

## CONCLUSIONES DEL CURSO “LA SEGURIDAD VIAL EN LA JUSTICIA ANDALUZA”, SEVILLA 3 Y 4 DE JUNIO DE 2.010

### 1º.- FRANCISCO JAVIER DE TORRES MARTINEZ

#### Fiscal Delegado de Seguridad Vial en Málaga

**Art. 379-2** “con las mismas penas será castigado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0´60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1´2 gramos por litro”.

En este párrafo con dos incisos se recoge un mismo delito de peligro consistente en conducir bajo la influencia de sustancias que alteran las capacidades para conducir con seguridad. Sin embargo, tiene dos manifestaciones típicas distintas:

**a) la conducción bajo la influencia de drogas tóxicas.. o bebidas alcohólicas. Llamado delito de influencia.**

**b) la conducción con tasa de alcohol superior a la fijada legalmente. Llamado delito de tasa típica**

#### Elementos comunes a todas las manifestaciones:

- 1- **El bien jurídico protegido:** Hay que partir de la idea de un gran numero de las actividades humanas hoy día necesarias comportan la producción de un riesgo para personas y bienes, y es en el ámbito de la circulación de vehículos de motor donde quizás este riesgo es mas patente y en consecuencia donde existe una mayor aceptación social del riesgo que comporta la actividad.
- 2- Se trata de un delito de peligro (que para su existencia no exige un resultado dañoso) abstracto (frente a los delitos de peligro concreto) potencial (incrementando la probabilidad de un evento perjudicial) que protege un bien jurídico de naturaleza colectiva supraindividual como es la seguridad vial que se proyecta ante todo sobre la vida y la integridad de las personas integrantes del colectivo.
- 3- **Elementos del tipo.**
  - a) vehículo de motor. Concepto : teniendo en cuenta la LSV y el anexo final del R.D-L 339/90 de 2 de marzo.
  - b) El concepto “conducir”. Es el elemento esencial, verbo nuclear del tipo que define la conducta típica, sin cuya conjugación no puede existir el delito.

Se plantean los problemas en las maniobras relativas a salida de garaje, aparcar, y en general las de breve duración.

También se pueden plantear en los supuestos en que habiendo traslación física y dirección no hay impulsión mecánica a motor.

- c) El lugar de la conducción. ¿para que la conducción sea punible es necesario que se realice por vías de circulación abiertas al tráfico o cabe realizarla en otros lugares como zonas peatonales, aparcamientos, playas, zonas rurales, urbanizaciones privadas, recintos cerrados etc.?

El Art. 2 LSV nos dice que sus preceptos obligaran a los usuarios que discurran transiten o permanezcan en las vías y terrenos públicos aptos para a circulación, tanto urbanos como interurbanos; a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud sean de uso común, y a los

titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

- d) El concepto drogas toxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas. Se ha discutido si el concepto que aquí se maneja debe ser o no idéntico al concepto que se maneja en el Art. 368 CP.

Las no incluidas en las listas podrían dar lugar a sanción administrativa ya que los Art. 12 y 65 del RD 339/90 y los Art. 27 y 28 del RD 1428/93 que aprobó el reglamento de circulación se refieren a “otras sustancias análogas”, concepto de analogía que no permite el tipo penal.

- e) El concepto bebidas alcohólicas. no presenta problemas por cuanto coincide con el concepto vulgar o común.

El único problema podría devenir de la palabra bebidas, lo que ha hecho que algún autor se plantea si quedaría fuera del tipo la ingesta de alcohol por medio de sólidos, haciendo masa con ellos, o introducción en el cuerpo humano por otras vías.

Se postula una modificación en que se sustituya la palabra bebidas por sustancias.

### Elementos específicos.

- a) **Influencia del alcohol o drogas.** Es el tipo de influencia o clásico, en el cual no solo hay que acreditar la ingesta de alcohol o drogas sino precisar que grado de afectación o limitación de las facultades es necesario para incidir en el tipo. El tipo no depende tanto de la tasa de alcohol o drogas como de la intensidad con que el alcohol o drogas (cualquiera que sea su cuantía, normalmente inferior a la tasa penal como después veremos) afecta a las facultades para conducir y a la creación de riesgo o peligro que se trata de prevenir.

- b) La **concreción de la tasa y su trascendencia.**

En el precepto se articula un concepto legal de afectación de las facultades por la inmoderada ingesta de alcohol a partir de la superación de una cantidad fijada en la norma penal, de tal forma que a partir de esas cantidades, cualquiera que sean las circunstancias del caso, se considera esa conducción con presunción iuris el de iure especialmente peligrosa y por ello delictiva.

La expresión “en todo caso será condenado..”pone de manifiesto la rotundidad del precepto para que el arbitrio judicial sea mínimo.

- c) El **gran olvido de la reforma** han sido las drogas estupefacientes y sustancias psicotrópicas al no existir consenso sobre los niveles de concentración a partir de los cuales se puede hablar de afectación y por los problemas de su medición.

La normativa vigente sobre trafico rodado y drogas se recoge en el Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003) en cuyo Art. 27 se prohíbe circular a los conductores de vehículos (en general) y bicicletas que hayan ingerido o incorporado a su organismo psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas entre las que se incluyen los medicamentos u otras sustancias bajo cuyo efecto se altere el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro. Y el Art. 28 regula las pruebas para la detección de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y sustancias análogas, estableciendo que normalmente consistirán en el reconocimiento medico de la persona obligada y en los análisis clínicos que el medico forense u otro titular experimentado, o personal facultativo del centro sanitario o instituto medico al que sea trasladado aquella, estimen mas adecuados. A petición del interesado o por orden judicial se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, que podrán consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos.

El proyecto Druid de la Unión Europea.

**4- Formas imperfectas.** ¿es admisible la tentativa en este tipo de delitos?  
la tesis negativa. El problema de los delitos de simple actividad o formales.  
Algunos supuestos de admisión jurisprudencial

**5- Participación. Coautoría.**

El concepto de conductor en el anexo final del RDL339/90 por el que se aprueba el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad .

Supuestos de coparticipación en los actos materiales.

Supuestos de coparticipación por inducción, y por cooperación necesaria

**6- La problemática probatoria.**

a) del alcohol. Los alcoholímetros.

b) De las drogas.

**2º.- OSCAR SAIZ LEONOR**

*Magistrado Juez Juzgado Instrucción nº 18 de Sevilla*

**1.) LA RESPONSABILIDAD CRIMINAL (diligencias de constatación).**

Se ha incluido la responsabilidad criminal para recordar las diligencias que llevan al archivo del proceso, en cuyo caso se dictará título ejecutivo, con las particularidades que veremos, o al plenario, que conllevará sentencia, y que si es absolutoria supondrá, de nuevo, una vez alcance firmeza el dictado de título ejecutivo, y si es condenatoria, se declarará la responsabilidad criminal, antecedente de la civil *ex delicto*, y alcanzando firmeza será ejecutada. Ni por tiempo ni por extensión cabe un análisis pormenorizado del juicio de faltas: autodefensa, asistencia letrada, proposición y práctica de prueba, etc.

El procedimiento juicio verbal de faltas es un procedimiento que ha merecido escasa atención legal y doctrinal y ha sido la doctrina constitucional la que ha ido perfilando la tramitación de un proceso tan importante donde se ventilan intereses de tanta complejidad como los derivados de la imprudencia, sea en el ámbito del accidente de tráfico, en el ámbito laboral, etc. Las diligencias de constatación esenciales para su tramitación inicial son:

**1.) Identificación del denunciante o denunciantes y, en su caso, actor civil.**

**2.) Identificación del denunciado o denunciados y de los responsables civiles directo y subsidiario.**

**3.) Periciales sobre daños personales y materiales y otras pruebas.**

Las primeras determinarán si estamos ante juicio de faltas de tráfico (artículos 621 y 147 del Código Penal). Las segundas permitirán la determinación concreta en sentencia del quantum indemnizatorio ex artículo y siguientes del mismo Texto Legal, sin recurrir a fijar sólo las bases indemnizatorias. Por ello, sin perjuicio de la obligación de parte, deben adelantarse valoraciones que precisan la asistencia técnica de profesionales y las partes propondrán las pruebas que deban practicarse en el juicio oral.

4.) **Los testigos:** Sin perjuicio de que también las partes deban traer a juicio sus medios de prueba, los artículos 962 y siguientes obligan al Juez y, en su caso, al Secretario o a la Policía Judicial, en el caso de juicios rápidos, a citar a juicio a los testigos que fueren conocidos y a los solicitados por la parte si se declaró pertinente y necesaria la prueba so pena de nulidad.

**2.) LA RESPONSABILIDAD CIVIL: (introducción a al R. D. L. 8/2004):** El Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 octubre, BOE de 5 noviembre 2004, núm. 267/2004 [pág. 36662], que aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la circulación de vehículos a motor, con sus modificaciones posteriores, establece **el Anexo con el sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación**, pues **“se aplicará a la valoración de todos los daños y perjuicios a las personas ocasionados en accidente de circulación, salvo que sean consecuencia de delito doloso” (Ap. 1).** Por tanto, debe procederse a la explicación del sistema de valoración que rige de modo obligado en la materia en las jurisdicciones civil y penal, y tiene sus propias modulaciones en otras jurisdicciones como la contencioso-administrativa, donde suele tomarse analógicamente con valor orientador e, incluso, en el ámbito penal en casos de muerte o lesiones en general, si bien de nuevo con carácter orientador introduciendo las modificaciones necesarias.

**3.) LAS COSTAS (criterios):** En el juicio de faltas, sea o no de tráfico, rige la autodefensa, sin perjuicio de la asistencia letrada y la representación por procurador habilitado. Es una doctrina y jurisprudencia constante la que durante estos años se ha venido elaborando con base en los derechos constitucionales de igualdad, asistencia letrada, defensa y tutela judicial efectiva que **funda en la complejidad, dificultad o cuantía del proceso, la asistencia letrada y la representación** que garantiza la igualdad y la contradicción (entre otras, las SSTC 216/88, 14 de noviembre, 208/1992, 30 de noviembre, 92/1996, 27 de mayo, y 212/1998, 27 de octubre). Por tanto, el abono de tales profesionales no puede atribuirse al vencedor del proceso, debiendo quedar indemne por la vía de la condena en costas, dando eficacia en este punto al derecho de defensa y a la asistencia letrada consagrado en el artículo 24 de la Constitución. La condena en costas sigue los criterios generales **y también es posible que el Tribunal declare necesaria la preceptiva asistencia letrada** (artículo 6.3 del Convenio Europeo de Derechos, Humanos, Sentencia del TEDH de 24 de mayo de 1991, Caso Quaranta).

**3º.- JUAN FRANCISCO PORTILLO**

**Sargento 1º Guardia Civil.**

## **CONCEPTO DE DOCUMENTO ART.26 C.P.**

Todo soporte material que exprese o incorpore *datos, hechos o narraciones* con eficacia probatoria o cualquier otro tipo de relevancia jurídica.

Triple condición para que un soporte constituya documento STS 18-11-98

-Ser atribuible a una o varias personas, aún cuando no estén firmados.

-Tener capacidad para producir efectos en el tráfico jurídico.

-Estas destinados a dicho tráfico, bien desde su creación (documentos intencionales) bien con posterioridad (documentos ocasionales)

## **CONCEPTO DE PERMISO DE CONDUCIR**

Artículo 1 del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo

1. La conducción de vehículos de motor y ciclomotores por las vías y exigirá haber obtenido previamente el permiso o la licencia de conducción. Los permisos y licencias de conducción son de otorgamiento y contenido reglados a verificación de que los conductores reúnen los requisitos de aptitud psicofísica y los conocimientos, habilidades, aptitudes y comportamientos exigidos para su obtención que se determinan en este Reglamento.

## **EL PERMISO DE CONDUCIR EN EL ÁMBITO EUROPEO**

Directiva 2006/126/ CE Del parlamento Europeo y del Consejo de 20 de diciembre de 2006, publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea* el 30 de diciembre de 2006.

Considerando 2, Debido a la importancia de los medios de transporte individuales, la posesión de un permiso de conducción debidamente reconocido por el Estado de acogida favorece la libre circulación y la libertad de establecimiento de las personas. No obstante la instrucción 10/S119 de 8 de junio 2010, faculta la intervención de un permiso de conducir expedido en un país de la UE y remitirlo a su país (una vez perdido todos los puntos en España)

Los Estados miembros velarán por que a más tardar el 19 de enero de 2033, todos los permisos de conducción expedidos o en circulación cumplan todos los requisitos de la Directiva. 2006/126/CE.

## **PERMISO DE CONDUCIR EN EL ÁMBITO PENAL**

*Documentos oficiales, los que provienen de las Administraciones Públicas para satisfacer las necesidades del servicio o función pública. La razón de la incriminación en las falsedades es la autenticidad y seguridad del tráfico jurídico.*

392 CP, el particular que cometiere en documento público, oficial o mercantil alguna de las falsedades descritas en los tres primeros números del apartado 1 del artículo 390, será castigado con la pena de prisión de seis meses a tres años Y multa de seis a doce meses. Delito doloso

1º Alterando un documento en alguno de sus elementos o requisitos de carácter esencial. Falsedad material. Para clasificar cuales son los elementos o requisitos de carácter esencial ha de fijarse la atención en las funciones que constituyen la razón de ser de un documento y si la ausencia, modificación o variación de dichos elementos repercute, sustancialmente, en dichas funciones.

2º Simulando un documento en todo o en parte de manera que induzca a error sobre su autenticidad. Falsedad material

3º Suponiendo en un acto la intervención de persona que no lo han tenido, o atribuyendo a las que han intervenido en él declaraciones o manifestaciones diferentes de las que hubieran hecho. Falsedad ideológica.

## **TIPOS DE FALSIFICACIÓN EN PERMISOS DE CONDUCIR**

Permiso de conducir falso (desarrollo).

Permiso de conducir falsificado (desarrollo).

Permiso de conducir robado en blanco (desarrollo).

Permiso de conducir inventado (desarrollo).

Permiso de conducir de fantasía (desarrollo).

## **AMBITO PENAL DE LAS FOTOCOPIAS DE PERMISOS DE CONDUCIR**

## **AMBITO PENAL DE LAS FALSEDADES DE DOCUMENTOS BURDOS Y GROSEROS**

## FALTA DE JURISDICCIÓN DE LOS TRIBUNALES ESPAÑOLES PARA LA FALSIFICACIÓN DEL PERMISO DE CONDUCCIÓN EXTRANJERO, SIN QUE CONSTE HABER SIDO REALIZADO EN TERRITORIO ESPAÑOL. SENTENCIA 11-04-1997

### PERMISOS DE CONDUCIR VÁLIDOS EN ESPAÑA

Artículos 15 y 21 Reglamento General de Conductores, distintos formatos y legislación aplicable.

#### 4º.- INMACULADA RODRÍGUEZ GARCÍA Médico Forense

El tema que abordamos en este texto, es un campo de trabajo medico y social de gran interés dada su difícil solución a corto y medio plazo, teniendo en cuenta que el uso del alcohol es un tema socialmente admitido y hasta cierto punto fomentado en nuestra sociedad actual.

Conducir bajo los efectos del alcohol y las drogas supone conducir con nuestras capacidades alteradas, en unos casos con una disminución de esas capacidades y en otros casos con una sobrestimación de las mismas, en ambos casos suponen una alteración a nivel de nuestros sentidos y nuestras respuestas ante las situaciones.

Tanto las drogas como el alcohol son tóxicos, son agentes que producen alteraciones en los elementos anatómicos y mecanismos propios de nuestra fisiología.

La relación entre el alcohol y drogas cualquier tipo de accidentes, (laborales, de tráfico, etc.) es bien conocida.

El alcohol **actúa como un anestésico clásico**, iniciándose de un modo paradójico su efecto, con euforia, optimismo, desinhibición, Mientras que **las drogas depresoras** del sistema nervioso, el cannabis o los opiáceos, disminuyen la capacidad de reacción del conductor, su concentración y los reflejos, **las sustancias estimulantes**, como las anfetaminas, la cocaína o el éxtasis generan una falsa sensación de control en la conducción. En ambos casos, el resultado es la descoordinación, falta de reflejos y dificultades en nuestros sentidos.

Las manifestaciones aparecen de modo secuencial debida a la impregnación de los diferentes centros nerviosos.

- Primero se produce **depresión de los centros superiores** que regulan la vida psíquica (Conducta, juicio y autocrítica)
- En segundo lugar afecta a los **centros nerviosos de origen más primitivo**
- Seguidamente afecta a los **centros motores medulares**
- Finalmente afecta a los **centros del control vital** situados a nivel de la protuberancia.

Existen varias dificultades para el diagnostico de la embriaguez, y la primera y principal, es que no hay ningún síntoma o signo que podamos considerar patogneumónico (propio y característico) del alcohol.

Por otro lado tenemos la **tolerancia individual** a los efectos causados por el mismo, que es muy variable.

Las pruebas clínicas destinadas a determinar en función de la sintomatología que muestra la persona los puntos siguientes.

- **Si ha consumido alcohol recientemente**
- **Si está bajo los efectos del alcohol y ha perdido el control de sus facultades.**
- **este estado se debe al consumo de alcohol o puede deberse total o parcialmente a una situación patológica preexistente**

Para determinar el nivel de alcohol en sangre existen diferentes métodos que se pueden clasificar en: **Incruentos y Cruentos.**

El consumo de drogas y estupefacientes es un grave factor de riesgo para la conducción. Las drogas más frecuentes que se asocian a la conducción son opiáceos como la heroína, cannabis, cocaína y anfetaminas.

Las drogas pueden actuar de modo diverso a nivel del SNC, esta acción se divide en dos grandes apartados: **Las drogas depresoras** del sistema nervioso, el cannabis o los opiáceos, disminuyen la capacidad de reacción del conductor, su concentración y los reflejos y **las sustancias estimulantes**, como las anfetaminas, la cocaína o el éxtasis que generan una falsa sensación de control en la conducción.

En ambos casos, el resultado es la descoordinación, falta de reflejos y dificultades para ver y oír. Por otra parte, las drogas alucinógenas, le suman a estos efectos, la percepción alterada de la realidad lo que les lleva a tener visiones distorsionadas que serán sobre las que se establezcan sus reacciones.

Un punto a tener muy en cuenta a la hora de valorar la influencia de tóxicos en la conducción, son los medicamentos, en este caso tóxicos “admitidos”, que en la mayoría de los casos, el usuario no conoce la influencia que pueden tener sobre las capacidades del sujeto y la potenciación de los efectos adversos que se produce al tomarlos junto con el alcohol.

Está demostrado fehacientemente que, los efectos de las drogas y algunos medicamentos alteran el correcto rendimiento mental, la toma adecuada de decisiones y la buena coordinación psicomotora.

**En el apartado de drogas de abuso tenemos** multitud de sustancias químicas de diverso origen, características y composición.

Derivados opiáceos (heroína)

Cocaína.

Anfetaminas.

Drogas de diseño

Derivados de cannabis (Marihuana, Hachis, etc.)

Alucinógenos

Psicofármacos.

Es muy difícil distinguir claramente el tipo de drogas con el que sujeto aparece intoxicado, ya que la sintomatología se superpone entre ellos, y raramente los individuos han empleado un solo tóxico con lo que los síntomas se solapan y en muchos casos se potencian sobre todo las acciones a nivel del SNC.

**5º.- JOSE ROGELIO MUÑOZ OYA.**

*Fiscal Delegado de Menores de Granada.*

La reforma operada en materia de delitos contra la seguridad vial en nuestro Código Penal por 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, responde a tres ideas fundamentales, que de alguna manera deben configurar el tratamiento que se de a los mismos desde la Ley Orgánica 5/2000, de responsabilidad penal de los menores:

1ª.- La superación en la técnica legislativa del principio de intervención mínima.

2ª.- La consideración de la conducción como una fuente de peligro, no meramente abstracto, sino capaz de poner en riesgo la vida de los demás.

3ª.- La preocupación por el incremento del control sobre los riesgos que conlleva el ejercicio de la conducción.

Desde esa perspectiva, autores como **OLMEDO CARDENETE, M.** señalan que la nueva regulación de los delitos contra la seguridad vial surge como consecuencia de:

a) del creciente protagonismo del vehículo a motor como medio de transporte de personas o mercancías.

b) del notabilísimo incremento del parque automovilístico y del correlativo tráfico viario.

c) del crecimiento constante año tras año del número de accidentes como de la gravedad de los mismos.

Por ello, junto a este interés colectivo, la nueva regulación pretende la intención inequívoca de proteger mediatamente la vida y la salud de las personas, así lo señalan autores como, **CARMONA SALGADO, ORTOS BERENGUER**, ya que con tales conductas se desarrollan actividades que son notablemente peligrosas o lesivas para las personas.

Para **RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ**, se puede decir que la seguridad vial consiste en un bien espiritualizado de carácter colectivo, autónomo y con sustantividad propia, instrumentado a la tutela de bienes jurídicos individuales que, aunque protegidos de forma mediata por los delitos de tráfico, disponen de unas normas de protección específicas en el ámbito del tráfico rodado de vehículos a motor y ciclomotores.

Para facilitar una buena interpretación y aplicación de la normas penales que regulan los delitos contra la seguridad vial, se hace necesario fijar de antemano la naturaleza jurídica de la Ley Orgánica 5/2000, naturaleza **“formalmente penal, pero materialmente sancionadora-educativa**, así como los principios informadores, principio del Interés Superior del Menor, principio de Flexibilidad en la aplicación de las medidas a imponer y principio de Oportunidad Reglada, el **porcentaje que representan los delitos contra la seguridad vial en la delincuencia juvenil**, un 10% aproximadamente en Granada, un 30% Sevilla, y respecto de

los tipos penales desatacan por su importancia en primer lugar el artículo 384.2 del Código Penal, en segundo lugar, la conducción temeraria, artículo 380, seguido de la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, artículo 379 del Código Penal, como por último la perspectiva **sociológica**, el 90% aproximadamente son cometidos por varones, en edades comprendidas entre 16 a 18 años de edad y el resto por mujeres.

Entre las características de los menores, hombres-mujeres infractores a las normas sobre seguridad del tráfico, destacan:

1ª.- Son menores que pertenecen a familias estructuradas a nivel personal y con buena integración en el ámbito familiar.

2ª.- Son menores pertenecientes a familias de nivel socio cultural y económico medio-bajo.

3ª.- Son menores con un grupo de iguales aceptados en el entorno familiar.

4ª.- Aparecen como un grupo de menores en principio sin sospecha de consumo de alcohol o de sustancias estupefacientes.

5ª.- Son menores escolarizados, pero con cierto absentismo escolar y con rendimiento escolar mejorable.

6ª.- Son un grupo de menores integrados en la sociedad o presentan facilidad para establecer relaciones sociales.

La Ley Orgánica 5/2000, entre los que no interesa como objeto de estudio respecto del principio de oportunidad reglada, recoge dos figuras que van a tener especial incidencia a la hora de dar respuesta a la comisión de delitos contra la seguridad vial:

a).- El desistimiento de la incoación del expediente por corrección en el ámbito educativo y familiar, artículo 18.

b).- El sobreseimiento del expediente por conciliación o reparación entre el menor y la víctima, artículo 19 de la Ley y artículo 5 del Real Decreto 1774/2004.

La Ley reguladora de la responsabilidad penal de los menores no da una respuesta específica a los delitos contra la seguridad vial cometidos por menores de edad penal en los términos que fija el artículo 1 de la misma, como si hace en lo relativo a los supuestos del artículo 10.2º, la única referencia de la citada Ley a tales delitos, viene referida en el artículo 7.1º, N cuando fija como medida aplicable la privación del permiso de conducir ciclomotores y vehículos o del derecho a obtenerlo.

De ahí, que ante la comisión por un menor de un delito contra la seguridad vial, en los términos que recogen los artículos 379 a 385 del Código Penal , en principio, la respuesta sea el desistimiento de la incoación del expediente, artículo 18, sin embargo, y a pesar de ello, el respecto a los principios que inspiran al legislador en la regulación que se hace de los delitos contra la seguridad vial, la superación de la antinomia existente entre el principio de intervención mínima y las crecientes necesidades de tutela en una sociedad cada vez más compleja, hace que al menos sea necesario el replanteamiento de la respuesta que se da a este

tipo de delincuencia desde la Ley de Menores, y posibilitar de esa forma la aplicación de las soluciones extrajudiciales que ofrece el artículo 19 de la Ley y facilitar de esa forma una respuesta unívoca y conjunta a tales delitos.

En todo caso, expuesto lo anterior, la solución deseable y las medidas aconsejables a aplicar a tales delitos, desde un punto de prevención de la delincuencia juvenil sobre esta materia, sería que por parte de la Administración Pública, Consejería de Educación, y con carácter general dentro de cada etapa escolar se estableciera un curso de seguridad vial de forma reglada, bien en la Asignatura de Educación para la Ciudadanía, o bien de forma independiente a realizar dentro del Sistema Educativo, fijando unos contenidos propios sobre la materia en los distintos niveles educativos, y que, además en la medida de lo posible, tuviera valor como parte teórica en la obtención de la licencia o permiso de conducir.

Curso que pudiera llevarse a cabo dentro de Programa MIRA que surge como consecuencia del Convenio Marco de colaboración entre la Junta de Andalucía, Consejería de Educación, y el Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico, en materia de Seguridad Vial, de fecha 17 de Diciembre de 1992, que tiene por objetivo ofrecer un material de apoyo para el desarrollo de la Educación Vial en los Centros Educativos de la Comunidad Autónoma Andaluza.

Necesidad de extender a todo el territorio andaluz un programa de carácter socio-educativo que de respuesta a los menores de catorce años que cometan infracciones criminales, delitos o faltas, entre otros, delitos contra la seguridad vial.

**6º.- MIGUEL BLASCO PAREDES**  
**Fiscal Delegado de Seguridad Vial de Almería**

Como antecedentes, cabe señalar que ya en el siglo XIX, a finales del mismo, surgen en algunas legislaciones europeas las primeras normas en materia de circulación, inicialmente en el ámbito puramente administrativo. El salto cualitativo, del orden exclusivamente administrativo al penal, se produce, en nuestro país, en el **Código Penal de 1928**, que ya contempla un grupo de delitos contra la seguridad del tráfico tipificado por primera vez, , bajo la rúbrica de delitos afines a los estragos , imputables a imprevisión , imprudencia e IMPERICIA, como primer precedente del actual 384, el art 574 que establecía: ***“El que conducir los vehículos o aparatos de locomoción o transporte para cuya conducción se necesite aptitud determinada, sin certificación que acredite ésta, será castigado con la pena de dos meses y un día a un año de prisión y multa de 1.000 a 3.000 ptas”***; e incluso reforzando el mencionado tipo con otro precepto recogido en el art. 575, que textualmente decía ***“ el funcionario que por no comprobar debidamente las condiciones del conductor expidiere certificado de aptitud para conducir o dirigir vehículos y máquinas de las expresadas en el artículo anterior, sin que realmente concurran las condiciones necesarias en el que lo solicita, será castigado con las penas señaladas en dicho artículo y la de inhabilitación especial de dos a seis años si el hecho no constituyere delito más grave.***

Vuelve a ser recogido por nuestra legislación penal en la **Ley sobre uso y circulación de vehículos a motor, de 9 de Mayo de 1.950**, contemplándose, en definitiva, en su artículo tercero ***“el que condujere un vehículo de motor sin estar legítimamente habilitado para ello, será castigado con la pena de arresto mayor o multa de mil a diez mil pesetas”*** ; pasando a la

siguiente, de 24 de Diciembre de 1.962, en su art. 6º en el que castiga al ***“el que condujere sin haber obtenido el correspondiente permiso para ello será castigado con multa de cinco mil a quince mil pesetas”***. Este precepto, contenido en la Ley especial, se integra en el Código Penal, en el art. 340 bis c), por Ley 3/1.967 de 8 de Abril, que recogía textualmente ***“Será castigado con pena de multa ....el que condujere por vía pública un vehículo de motor sin haber obtenido el correspondiente permiso”***, señalándose, en la mencionada ley que la persistencia y continuidad con que se producen los delitos cometidos con ocasión del tránsito de automóviles y su indudable semejanza con otros previstos en el Código penal, aconsejan la conveniencia de su inserción en el principal texto punitivo. Hasta que la conducta en él sancionada es despenalizada por la Ley Orgánica 8/83 de 25 de Junio, (con el fundamento al que más tarde nos referiremos)) para volver 24 años más tarde a nuestro Código Penal, al amparo 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, en el art. 384, encuadrada en el capítulo denominado “Delitos Contra La Seguridad Vial”, que entra en vigor el 1 de mayo de 2008, y que establece ***“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”***

### **EL BIEN JURÍDICO PROTEGIDO**

Así, el primer plano de discusión se sitúa, entre los que, aún, consideran que estas conductas deberían situarse en el ámbito de la **infracción administrativa**, como inicialmente, según hemos visto, se empezaron a regular y aquellos otros, que son actualmente la inmensa mayoría, que consideran, que dada la complejidad de la circulación en la sociedad actual y las devastadoras consecuencias de la misma, estas cuestiones adquieren una relevancia que justifican sobradamente su protección en el **ámbito jurídico penal** de aquellas conductas más graves.

Hay en los tipos contemplados en el Título 17 una consideración derivada de un cierto proceso de abstracción, que afectan a un **sujeto pasivo colectivo**; sin embargo, a través de delitos de peligro común o concreto se contemplan los derechos e intereses individuales de los verdaderos destinatarios de la protección penal a los que se preserva de determinados riesgos.

El bien jurídico protegido en los delitos contra la seguridad vial (art. 379 y siguientes) es, por tanto, en principio de **carácter colectivo**, lo que supone un adelantamiento de las barreras de protección penal en cuanto contempla ese riesgo colectivo.

Junto a ello se añade, por otros la consideración, de que también se protegen en algunos tipos las **facultades de la Administración** sobre la supervisión y control del tráfico para que se mueva dentro de los límites del riesgo permitido, como sucede en el art. 383, o en el art. 384, que se relaciona con el control estatal de determinadas actividades que suponen un cierto riesgo.

### **ALGUNOS PROBLEMAS PRÁCTICOS DE INTERPRETACIÓN Y APLICACIÓN DEL ART. 384**

Uno de los efectos más controvertidos que la aplicación del art. 384 ha suscitado es, sin duda, el relativo a la situación que se produce, cuando no se conduce con el permiso o licencia adecuado a la categoría y clase de los vehículos de motor; en principio, el criterio es

claro, en cuanto a que esta conducta debe quedar fuera del tipo penal; no obstante, como he dicho, esta interpretación ha sido ampliamente contestada por los propios operadores jurídicos,

Otro aspecto sustancial del art. 384, es la introducción en el mismo del término **“nunca”**, en su párrafo 2º, cuando se refiere a la conducción sin haber obtenido el permiso y cuya interpretación ha dado lugar a consecuencias jurídicas al menos discutibles; en principio debemos entender que cuando el legislador introduce de forma expresa ese término, lo hace desde la perspectiva, ya exhaustivamente expuesta, de relacionar el precepto penal con la impericia o falta de aptitud para conducir, de manera que se parte de la presunción de que aquel que en algún momento ha obtenido un permiso de conducir, y por tanto, ha demostrado, tras la superación de las correspondientes pruebas legalmente exigibles, su capacidad para conducir; no sería merecedor de sanción penal por la vía de este precepto, al no constituir un ataque a la seguridad vial

Otra cuestión, relacionada con esta, y que también afecta al ámbito procesal, es la referente a aquellos supuestos en los que el ciudadano, generalmente extranjero, afirma tener el correspondiente permiso de otro país, expedido en legal forma, pero no lo puede exhibir por cualesquier circunstancia como extravío, sustracción, olvido en su país de origen....etc.,

Se ha detectado últimamente la denominada **“conducción tutelada”**, consistente en la expedición por algún Estado (por ejemplo, Reino Unido) de un permiso de conducir de carácter provisional, que permite, bajo determinadas condiciones, ( como las de ir acompañado de otro conductor con una antigüedad mínima en la posesión del permiso) a conducir a una persona que se esta preparando para obtener el correspondiente permiso; ¿se debe considerar que este permiso se encuentra amparado por el término “nunca” del art. 384 y por tanto, queda fuera de la conducta típica? o por el contrario se debe interpretar que este documento no reúne los requisitos necesarios para ser considerado un verdadero permiso de conducción (pruebas de aptitud teórica y practica) y por tanto sería punible

Enlazando con este último planteamiento, e íntimamente ligado al mismo, se suscitó, especialmente al principio de la vigencia de este precepto, el tema de la autoría, por la vía de la cooperación necesaria, por parte de un tercero no conductor, generalmente propietario del vehículo, que conscientemente proporcionaba al conductor sin permiso, el vehículo, convirtiéndose, así, en un elemento indispensable para la comisión del delito;

## **7º.- LUIS CARLOS RODRIGUEZ LEON**

### **Fiscal Delegado de Seguridad Vial en Andalucía**

Las referencias que justificaron la reforma de 2007, eran claras:

Por un lado la entrada en vigor de la Ley del carné por puntos, las conclusiones de la Comisión de Seguridad Vial creada en el Congreso de los Diputados, las reclamaciones de la Asociaciones de Víctimas de accidentes de tráfico, la Fiscalía, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, y en general los ciudadanos cada vez más preocupaos por la seguridad en carreteras y ciudades por las cuestiones del tráfico.

Por tanto existían todo un conjunto de antecedentes de orden político y jurídico, que fueron analizados en la Comisión de Seguridad Vial y en las distintas sesiones y comparencias de diversas autoridades, tanto ante el Senado como ante el Congreso. El planteamiento general de la cuestión parte del análisis de una realidad incuestionable, la seguridad vial se ha convertido en un problema de primer orden en España y en la Comunidad

Europea, a la vista del número de víctimas mortales y de heridos de diversa consideración que se produce diariamente en ese territorio.

El accidente de tráfico no solo es la idea que uno comete una imprudencia y tiene sus efectos, sino que además hay lo que nosotros llamamos **violencia vial**, es decir, ciudadanos normales y cumplidores que por imprudencia o por infracciones de terceros son víctimas del tráfico.

Entendemos que los accidentes son evitables. Países con buenos resultados como Suecia, Holanda, Gran Bretaña o Francia, nos enseñan cómo hacerlo. De hecho, hay una ecuación en la que normalmente se definen las políticas de seguridad vial, que viene a ser algo así como **concienciación más represión**.

La imagen que hay de los accidentes de tráfico, excesivamente mercantil. Es un tema que se mueve en el ámbito de indemnizaciones y con ello parecen que se acallan las conciencias y nos olvidamos del ámbito penal. Segundo, creemos que tiene una vocación excesivamente reparadora y no preventiva y pedimos **que el sistema penal tenga también una función preventiva**, no que intervenga solo después de, una vez que ha ocurrido el accidente con la lesiones para intentar repararlo. **En la demanda social hay la impresión de mucho daño y poco castigo, hay la imagen de una cierta impunidad.**

Si estableciéramos un “ranking” en atención a la gravedad de las penas, que por lógica debería ser correlativo a la importancia del bien jurídico protegido, el resultado no deja de ser sorprendente. No se alcanza a ver la desproporción de la pena impuesta a la desobediencia (negarse a practicar las pruebas) respecto de la conducción bajo efectos de tóxicos o el exceso de velocidad, que más arriba justificaban el Director General de Tráfico y los Parlamentarios, como las causas que más accidentes mortales producían en España, de esa forma en el art. 383 se llega a duplicar la pena de prisión y sin alternativa posible con la multa, respecto del art. 379. Tampoco se comprende la pena del art. 385 (alterar la seguridad de la vía) que llega a cuadruplicar la pena de prisión y a duplicar la pena de trabajo en beneficio de la comunidad, respecto de las conductas descritas en el art. 379.1 y 2, cuando además este delito no supera el 2% de los cometidos en materia de Seguridad Vial. Tampoco se entiende que la pena de multa del art. 384 duplique la del art. 379 tantas veces citado.

De ello se colige que el Legislador ha dado, más importancia a aspectos puramente administrativos que a conductas de riesgo constatado.

Son muchas las dudas y las interpretaciones que han generados estos preceptos, pero el Legislador no ha tenido en cuenta ninguna de ellas a la hora de aprobar la presente reforma de 2010. Pero es más la nueva L.O. 5/2010 en lo que se refiere a Seguridad Vial, no sólo contradice todo lo dicho y argumentado al inicio, por el Director General de Tráfico y los Parlamentarios, sino que da un paso atrás en la prevención general y especial de la pena.

Con todo ello se ha producido una reforma en el sistema de penas del art. 379 y del 384 C.P. que implica con toda claridad una actitud de levantar la “presión” de la Ley sobre estos infractores, reduciendo las penas. Precisamente en los dos delitos que más se cometen en la Seguridad Vial, el Legislador ha tenido miedo y rebaja las penas,

De todos es conocido que la Justicia Penal está colapsada y se ha criticado mucho en estos tres últimos años, que la reforma de 2007 inundó los Juzgados penales con ejecutorias de “delitos de tráfico”, que siendo la mayoría de ellas de multa con TBC, suponían mucho trámite por los plazos para el pago de la multa, los períodos de privación del derecho a

conducir y las dificultades de ejecutar los trabajos en beneficio de la comunidad. Pues bien, el Legislador con esta reforma de 2010 ha hundido aún más a los Juzgados de lo Penal, pues en los primeros meses de 2011 deberán revisar todas las Sentencias dictadas, con penas de multa y TBC que no estén archivadas definitivamente, para que, oyendo al reo, se opte por una u otra pena, al ser la norma penal actual más beneficiosa que la que se aplicó en el momento de dictar sentencia.

Si ya dijimos antes que la reforma de los arts. 379 y 384 del C.P., suponía en la realidad una rebaja de la respuesta punitiva del Estado, ante los delitos contra la Seguridad Vial que más se cometen y, paradójicamente, de los que más propaganda institucional se realiza para concienciar a los ciudadanos de lo graves que son esas conductas, (todas las campañas de la DGT van enfocadas a los excesos de velocidad, el alcohol y los puntos), este art. 385 ter viene, a través del arbitrio judicial, a crear de hecho las faltas contra la Seguridad Vial, al menos en lo que a la respuesta penológica se refiere.