida de los demás”.

Como ha puesto de manifiesto la jurisprudencia (STS 561/2002, de 1 de abril) ese elemento subjetivo supone una alteración esencial de la estructura de esta figura en relación con los restantes delitos contra la seguridad Vial, porque en todos ellos –a excepción del 381- el tipo subjetivo está constituido por la conciencia y voluntariedad de la infracción de una norma de cuidado relativa al tráfico, pero no por la conciencia y voluntariedad del resultado que eventualmente puede ocasionar aquella infracción, mientras que en el delito a que ahora nos referimos el dolo abarca no sólo la infracción de la norma de cuidado sino también el eventual resultado. Debe entenderse que cuando el sujeto conduce con consciente desprecio por la vida de los demás está asumiendo y aceptando el probable resultado lesivo, lo que obliga a atribuirle, al menos, el dolo que la doctrina y la jurisprudencia denominan eventual.

La Circular 2/1990 FGE ya citada, tras advertir de la dificultad de concebir una conducción con temeridad manifiesta y puesta en concreto peligro

de la integridad o vida de las personas que no representase un menosprecio de la vida de los demás, concluía que la coexistencia de ambas figuras delictivas obliga a deslindar ambos tipos, dejando para el art. 381 –de hoy- aquellos supuestos de conducción en que la temeridad es manifiestamente más grave, y por tanto mayor la antijuricidad de la conducta.

Por tal razón, el tipo penal del 381 debe entenderse reservado a supuestos en los que el consciente desprecio va implícito en la conducta por su extremada gravedad y flagrancia.

Por tanto, el análisis de los datos objetivos acreditados, valorados desde las máximas de experiencia, resultará nuevamente determinante para indagar un elemento subjetivo como el consciente desprecio por la vida de los demás (SSTS 20.4.1994, 178/1996, de 19 de febrero, 561/2002, de 1 de abril, 1464/2005, de 17 de noviembre, entre otras). Si atendida la temeraria conducción en relación con las circunstancias de todo orden que constelaron el hecho (v.gr. zonas urbanas, proximidad de vehículos o terceras personas, densidad del tráfico, características de la vía, falta de visibilidad, climatología adversa, nocturnidad) resulta que el sujeto realizó una conducción tan extremadamente peligrosa, tan altamente temeraria, que permite inferir no sólo que lo hizo conociendo el elevado riesgo que para la vida de otras personas conllevaba su acción, sino que necesariamente tuvo que aceptar, consentir o representarse las consecuencias lesivas derivadas de la misma, podremos concluir que actuó con dolo eventual respecto de los previsibles resultados lesivos y estaremos en presencia de un delito del art. 381 CP.

En otro orden de cosas procede señalar, que el elemento del consciente desprecio por la vida de los demás del art. 381 no quedará desplazado cuando la conducta se realice a impulso de la huida de la persecución policial, como ha tenido ocasión de recordar recientemente la STS 1464/2005, de 17 de noviembre.

7.1. COMISO DEL VEHÍCULO O CICLOMOTOR

Siguiendo la doctrina establecida en la Instrucción de la Fiscalía de Murcia anteriormente referenciada, aún siendo precisa una clarificación legal, está fundamentada la interpretación de que es posible aplicarlo en todos los delitos contra la seguridad vial de los arts 379 y ss cometidos con vehículos de motor y no sólo en los casos de conducción con manifiesto desprecio del art 381. Los argumentos son que cuando se introdujo el precepto en 1989 se hizo con la finalidad de recordar que la medida estudiada cabía en la delincuencia de tráfico, ante su inaplicación por los Tribunales. Hay que ponderar que desde entonces y hasta épocas muy recientes la delincuencia vial ha sido minusvalorada por el legislador y por la praxis judicial. Las nuevas realidades (art 3.1 CC) y conciencia y cultura sobre seguridad vial fundan la interpretación propuesta.

De no ser así los delitos de tráfico, a excepción del previsto en el citado art 380, serían los únicos delitos de peligro del CP en los que no cabría el comiso. Es rechazable esta "discriminación", en la que subyace la consideración como de "segunda categoría" de la delincuencia vial. Finalmente, el vehículo de motor es objeto del delito y el arto 380 contiene no una mera remisión al arto 127 sino la consideración del vehículo como instrumento a efectos de su aplicación. Carecería de sentido que esta cláusula definitoria fuera aplicable a unos delitos sí y a otros no.

El régimen del comiso sería el de los arts 127 y 128 como para las demás infracciones dolosas de peligro. De acuerdo con este segundo no nos hallamos ante una medida obligatoria sino facultativa, fundada en el principio de proporcionalidad y flexibilidad apreciando las circunstancias del caso y del conductor.

La aplicación del comiso que se propone está restringida a los supuestos más graves de delincuencia vial. En primer lugar, a los delitos de conducción temeraria y con manifiesto desprecio de los arts. 380 y 381 generadores de un intenso riesgo para la seguridad de los demás usuarios. También cuando se trata de delitos de conducción embriagado, con exceso velocidad o del arto 384 CP y exista una relevante reiteración de condenas próximas en el tiempo que revelen el inminente peligro de que se acaben produciendo efectivas lesiones o muerte a los demás usuarios de las vías.

Por tanto, se llevarán a cabo, con la debida constancia en el atestado que se instruya, las investigaciones necesarias para acreditar la titularidad real del vehículo conducido por el imputado por cualesquiera de los delitos contra la seguridad vial a fin de que por el Fiscal se valore, de acuerdo con los criterios antes expuestos, la procedencia de interesar o no el comiso. Como antes se expresó, esa investigación policial será útil al mismo tiempo para poder imputar, en su caso, al propietario como cooperador necesario en el delito del arto 384 CP.

8. ART. 382 CP. APLICACIÓN DE LA PENA MAS GRAVE.

Art. 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.»

Con esta nueva regla concursal antes prevista en el art. 383 del anterior CP, se ha introducido la preceptiva de la pena mayor en su mitad superior, eliminándose la anterior referencia al arbitrio judicial (v.g. en la aplicación de las penas establecidas en los citados artículos, procederán los Jueces y Tribunales a su prudente arbitrio , sin sujetarse a las reglas prescritas en el artículo 66).

9. ART. 383 CP. NEGATIVA A SOMETERSE A LAS PRUEBAS.

Con motivo de la entrada en vigor 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, la negativa a someterse a las pruebas de detección alcohólica ha sufrido una importante modificación a la hora de su aplicación desde el punto de vista de intervención policial.

Art. 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 la 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».*

Según una instrucción del Tribunal Superior de Galicia¹⁹, se elaborará atestado en todos los casos de negativa injustificada a someterse a las pruebas, con independencia de que haya o no síntomas de embriaguez o el conductor se encuentre implicado en un accidente o haya cometido una infracción administrativa.

Así mismo, también es considerado negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas y por tanto, inmerso en el art.383 CP, el conductor que se negare a realizar las pruebas mediante aire espirado y solicite la realización de una extracción sanguínea. Este caso quedó perfectamente claro en una Sentencia del Tribunal Supremo²⁰ que en el fundamento de derecho segundo exponía lo siguiente:

“...el legislador ha optado por el mencionado sistema del etilómetro para la comprobación del nivel de alcohol en sangre de los conductores, y lo que es evidente es que no deja en manos del conductor la decisión sobre la práctica de las pruebas; esto es, se insiste, la prueba de contraste contemplada en los preceptos solo resulta posible cuando existe un previo resultado positivo (obtenido con el etilómetro)...”.

“Por ello, se concluye..., fijando como doctrina legal la siguiente:

¹⁹ Fiscalía del Tribunal Superior de Galicia. Instrucción en relación con la reforma del Código Penal en materia de los delitos contra la seguridad vial, de fecha 5 de diciembre 2007.

²⁰ Sentencia Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 5), de 27 junio 2006. Jurisdicción: Contencioso-Administrativa. Recurso de casación en interés de la Ley núm. 62/2004.

«a) Que la realización de las pruebas de alcoholemia, mediante etilómetro, impidiendo el registro de los resultados, constituye una infracción del artículo 12.2 de la Ley de tráfico, circulación y seguridad vial.

b) Que debe considerarse un incumplimiento del artículo 12.2 de la Ley de tráfico, circulación y seguridad vial, tipificado en el artículo 65.5.b de la misma Ley, la negativa a someterse a las pruebas del etilómetro aunque se solicite la realización de la prueba del análisis de sangre, derecho que reconocen los artículos 12.2 del LTCSV y el artículo 23.3 del Reglamento general de circulación.

c) Que la realización de la prueba de análisis de sangre, que reconocen los citados artículos, solo se puede pedir a efectos de contraste y siempre que se haya obtenido un resultado positivo».

9.1. CONSTITUYE DELITO NEGARSE A SOMETERSE A LA SEGUNDA PRUEBA.

En escrito remitido por la Fiscalía de Murcia²¹ en relación a la negativa a someterse a la segunda prueba de alcoholemia, se dan las siguientes instrucciones:

Según dispone el art. 22 del Reglamento General de Circulación (RGC) las pruebas para detectar la posible intoxicación por alcohol consistirán en la verificación del aire espirado mediante etilómetros oficialmente autorizados. La forma de practicar dicha prueba se regula en el art. 23 del citado RGC que prevé dos espiraciones realizadas con un intervalo mínimo de diez minutos. La segunda espiración ha de practicarse necesariamente (el agente someterá al interesado, dice el precepto) si la primera diera un resultado superior a 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre o 0,25 miligramos de alcohol por litro de aire espirado o, aun sin alcanzar esos límites, presentara la persona examinada síntomas evidentes de encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas.

Resulta claro de la regulación legal que las pruebas de detección alcohólica se conforman por dos espiraciones en los etilómetros evidenciales o de precisión (oficialmente autorizados), la segunda de las cuales ha de llevarse a cabo obligatoriamente en los casos previstos en el art. 23 del RGC y que acaban de ser expuestos. Por su parte, el art. 383 del Código penal (CP), en su literalidad, alude a la negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas que, como hemos visto, consisten en dos espiraciones, por lo que negarse a la segunda colmaría el juicio de tipicidad e integraría el delito de desobediencia específico que castiga el artículo 383.

²¹ Instrucción 1/09 de la Fiscalía de Murcia, de fecha 22 de junio de 2009, relativo a delitos contra la seguridad vial, dirigido a las jefaturas de policía local de la Región de Murcia.

Las diversas y encontradas opiniones mantenidas en doctrina y en la jurisprudencia provincial sobre la tipicidad de la negativa a la segunda espiración tienen su origen en la distinta interpretación de la finalidad prevista para ella en la regulación reglamentaria al disponerse que esa segunda prueba de detección alcohólica lo será "para una mayor garantía y a efectos de contraste".

Quienes rechazan considerar típica la negativa a someterse a esta segunda prueba lo hacen sobre la base de entender que la garantía de su práctica lo es exclusivamente para el sometido a ella, sin que de ello le pueda seguir otra consecuencia más gravosa que la propia del decaimiento en toda posibilidad de adquirir una mayor garantía de correspondencia del resultado de la primera de las pruebas con el real estado de impregnación que aquella haya arrojado (por todas, SAP Barcelona, 19-10-2007). Desde esta óptica, si el conductor desiste de la segunda espiración aceptando el resultando de la primera medición, no habría delito. Se entiende que es lícito renunciar a esta segunda prueba que no tiene otra finalidad que garantizar los posibles derechos del imputado (SAP Barcelona, 28-3-2006, SAP Zaragoza, 7-12-2004, entre otras muchas). Dentro de esta posición puede que quepa un matiz: si el sometido a la prueba simplemente se niega a la segunda sin aceptar el resultado de la primera podría estimarse la existencia del delito (SAP Santander, 13-2-2007). Contrariamente, no lo habría si el sujeto se niega a la segunda prueba solicitando directamente un análisis de sangre (SAP Sevilla, 13-1-2005). Para esta tesis intermedia, la simple negativa sin aceptación expresa del resultado de la primera integraría el delito.

Desde luego tienen razón quienes entienden que la doctrina fijada en la conocida STS 1/2002, de 22 de marzo no resulta aplicable para resolver la polémica por cuanto en el caso enjuiciado por el Alto Tribunal el acusado, después de someterse a la prueba de muestreo con el etilómetro digital, a lo que se negó realmente fue a la práctica de la pruebas legalmente establecidas (art. 383 CP) que han de serlo, como vimos, con los etilómetros de precisión o evidenciales (oficialmente autorizados: art. 22 RGC) al ser los únicos homologados y que cumplen los requisitos establecidos en la legislación de metrología (Ley 3/1985, de 18 de marzo, RD 889/2006, de 21 de julio y Orden ITC/3707/2006, de 22 de noviembre). En dicha sentencia el TS argumentó que, sometiéndose únicamente a la primera diligencia, la negativa implicaría un verdadero fraude legal, por cuanto dadas las características de los etilómetros con los que se practican las denominadas pruebas de muestreo podría cuestionarse el resultado obtenido con ellos con lo que, en la práctica, devendría absolutamente ineficaz la norma legal. Sobre la base de esta doctrina equívoca muchas sentencias provinciales estimaron típica la negativa a la práctica de la segunda prueba de espiración con el etilómetro evidencial (SAP Murcia, 23-5-2005, SAP Barcelona 20-4-2005, SAP Barcelona 13-5-2004, SAP Barcelona 22-1-2004, SAP Lérida 22-1-2004, SAP Valencia 15-4-2003, SAP Barcelona, 21-1-2002, SAP Bilbao 9-10-2002).

La conducta de quien, después del resultado positivo de la primera prueba, se niega a someterse a una posterior, encaja en la previsión típica del

delito del art. 383 Cp, pues la garantía de esa segunda espiración es tanto para el sujeto sometido a ella como al mismo tiempo para el correcto funcionamiento del sistema: de un lado, asegura el derecho de defensa del inculcado y, de otro, posibilita la eficacia probatoria de la medición. La condena en el proceso penal tiene que basarse en una prueba practicada con todas las garantías y la del alcoholímetro es una prueba pericial preconstituida (STC 3-10-1985) que también debe ser sometida a todas las garantías necesarias para su fiabilidad, sin que la confesión o la aceptación de los hechos imputados dispense en nuestro sistema de enjuiciamiento de la práctica de lo necesario para averiguar la verdad (art. 406 LECrim).

Los márgenes de error de los etilómetros (entre un 5% y un 7,5% según los informes del Centro Español de Metrología de enero y marzo de 2008) requieren de la obligatoriedad de esa segunda toma que se hace, como dice el precepto, para garantizar el resultado de la prueba y poder contrastarlo con el de la primera. Sin ella podrían plantearse futuras impugnaciones y cuestionarse el resultado. En suma, la pericia debe llevarse a cabo como establece el RGC, que requiere de dos mediciones y la aceptación o la negativa de someterse a su práctica lo es a las dos. Ello resulta especialmente exigible a la vista del nuevo tipo introducido en el CP por la reforma de la LO 15/2007 de conducción etílica o con una determinada tasa de alcohol al margen de cualquier sintomatología (art. 379, párrafo 2º, inciso 2º). Lógicamente, deberá ser requerido el sospechoso a la práctica de esta segunda toma con las advertencias pertinentes de las consecuencias de su negativa.

9.2. CONSTITUYE DELITO NEGARSE A SOMETERSE A LAS PRUEBAS DE DETECCIÓN DE DROGAS.

En el mismo sentido, pero centrándose en las pruebas para la detección de drogas se pronunció la DGT cuando dictó la siguiente Instrucción²²:

La Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se reforma el Código Penal en materia de seguridad vial oblig a aclarar la Instrucción 07/S-94 de este Centro Directivo, en los siguientes aspectos:

1. Todas las referencias que la citada Instrucción hace a los arts. 379 y 380 del Código Penal deben entenderse referidas a los actuales artículos 379.1 y 383.
2. Por otra parte, la mencionada Ley Orgánica ha introducido una modificación en el artículo 383 del citado texto, por el cual *“El conductor que requerido por un agente de la Autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de tasas de alcoholemia y la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes, y sustancias psicotrópicas a que se refieren*

²² Instrucción DGT del Subdirector General Adjunto de Recursos sobre Aclaración a la Instrucción 07/S-94 sobre procedimiento para la realización de pruebas para la detección de sustancias estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras, de fecha 26 de marzo de 2008.

los artículos anteriores, será castigado con 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”.

A tenor de esta modificación legislativa, es preciso aclarar el punto 1.1 del apartado III (*conductor que se niega a realizar las pruebas*) de la Instrucción 07/S-94 de este Centro Directivo sobre la realización de pruebas para la detección de sustancias estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, en el siguiente sentido:

1. Si el conductor requerido a someterse a las pruebas se niega a realizar a la prueba indiciaria de test salival, será informado por los Agentes de la obligación de someterse a la prueba legalmente establecida de reconocimiento médico, prevista en el artículo 28.1.a) del Reglamento General de Circulación, y que su negativa a someterse a esta prueba puede ser constitutiva de delito según lo previsto en el artículo 383 del Código Penal.

2. Si el conductor persiste en su negativa a someterse a la prueba del reconocimiento médico a pesar de las advertencias de los Agentes para que se someta a la misma:

a) Si no se aprecia ningún síntoma externo de la presencia de drogas, se procederá a elaborar atestado por delito de desobediencia del artículo 383 del Código Penal.

b) Si se aprecian síntomas externos de presencia de drogas, se le informará de sus derechos y se procederá a formular atestado por posibles delitos contra los artículos 379.2 y 383 del Código Penal, dejando constancia de tales signos en el acta correspondiente, procediendo, así mismo, a la inmovilización del vehículo en cumplimiento del artículo 70 de la Ley de Seguridad Vial.

A modo de resumen, se establece el siguiente protocolo de actuación ante la negativa a someterse a las pruebas reglamentariamente establecidas, habiendo tenido en cuenta para ello las conclusiones del Fiscal Coordinador Nacional de Seguridad Vial, la Sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo Penal 1/2002, de 22 de marzo de 2002 y la Sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo Contencioso Administrativo 62/2004, de 27 de junio de 2006.

El protocolo de actuación queda establecido de la siguiente forma:

- 1- Se elaborará atestado en todos los casos de negativa injustificada a someterse a las pruebas, con independencia de que haya o no síntomas de embriaguez o el conductor se encuentre implicado en un accidente o haya cometido una infracción administrativa.
- 2- En el atestado se debe hacer constar que se le ha requerido para su realización y que se le ha informado de que, en caso de negarse puede incurrir en un delito de negativa del artículo 383 del Código Penal.

- 3- Es obligatorio someterse a las dos pruebas realizadas con el etilómetro evidencial. Si únicamente accede a someterse a la primera de ellas se instruirá diligencias por negativa a someterse a las pruebas.
- 4- Cuando el conductor acceda a someterse a las pruebas pero no logre completar el ciclo de espiración se instruirán igualmente diligencias judiciales.
- 5- El derecho a realizar prueba de contraste por extracción sanguínea es un derecho para el exclusivo supuesto de que la segunda prueba de aire espirado produzca un resultado positivo. Por tanto, para poder realizar este derecho debe someterse a las dos pruebas y dar resultado positivo, sin que pueda sustituir el aire espirado por la extracción sanguínea.
- 6- La infracción administrativa del art. 21 RGC únicamente se aplicará a los conductores de bicicleta y a los peatones implicados directamente como posibles responsables de un accidente de circulación.

9.3. PRUEBAS PARA DETECCIÓN DE SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES, PSICOTRÓPICOS Y ANALOGOS

En primer lugar, es necesario recordar el contenido del art. 27 del RGC:

Estupefacientes, psicotrópicas, estimulantes u otras sustancias análogas.

"1. No podrá circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, los conductores de vehículos o bicicletas que hayan ingerido o incorporado a su organismo estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, entre las que se incluirán, en cualquier caso, los medicamentos u otras sustancias bajo cuyo efecto se altere el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro".

En base al citado artículo, debe denunciarse a aquellos conductores que tengamos conocimiento de que hayan consumido alguna sustancia tóxica antes de circular, así como a aquellos que conducen consumiendo un cigarro de haschis, al margen de que se le extienda la correspondiente acta por la Ley Orgánica 1/92 o que, en el caso que circulen bajo la influencia de las citadas sustancias, se proceda a la instrucción de diligencias.

En segundo lugar, recordamos el contenido del art. 28 del RGC:

Pruebas para la detección de sustancias estupefacientes, psicotrópicas, estimulantes u otras sustancias análogas.

1. Las pruebas para la detección de estupefacientes, psicotrópicas, estimulantes u otras sustancias análogas, así como las personas obligadas a su sometimiento, se ajustarán a lo dispuesto en los párrafos siguientes:

1.1. *Las pruebas consistirán normalmente en el reconocimiento médico de la personas 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, pudiendo consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos (artículo 12, número 2, párrafo segundo, in fine, del Texto Articulado).

1.2. *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 señaladas en el párrafo anterior. En los casos de negativa a efectuar dichas pruebas, el agente podrá proceder a la inmediata inmovilización del vehículo en la forma prevista en el artículo 25 del Reglamento.*

1.3. *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, debiendo ajustar su actuación, en cuanto sea posible, a lo dispuesto en el presente Reglamento para las pruebas para la detección alcohólica.*

1.4. *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, conforme se prevé en el artículo 65.5 a) y b), del Texto Articulado.*

ETILÓMETRO:

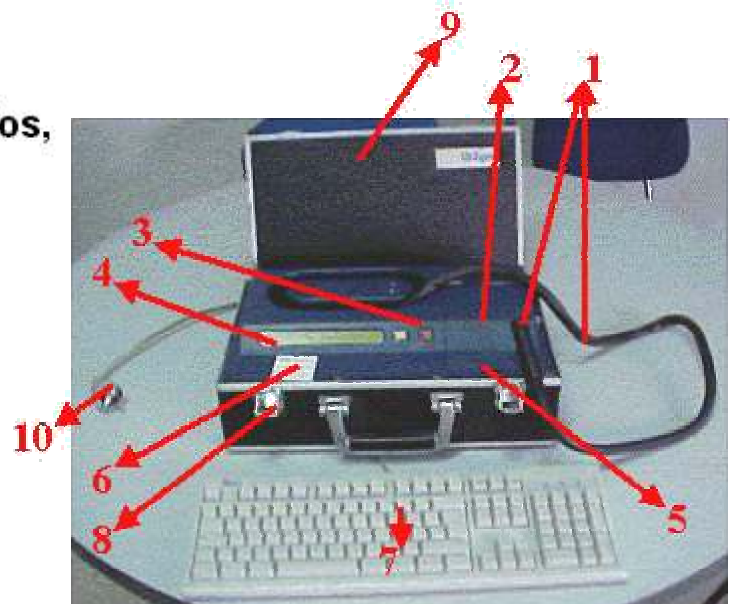
Dräger Alcotest 7110. (EVIDENCIAL)

Equipo de medición de Alcohol en aire espirado.



PARTES DEL MISMO.

- 1.- Tubo de soplado y soporte boquilla.
- 2.- Habitación para el papel de protocolos, e impresora.
- 3.- Botón rojo de inicio de pruebas e introducción de datos.
- 4.- Display.
- 5.- Ranura de salida de protocolos.
- 6.- Fecha de revisión.
- 7.- Teclado.
- 8.- Pestillos de cierre de maletín.
- 9.- Tapa de maletín de transporte.
- 10.- Cable Alimentación.



PREVENCIONES

- 1.- Existen dos cables de alimentación, uno para la red eléctrica y otro para el mechero del vehículo. Si utilizamos este último es necesario tener el motor en marcha.
- 2.- El papel de los tickets hay que introducirlo por detrás de la barra metálica que hay en el habitáculo y luego acompañarlo con los dedos hasta encararlo a la cinta de impresión, accionando el botón rojo que hay en el habitáculo.
- 3.- Para cambiar la cinta de impresión, basta con presionar en la parte donde indica "push" y colocar la nueva presionando a ambos lados de la cinta.

MODO DE REALIZAR LAS PRUEBAS CON ETILÓMETRO EVIDENCIAL

- 1.- Accionar el botón de la parte posterior del equipo evidencial.
- 2.- Esperar aproximadamente 12 minutos a que finalice las comprobaciones internas. Cuando se encuentre preparado realiza un pitido y en el display aparece la palabra LISTO.
- 3.- Para poder realizar la prueba, es necesario apretar el botón rojo que se encuentra junto al display y esperar dos minutos hasta que aparezca "SOPLE POR FAVOR ". Desde este momento disponemos de 3 minutos para que el usuario realice la prueba, si no se realiza prueba alguna, el aparato vuelve a la posición LISTO.
- 4.- Es necesario advertir al usuario que la suflación tiene que ser continuada y sin parar hasta que los asteriscos que se reflejan en el display mientras está soplando lleguen al final.
- 5.- Al finalizar la suflación, en el display pondrá "RETIRE LA BOQUILLA POR FAVOR". Es el conductor quien tiene que quitarla para que no estemos en contacto con la boquilla.
- 6.- A continuación volverá a salir la frase de "SOPLE POR FAVOR". El usuario tiene que volver a soplar y cuando finalice, en el display pondrá el resultado de la prueba y empezará a salir el ticket con el resultado. POR LO TANTO HAY QUE SOMETER AL CONDUCTOR A DOS PRUEBAS PARA OBTENER UN TICKET.
- 7.- Al finalizar la impresión del ticket, en el display aparecerá "COPIA ? PULSE BOTÓN ROJO". Si pulsamos el botón volverá a imprimir un nuevo ticket, pero como normalmente no se necesita, arrancaremos el ticket y el etilómetro volverá él solo a la posición de LISTO.
- 8.- Para la realización de la segunda prueba es necesario esperar como mínimo 10 minutos a partir de la hora reflejada en el ticket.

10. ART. 384. CONDUCIR SIN PERMISO O LICENCIA.

Art. 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 y trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días.

Las mismas penas 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.» (ENTRÓ EN VIGOR EL 01.05.2008)

Según se recoge en una instrucción de la Fiscalía de Murcia²³, quedan excluidos del delito tipificado en el art. 384 del CP los casos de conducción de un vehículo a motor o ciclomotor amparada por un permiso o licencia expedido de acuerdo con las normas de otro país, con independencia o al margen de que resulte canjeable en España o pueda ser convalidado por las autoridades españolas. Igualmente, la exigencia típica contenida en el nuevo art. 384 del Código Penal de no haber obtenido "nunca" un permiso o licencia autoriza a excluir del delito la conducción con un permiso caducado.

A lo anterior es preciso añadir que al no exigir el artículo 348 del Código Penal que el permiso o licencia sea el correspondiente al vehículo o ciclomotor que se conduce, ni emplear la expresión "permiso o licencia exigido por la legislación vigente", debe estimarse que quedan al margen del delito todos aquellos casos en que se conduzca con un permiso de una categoría que no sea la adecuada al tipo de vehículo conducido, a diferencia de la regulación contenida en el artículo 340 bis c) del Código Penal de 1973 que, al atribuir la cualidad de "correspondiente" al permiso obtenido, posibilitaba considerar relevante penalmente la conducción con un permiso que no permitía, conforme a las normas administrativas, conducir un vehículo de categoría distinta a la autorizada en la medida en que la titularidad del permiso sólo habilita para conducir determinados tipos de vehículos, la doctrina y la jurisprudencia concluían que era constitutivo de delito el conducir un vehículo de categoría distinta a la señalada en la autorización administrativa. Con la nueva regulación debe entenderse que queda fuera del tipo penal la conducción con un permiso inadecuado a la clase de vehículo, al margen, claro está, de la infracción administrativa que supone la conducción de un vehículo con un permiso que no habilita para ello (artículo 65.5 j) del Texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial.

²³ Instrucción 1/09 de la Fiscalía de Murcia, de fecha 22 de junio de 2009, relativo a delitos contra la seguridad vial, dirigido a las jefaturas de policía local de la Región de Murcia.

Por lo expuesto, debe considerarse delictiva la conducta de quien conduce un vehículo de motor para el que se requiere permiso cuando sólo se está en posesión de una licencia que autoriza exclusivamente para pilotar un ciclomotor. Estos casos deben considerarse dentro del ámbito de aplicación del artículo 384 del Código Penal al ser distintos los requisitos y condiciones exigidos por las normas administrativas para la obtención de una u otra autorización y la redacción alternativa del precepto que se refiere a "vehículo de motor o ciclomotor y a "permiso o licencia". Contrariamente, en aquellos casos en que el sujeto siendo titular de un permiso que le habilita para llevar un vehículo pilota un ciclomotor careciendo de licencia de conducción debe entenderse ausente el elemento intencional, como hizo la jurisprudencia anterior, que excluyó el dolo y por tanto el delito sobre la base del entendimiento de que "teniendo un permiso de conducir de categoría superior y apto para pilotar vehículos turismos, podía realizarlo menos cuando estaba autorizado para realizarlo más" (SAP Santander de 17 de febrero de 1977).

Está excluido del ámbito de aplicación del delito del arto 384, párrafo 2º, inciso 2º, sin perjuicio de la correspondiente infracción administrativa, la conducción de las llamadas "minimotos o minibikes" , de características similares a las motocicletas de competición pero de pequeño tamaño, aun cuando su cilindrada sea de 50 cc (como la de los ciclomotores) y puedan alcanzar velocidades de hasta 80 km/h, pues dichos vehículos no pueden circular por las vías públicas y sólo pueden hacerlo por circuitos privados, no estando previstos para ellos por ese motivo el requisito de la autorización administrativa para su conducción.

En este mismo sentido, respecto a la conducción de minimotos, el Director General de Tráfico D. Pere Navarro contestó con fecha 20 de junio de 2008 a una consulta acerca de la conducción de minimotos y mini-bikes en los supuestos contemplados en el art. 384 del vigente Código Penal, indicando lo siguiente:

"A pesar de que no se encuentran definidas en el anexo II del Reglamento General de Vehículos, las minimotos pueden ser consideradas como vehículos en sentido amplio, vehículos que no han sido autorizados para circular por la vías a las que se extiende el ámbito de aplicación de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 60 de dicha Ley, sólo los conductores de vehículos a motor y ciclomotores precisan de autorización administrativa para conducir, de aquella que el Reglamento General de Conductores determina, en función de las distintas categorías en que clasifica dichos vehículos.

El artículo 384 del Código Penal, en la redacción dada por la Ley Orgánica 15/2007 de 30 de noviembre, refiere la conducta que tipifica como delito a los vehículos y autorización a los que se ha hecho referencia en el apartado anterior.

Por tanto, como las minimotos no se encuentra entre dichos vehículos, su conducción no puede considerarse constitutiva del referido delito”.

En los casos de rectificación de la cilindrada, habrá que atender para estimar la concurrencia del delito a las características reales del vehículo resultado de la modificación y no a las que éste pudiera tener en el momento de su construcción, a pesar de la literalidad del precepto aludido, por cuanto los permisos y licencias amparan, a la vista de las disposiciones administrativas reguladoras, la conducción de vehículos y ciclomotores con unas determinadas condiciones de potencia en base a las cuales se exigen unos u otros tipos de autorizaciones.

La consideración de la seguridad del tráfico rodado como bien jurídico prioritariamente tutelado por el nuevo precepto permite estimar excluido del ámbito del delito aquellos casos en que se conduzca después de haber cumplido con los requisitos de aptitud psicofísica y de acreditar los conocimientos, habilidades, aptitudes y comportamientos exigidos para la obtención del permiso o licencia que se contemplan en la correspondiente regulación administrativa, aunque formalmente el documento no esté expedido por la autoridad administrativa ni materializado en el modelo correspondiente, pues en tales hipótesis difícilmente podrá sostenerse que ese bien jurídico protegido por el tipo penal se habrá visto puesto en peligro por quien acreditó su pericia para la conducción.

Por otro lado, resulta evidente que estarán dentro del ámbito de aplicación del delito de conducción sin permiso o licencia todas aquellas hipótesis en las que la autorización administrativa se hubiera obtenido fraudulentamente, por cuanto no existirá en tales casos un permiso válidamente obtenido, resultando el permiso falso inexistente, por lo que equivaldrá a no haberlo obtenido nunca, debiendo estimarse ambos delitos de falsificación y conducción ilegal.

Finalmente, si como consecuencia de la conducción sin permiso o licencia se originan daños en los bienes o lesiones en las personas, ese hecho delictivo generará la correspondiente obligación de reparar el daños causado a cargo del autor de la infracción, por lo que en tales casos en los atestados que se instruyan se identificará al titular de los bienes dañados o a la persona lesionada a los que se citará como perjudicados para el correspondiente juicio rápido.

10.1. COOPERACIÓN NECESARIA EN LA CONDUCCIÓN SIN PERMISO.

Siguiendo la doctrina establecida en la Instrucción de la Fiscalía de Murcia anteriormente referenciada, de acuerdo con el anexo I de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial, el hecho de conducir implica: el manejo del mecanismo de dirección o mando de un vehículo por lo que el sujeto activo del delito de conducción sin permiso es el conductor. Se trata, así, de un delito de propia mano, pues sólo puede ser

cometido por quien conduce un vehículo de motor o un ciclomotor sin haber obtenido nunca un permiso o licencia de conducción, si bien son posibles formas de participación, como la inducción o la cooperación necesaria, lo que ha sido admitido mayoritariamente por la doctrina y también por alguna jurisprudencia relativa a la anterior regulación del citado delito, como la STS de 14 de marzo de 1974 que contempló el supuesto de un padre, conductor habitual de un automóvil, que, pese a conocer que su hija carecía de habilitación legal para conducir vehículos de motor, pues sólo contaba 17 años de edad, le entrega la dirección del mismo, "sugiriéndole la idea de que ella lo condujese", acompañándole él en el asiento contiguo, confirmando la sentencia de instancia que condenó al padre y a la hija, como autores de un delito del artículo 340 bis c), argumentando: "pero como dice el considerando primero de la resolución recurrida, el dolo del interesado en este extremo está en el hecho de dar el mando a su hija que carecía de aptitud legal para conducir, todo ello a sabiendas y conociendo que con ello creaba conscientemente un riesgo, y también este procesado aparece autor de ello por cooperación, que debido al ejercicio de la autoridad paterna, se transmuta en autoría completa".

Conductas como las expuestas, fácilmente imaginables, como la del padre que cede el volante al hijo, carente de permiso, o la del empresario que ordena a su empleado conducir el camión de reparto, conociendo que no tiene habilitación legal para ello, permiten, a la vista de la regulación de la autoría del artículo 28 del Código Penal. Su encuadre en las figuras de la participación por cooperación necesaria o por inducción, reservándose el título de autor para quien materialmente ejecuta la acción descrita en el tipo penal, que en el caso del delito del artículo 384 del Código Penal viene referida a la conducción de un vehículo de motor o un ciclomotor, sin la necesaria habilitación legal.

Todo lo expuesto ha de servir como base para la imputación del delito del art 384 CP al propietario del vehículo, no conductor, que permite que un tercero que carece de permiso o licencia, conduzca por la vía pública, siempre que concurren estos dos elementos: uno objetivo, facilitar el uso del vehículo o ciclomotor, elemento o instrumento imprescindible para cometer el delito, y otro de carácter subjetivo, representado por el necesario conocimiento que la persona a la que se facilita el vehículo o el ciclomotor carece de la necesaria autorización administrativa.

No cabe duda, en aplicación de lo antes expuesto, que la participación del propietario en estos casos colma los requisitos doctrinales y jurisprudenciales para considerarle cooperador necesario, pues sin su decisiva aportación no sería posible cometer el delito por parte del conductor no propietario.

En consecuencia, con la debida ponderación, deberán dirigir sus actuaciones de investigación no sólo sobre los conductores sin permiso o licencia, sino también sobre los propietarios para determinar su participación en los hechos y en su caso, cumplidos los requisitos antes referidos, imputarles el delito del art. 384 del Código Penal, si tras la investigación quedara acreditado su participación en el hecho punible como cooperador necesario.

Los atestados incoados en los casos de conductores sin permiso o licencia y que además son propietarios del vehículo o van acompañados de éste, se deberán tramitar como juicios rápidos.

En los demás atestados en los que deba investigarse la identidad y participación del propietario, teniendo en cuenta que la instrucción de estas causas no reviste especial complejidad, podrán presentarse como juicios rápidos, una vez concluida esa mínima investigación.

Investigación que además facilitará la posibilidad, como a continuación se expresará, de que el Fiscal pueda interesar, en caso de estimarlo procedente por concurrir los requisitos necesarios, el comiso del vehículo o ciclomotor.

11. ART. 385. ORIGINAR GRAVE RIESGO PARA LA CIRCULACIÓN.

Art. 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: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.»

Siguiendo la doctrina establecida en la Instrucción de la Fiscalía de Murcia anteriormente referenciada, hasta el presente, los Fiscales de Seguridad Vial han dirigido sus investigaciones y acciones penales contra los conductores que son sujetos activos exclusivos de los delitos de conducción embriagado, con excesos punibles de velocidad, que han sido privados del permiso de conducir, que no lo han obtenido nunca o que inciden en conducciones temerarias, siendo conscientes de que de mayor importancia que la respuesta penal son las medidas de educación y formación que han de enlazar con las finalidades educativas y también de reinserción que corresponde a las normas sancionadoras.

Así, los datos estadísticos apuntan a que un alto porcentaje de accidentes se debe a errores humanos (distracciones, consumo de tóxicos, velocidad, conductas asociales en general) evitables con las referidas medidas. Constatando que son una reducida minoría los conductores que llevan a cabo comportamientos merecedores de sanción, frente a la gran mayoría que conducen con responsabilidad.

Sin embargo, en el Código Penal hay otros tipos en los que los sujetos activos no son ya exclusivamente los conductores, sino terceras personas, particulares o personal integrante de las Administraciones Públicas que incumplen sus deberes creando riesgos graves para la seguridad vial o a las

víctimas de los accidentes. Una aplicación eficaz de estos delitos a los que nos referimos a continuación puede traducir la idea de que la seguridad vial es responsabilidad no sólo de los que circulan por las vías sino de todos los ciudadanos, incluso de los integrados en entidades públicas.

En el delito del art. 385 CP: Creación de graves riesgos para la circulación, el bien jurídico protegido por este tipo penal son las condiciones de seguridad de las vías, de las infraestructuras y de los elementos relacionados con ellas. Aporta un enfoque distinto y complementario con los demás que le preceden. En él se penaliza el incumplimiento de obligaciones relativas no a la conducción sino al estado de la vía por donde discurre. El estado de las infraestructuras tiene incidencia directa en la seguridad vial.

Junto a la educación del conductor y las mejoras tecnológicas de los automóviles, el tercer pilar europeo para combatir la siniestralidad vial es la mejora de las infraestructuras ya reseñada como tal en la Decisión 1692/96 del Parlamento Europeo y del Consejo, en el Libro Blanco de 12-9-2001 y en el Programa de Acción Europeo de seguridad vial de 2-6-2003. Hitos decisivos han sido la Directiva 2004/54/CE sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la red transeuropea de transportes de carreteras. Recientemente, la Directiva 2008/96 de 19-11 sobre gestión de seguridad de las infraestructuras viarias (con obligación de incorporación al derecho interno hasta el 19-12-2010) incorpora nuevas obligaciones en relación con la auditoría de carreteras. Con principios y reglas similares a la primera, se regulan la evaluación de impacto y las auditorías de seguridad vial para proyectos de infraestructura e inspecciones de seguridad, imponiendo a la Administración la obligación de formar a los auditores. La normativa europea revela, en síntesis, una creciente exigencia e imposición de deberes a las autoridades e indirectamente a los ciudadanos en materia de preservación de la seguridad de las vías (los particulares tienen derecho a invocar la Directiva no transpuesta frente al Estado de conformidad con la STJCE de 26-9-96). La Directiva 2008 citada, con un apoyo explícito en la investigación científica, expresa que al aplicar estas medidas se constata una reducción de la siniestralidad, generándose indudables efectos preventivos sobre la delincuencia de tráfico.

El tipo del art. 385 CP fue introducido en la Reforma penal de 1962, siendo desde entonces un tipo de escasa aplicación en la praxis de los Tribunales. Tal aplicación es nula cuando nos referimos a funcionarios públicos como posibles sujetos activos del mismo al incumplir sus deberes de cuidado.

Se trata además de un tipo en que los posibles sujetos activos pueden ser peatones, terceras personas ajenas al tráfico, funcionarios de la Administración y empleados o directivos de empresas que realizan obras de señalización, conservación o construcción de vías públicas por las que discurre el tráfico viario. Ofrece, por tanto, como decíamos, un enfoque de responsabilidades compartidas en mantener en buen estado nuestras carreteras y calles y evitar así tragedias personales derivadas de accidentes.

La gran mayoría de obligados con la vía cumplen sus deberes y sólo una minoría los desatiende. El Derecho penal debe quedar reservado en virtud del

principio de intervención mínima para los hechos que revistan singular gravedad. En lo demás, son suficientes frente a estas conductas minoritarias la potestad sancionadora de la Administración y su responsabilidad patrimonial.

La acotación principal en este sentido es la de que el delito exige que se origine “un grave riesgo para la circulación”. Una interpretación ajustada a las exigencias del Derecho penal nos lleva a requerir que las conductas delictivas incrementen de modo notable o intenso las probabilidades de sufrir accidentes, sin que se precise el peligro concreto de los arts. 380 y 381 CP. La creación de la situación de riesgo o el no hacerla desaparecer han de significar el incumplimiento o infracción de deberes normativos de cuidado previstos en las normas legales. Así citamos el art. 13 de la Ley de Carreteras de 29-7-1988 que impone deberes de conservación en condiciones de seguridad y señalización de la vía a la Administración estatal y los correlativos de la legislación autonómica de carreteras que los imponen a autoridades de este orden. El art. 57 de la Ley de Seguridad Vial, LSV (Texto articulado de 2-3-90) los prescribe, en general, a los titulares de las vías públicas que pueden ser también Diputaciones o Ayuntamientos y en materia de señalización de obras así como, en su caso, a las empresas adjudicatarias.

De otra parte, cuando el peligro está debidamente señalado de manera que puede ser percibido por el conductor sin que se alteren las condiciones de seguridad con que conduce puede no ser de aplicación el delito que estudiamos, sino que los hechos constituirían infracción administrativa.

La primera modalidad de conducta típica del art 385.1º es la “colocación de obstáculos imprevisibles”.

La doctrina jurisprudencial de Audiencias condena por supuestos de colocación o abandono de objetos en la vía. Citamos, en vía de ejemplo, el hacerlo a altas horas de la madrugada originando que los vehículos tuvieran que circular en dirección contraria (SAP Córdoba 17-6-2005), dejar un bidón vacío por la noche en carretera con gran densidad de tráfico (SAP Murcia de 28-5-2002), volcar contenedores de basura (SAP Pontevedra 11-4-2001) y arrojar objetos desde el coche a la calzada(SAP Guipúzcoa 6-4-2005). También por arrojar objetos a otros vehículos en circulación (SAP Madrid 27-9-2004).

El propio vehículo puede constituir obstáculo imprevisible cuando se detiene en mitad de la calzada sin señalización (SAP Soria 17-10-2001). También el propio peatón cuando deambula por la calzada en estado de embriaguez o por lugares no habilitados originando en los vehículos maniobras peligrosas para terceros (SSAP Guipúzcoa 18-3-2003 y 23-4-2004). Los últimos datos estadísticos nacionales sobre siniestralidad apuntan a que cerca de un 50% de peatones cruzaron la calzada antirreglamentariamente (en reciente procedimiento del Juzgado de Instrucción 28 de Madrid la Fiscalía ha acusado a un peatón de delito de imprudencia al deambular descoordinadamente por la M-40 y generar un accidente de tráfico ante las maniobras de frenada y elusión de otros conductores con lesiones para sus ocupantes).

También pueden ser obstáculos imprevisibles la realización de obras no autorizadas en las vías (arts. 4 y 139 .4 Reglamento de Circulación y 31a) y b) de la Ley de Carreteras) o actividades o instalaciones peligrosas o insalubres (arts. 31.4 c) de la Ley de Carreteras) o las que no están debidamente señalizadas (arts. 57.3 LSV y 139 y 140 Reglamento).

El derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables se refiere a acciones de dejar caer o verter y tiene su contrapunto administrativo en las prohibiciones del art 10.4 LSV. El tipo se estima en casos de vehículos que derraman en la calzada arena, gasóleo (SAP Guipúzcoa 23-4-2004) u otros elementos de la carga que generan peligros de deslizamientos y obligan a maniobras de riesgo.

La mutación y anulación de señales son conductas que pueden consistir en pintarlas, taparlas, doblarlas y otros comportamientos que reduzcan gravemente su visibilidad o induzcan, también de modo grave, a confusión como colocar sobre ellas o en sus inmediaciones placas, carteles, marcas, publicidad u otros objetos que produzcan este efecto (arts. 58.2 y 3 LSV y 142 Reglamento de Circulación).

La sustracción en arrancarlas y llevárselas. La jurisprudencia de Audiencias sanciona así a quien tumba señales de dirección obligatoria, dirección prohibida y prohibido estacionar (entre otras, SAP Barcelona de 17-2-2005) o tira las vallas y pivotes que señalizan una obra (SAP Zaragoza de 3-9-2003).

La expresión “por cualquier otro medio”, para que sea conforme con el principio de taxatividad, ha de reputarse incluyente de una cláusula de analogía con las modalidades anteriores. Aquí podríamos incluir la emisión sobre las vías de perturbaciones electromagnéticas, ruidos, gases y otros contaminantes (art. 10.5 y 7.4 del Reglamento LSV). Del mismo modo la quema de rastrojos, vertederos de residuos y basuras con peligro de que el humo producido por la incineración de basuras o incendios ocasionales pueda alcanzar la vía y poner en riesgo la circulación (arts 6.1 LSV y 6 y 7.4 del Reglamento).

También la conducción con emisión de perturbaciones electromagnéticas y niveles de ruido, gases o humos y contaminantes en valores superiores a los permitidos o en los casos de haber sido objeto de reforma de importancia no autorizada (art. 10.6 LSV) o la circulación con escape libre sin el preceptivo dispositivo silenciador de explosiones (art. 7.2 del Reglamento). Siempre que todo ello origine un grave riesgo para la circulación en los términos apuntados y con sujeción al principio de intervención mínima, para los casos de mayor gravedad de injusto, dejando en lo demás que intervengan las potestades sancionadoras de la Administración.

Hemos de decir que la seguridad vial se halla íntimamente unida a la protección del medio ambiente como revelan las Directivas y normativa europea apuntada y que una interpretación progresiva del bien jurídico protegido en los delitos de los arts 379 y ss. debe llevar a asumir esta perspectiva de indisoluble unión.

En la expresión legal también podemos incluir los casos de destrucción, deterioro o sustracción de farolas de alumbrado, vallas, medianas u otros elementos auxiliares de la vía que cumplan funciones de seguridad (arts. 31.4 b) y c) Ley de Carreteras.

En la modalidad típica del art. 385.2 nos hallamos ante un delito de comisión por omisión que ha de relacionarse con el art 11 CP.

La alteración en las condiciones de seguridad de la vía que obliga a restablecerla puede originarse por su mera utilización, por causas fortuitas o por cualquier otra circunstancia.

Ha de aclararse que pueden ser sujeto activos los particulares que fortuita o imprudentemente realizaron las conductas del art 385.1 CP y que de acuerdo con los arts 10.3 LSV, 5.1 y 3 del Reglamento y 10.3 LC no lo hagan desaparecer lo antes posible y lo señalicen adecuadamente. En la jurisprudencia de Audiencias las SSAP Alicante 23-9-99 y SAP Asturias 5-4-2001 sancionan a los que arrojan accidentalmente sustancias deslizantes y conscientes posteriormente no hacen nada para eliminarlo o advertir a los demás. La SAP Segovia de 23-9-2005 penaliza el dejar barro por los camiones de una escombrera sin adoptar tampoco medidas pese a los requerimientos de terceros.

De este tipo y de modo principal pueden ser sujetos activos, como dijimos, los funcionarios públicos respecto de los que no hay ninguna sentencia de condena en la jurisprudencia.

La omisión dolosa puede originarse cuando desde la construcción de la vía hay trascendentales déficits (trazados de curvas claramente peligrosos, firmes claramente irregulares, graves errores en la señalización) de los que son conscientes el funcionario o funcionario y que incumplen la Ley de Carreteras y normativa complementaria originando un grave riesgo para la circulación. También puede incidir en este comportamiento el contratista que lleva a cabo la construcción con estas graves irregularidades. Ello ocurrirá cuando no coloque en la vía las calidades, materiales y elementos exigidos por la adjudicación y la legislación vigente. En todo caso, los concesionarios cuando incumplan similares deberes.

Las responsabilidades también pueden surgir en el mantenimiento de la vía, tanto por los funcionarios como por empleados o directivos de empresas ejecutoras de obras o adjudicatarias del mantenimiento de la vía urbana o interurbana cuando por su utilización o por cualquier otra razón o por la defectuosa realización de obras se han originado relevantes carencias de seguridad (estado del firme, señalización etc...) de idéntico signo que asimismo originen un grave peligro para la circulación. En este caso, como en el anterior, es preciso que el funcionario o particular tenga deberes normativos de cuidado, de conformidad con el título competencial, contractual o de concesión derivado de sus concretos cometidos y obligaciones (funciones de inspección, vigilancia o actuación) y con las exigencias del art. 11 CP (arts 57.1 LSV y 139.1 Reglamento).

Es preciso, de otra parte conforme al principio de culpabilidad que tales deberes le sean exigibles y que se pruebe el conocimiento de la situación de peligro.

En materia de túneles el Decreto 635/2006 de 26-5 de incorporación de la Directiva antes citada que extiende sus efectos a todas las carreteras del Estado, señala deberes normativos a la autoridad competente, a la empresa explotadora de la gestión del túnel y al responsable de seguridad.

La omisión del deber de socorro .

La repulsa social que generan deleznable y cobardes comportamientos en los que se abandona a su suerte a personas que como consecuencia de accidentes de tráfico se encuentran o se las coloca en situación de desamparo, eligiéndose únicamente entre permanecer pasivo o huir del lugar incrementando así el grave riesgo de que aquellas puedan perder la vida, no es la única respuesta que da la sociedad a estas despreciables actitudes puesto que el rechazo colectivo a esas conductas que prescinden de los más elementales deberes cívicos o de solidaridad humana tiene su reflejo en el Código Penal.

El Tribunal Supremo (Sentencia de 28 de enero de 2008) nos recuerda que los delitos de omisión del deber de socorro sancionan genéricamente una conducta insolidaria pero que se concreta en supuestos de peligro manifiesto y grave para la vida o la integridad física. Por ello, aunque los bienes jurídicos amparados de forma inmediata por la norma penal serían la solidaridad humana o los deberes cívicos más elementales, de forma mediata los relevantes bienes que se protegen no son otros que la vida o la integridad física. La omisión del deber de socorro, se castiga en los arts. 195 y 196 del Código Penal, sancionándose en el primero de ellos la omisión de socorro genérica y en el segundo la omisión de socorro por denegación de asistencia sanitaria.

Concretamente el art. 195 del Código Penal castiga tres conductas distintas de omisión del deber de socorro:

1.- La omisión personal del deber de socorro, que castiga con la pena de multa de tres a doce meses al que pudiendo hacerlo, sin riesgo propio ni de terceros, no socorriera al que se halle desamparado y en peligro manifiesto y grave.

2.- La omisión de petición de socorro, que sanciona con la misma pena al que impedido de prestar socorro no demande con urgencia auxilio ajeno.

3.- La omisión de socorro a la víctima de accidente, que castiga con la pena de prisión de 6 a 18 meses los supuestos en los cuales la víctima lo es por un accidente ocasionado fortuitamente por el que omite el auxilio y si este fuera imprudente con la pena de 6 meses a cuatro años de prisión.

En los dos primeros supuestos se sanciona la mera actitud omisiva de no hacer nada para socorrer a una persona cuando el autor de la omisión no ha tenido participación directa ni indirecta en el resultado lesivo que exige el socorro de la víctima, por tanto este delito, en el ámbito de la seguridad vial, puede ser cometido por cualquier persona y no solo por aquel que por sus conocimientos técnicos pudiera ser de mayor utilidad para quién está en peligro (STS 16/5/02), debiendo responder penalmente tanto los viandantes o conductores de otros vehículos cuando existiendo una persona en situación de desamparo y en peligro manifiesto optan por no hacer lo debido es decir; socorrer o ayudar de forma eficaz según las circunstancias que exija la concreta situación.

En el tercer supuesto, en el que la víctima lo sea por accidente ocasionado por el que omite el auxilio, la exigencia de intervención a los causantes de los accidentes es superior al de las personas que pudieran estar presentes, mereciendo mayor reproche por la desatención a aquella persona que se encuentra en grave peligro como consecuencia directa de una previa actuación a él imputable lo que conlleva que la conducta se castigue más gravemente; así la Sentencia de la Audiencia Provincial de Alicante de 16 de junio de 2008 nos recuerda que “no cabe excluir la comisión de un delito de omisión del deber de socorro porque el hecho se produjese en presencia de terceros; ello no elimina la situación de desamparo de la víctima, lo que acontece en accidentes provocados por el sujeto que huye, aunque haya en el lugar otras personas que pudieran prestar auxilio al necesitado, pues el deber de prestar auxilio a la víctima de un accidente de circulación originado por el propio conductor constituye una obligación personalísima de éste, de lo que no queda liberado por más que pudieran existir otros sujetos capaces de prestar la atención necesaria, deber que sólo cesa cuando exista la certidumbre de que el auxilio, en la medida que él mismo pudiera proporcionarlo, ya ha sido prestado”.

Por otro lado, el art. 196 del Código Penal castiga con las penas de los artículos anteriores en su mitad superior e inhabilitación para empleo o cargo público, profesión u oficio por tiempo de seis meses a tres años, al profesional que causa un grave riesgo a la salud de una persona por haberle denegado asistencia sanitaria o por haber abandonado el servicio que estaba prestando; sancionando así la conducta inactiva del profesional sanitario se encuentra íntimamente vinculada con el riesgo grave para la salud de las personas, debiendo tenerse en cuenta que por su condición de técnico en medicina la prestación de auxilio es exigible aún en el caso de un inmediato y previo fallecimiento a fin de constatar cuanto menos si las labores de reanimación pudieran resultar útiles.

Por último hay que recordar que, para cuando no concurran los presupuestos de los mencionados artículos del Código Penal, puede ser sancionable la omisión del deber de socorro desde el punto de vista administrativo.

Así, tanto en el art. 51.1º de la Ley de Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial como en el art. 129.1 del Reglamento General de la

Circulación se exige la obligación de auxilio a “los usuarios de las vías que se vean implicados en un accidente de tráfico, lo presencien o tengan conocimiento de él estarán obligados a auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas, si las hubiera, prestar su colaboración para evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos. Y en el art. 129.2 se exige que: Todo usuario de la vía implicado en un accidente de circulación deberá, en la medida de lo posible:

d) Prestar a los heridos el auxilio que resulte más adecuado, según las circunstancias, y, especialmente, recabar auxilio sanitario de los servicios que pudieran existir al efecto.

e) Avisar a la autoridad o a sus agentes si, aparentemente, hubiera resultado herida o muerta alguna persona , así como permanecer o volver al lugar del accidente hasta su llegada, a menos que hubiera sido autorizado por éstos a abandonar el lugar o debiera prestar auxilio a los heridos o ser él mismo atendido; no será necesario, en cambio, avisar a la autoridad o a sus agentes, ni permanecer en el lugar del hecho, si solo se han producido heridas claramente leves, la seguridad de la circulación está restablecida y ninguna de las personas implicadas en el accidente lo solicita.

Los Fiscales procurarán una eficaz aplicación de estas normas para que las víctimas de accidentes, cuyos derechos están obligados a proteger, reciban desde el principio sin retrasos o demoras en que se juegan la vida o limitaciones permanentes, una eficaz asistencia por los viandantes, conductor implicado, demás conductores , agentes públicos y servicios sanitarios.