



Asociación Ayuda y Orientación a los Afectados Por Accidentes de Tráfico
Miembro de la FEVR (Federación Europea de Víctimas del Tráfico)

LA VISIÓN JUDICIAL DE LA SEGURIDAD VIAL

Excmo. Sr. D. Carlos Jiménez Villarejo

Es una oportunidad excepcional para mi, después de haberos oído, y pienso que aparte de mi presencia, deberían haber estado muchos jueces y fiscales. Hoy era un día de audiencia excepcional y no hubiera sido malo que un día se celebre un foro con ellos.

El Libro Blanco de la Comisión Europea, “La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad”, dice que “*la conducción peligrosa para el prójimo es una lacra asimilable a la criminalidad*”, para luego plantear la necesaria “*armonización de algunas normas, sanciones y controles*”. Constatación demasiado cautelosa. **Estamos ante una forma más de criminalidad a tenor de los resultados dañosos que origina a las personas y cosas y en cuanto que la autoría de dichas conductas delictivas abarca a todos los sectores de la población.** Tanto en las formas dolosas como culposas. Por ello, debe mantenerse un criterio de severidad tanto en el ámbito administrativo como penal, máxime cuando el reproche que implica la sanción administrativa no termina de generar el suficiente reproche social necesario para frenar las trágicas consecuencias de la conducción de los vehículos a motor. Los 5.347 muertos y 146.916 lesionados causados por el tráfico en 2002 deben ser la principal causa para afrontar la dimensión penal del problema. Ciertamente, esta posición de severidad está en la mente de cuantos juristas han estudiado los delitos contra la seguridad del tráfico y las conductas imprudentes. Así, decía el profesor Muñoz Conde, que dichos delitos son “*la principal fuente de muertes y graves daños a la salud de los ciudadanos*”. Pero hace falta una reacción más enérgica, perfectamente compatible con la aplicación del principio de legalidad y las garantías procesales, que supere definitivamente el tratamiento de esta forma de delincuencia como menor.

Los datos estadísticos de la Fiscalía General del Estado (véase Anexo), pese a sus insuficiencias, son reveladores de la gravedad del problema. Sin embargo, solo hay una constancia relativa de los procedimientos incoados por dichos delitos, pero **no constan datos oficiales sobre las sentencias dictadas, firmes o no, condenatorias o absolutorias, carencia que impide una valoración rigurosa del alcance de estos delitos y, como consecuencia, dificulta la aplicación de una política criminal coordinada en todo el territorio nacional. Sería una exigencia que debería plantearse al Fiscal General del Estado.**

La cifra de procedimientos incoados por delitos de imprudencia grave con resultado de muerte fue, en 2002, solo de 533. Dado que no está identificada la conducta imprudente determinante de aquel resultado parece evidente que, en todo caso, los procedimientos por delitos de imprudencia grave cometidos en el tráfico representaron una cifra muy inferior al 10% de las muertes ocurridas en las carreteras y vías públicas.

Durante muchos años ha habido **una sensación generalizada de impunidad** derivada de la respuesta siempre moderada de los jueces y tribunales ante los delitos culposos, de la reducida penalidad de los mismos y de la desconfianza en el valor probatorio de los medios técnicos tendentes a acreditar el grado de intoxicación como alcoholímetros o etilómetros. Ello, unido a que, por razón de la penalidad y de los criterios restrictivos del Tribunal Constitucional sobre la prisión provisional, ha resultado excepcional que la policía judicial practique la detención que estaría más que justificada por la gravedad de los resultados de los delitos de imprudencia, en los supuestos de conductas dolosas y para impedir que el conductor continúe en condiciones de poder seguir haciéndolo. Por otra parte la reacción de la Administración también ha sido lenta, hasta el Real Decreto 2282/98, no se cumple la Recomendación de la Organización Mundial de la Salud rebajando los niveles máximos de alcohol en sangre o en aire espirado.

En todo caso, ha habido una reacción coordinada en algunas Fiscalías como la de Barcelona.

El Ministerio Fiscal debe ser la primera línea en la persecución de esta delincuencia. Por ello, resulta de gran interés que el 21 de enero, el Fiscal Jefe del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña del presente año dictara una Instrucción en la que define lo que debe ser “una respuesta jurídico-penal proporcional” ante el “alto índice de siniestrabilidad” que ofrecen los datos de fallecimientos y graves lesiones derivados del tráfico. Después de constatar, como ya se hizo hace diez años, que en esta delincuencia deben evitarse “interpretaciones sorprendentemente laxas de los preceptos vigentes conducentes a una desmoralizadora impunidad práctica”, adopta esencialmente dos decisiones. La primera, constituir un servicio de Coordinación de seguridad viaria que proporcionará a los fiscales datos e información técnica orientativa sobre la gravedad de las conductas, los resultados o riesgos. Y, la segunda, fijar criterios estimativos sobre la “relevancia penal” de determinados grados de intoxicación alcohólica en función de las circunstancias concurrente en la conducta concreta.

En los delitos contra la seguridad del tráfico son oportunas ciertas consideraciones. Entendemos que sigue resultando una medida eficaz la detención policial en los supuestos más graves de dichas conductas. Sobre todo, cuando se ha elevado la sanción penal al delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y otras sustancias a la pena de prisión (de 3 a 6 meses) y cuando se establece una presunción legal sobre el concepto de “temeridad manifiesta” que objetiva la acción típica definida en artículo 381 del Código Penal (reformas introducidas por la Ley Orgánica 15/03 de 25 de noviembre, de reforma del Código Penal, que entra en vigor el 1 de octubre de este año). Es plenamente concordante con los criterios definidos en la Ley de enjuiciamiento criminal que, en ciertos supuestos, pueda practicarse la detención. Por ejemplo cuando concurren, conjuntamente, los siguientes requisitos:

- a) la detección de una tasa de alcohol muy elevada, como podría ser la superior en un 50 % al límite fijado en el citado Real Decreto de 1998, y además,
- b) cuando se presenten signos evidentes de que la ingesta de alcohol haya limitado de forma notoria las facultades y la capacidad psico-física del conductor “con la consiguiente lentitud de reflejos, reducción del campo visual y alteraciones de la percepción”, situación que genera una evidente situación de riesgo.

Planteamos, pues, que la Fiscalía General del Estado adopte directrices en el tratamiento de estos delitos que, sin duda, merecen una dedicación y una atención especializadas.

En relación con los tipos penales comprendidos en los delitos contra la seguridad del tráfico cabe plantear las siguientes consideraciones. Así, en el artículo 379, dado el bien jurídico que se protege, su comisión exige no solo la comprobación de la tasa de alcoholemia sino la acreditación, objetivada, de las facultades de percepción, reacción y autocontrol de forma que quede acreditado que el conductor está gravemente limitado para conducir el vehículo con seguridad. Ello es cierto. Pero a nuestro juicio, no es aceptable, porque carece de base científica, que la Instrucción 2/99 del Fiscal General del Estado, ordenase a los fiscales que “cuando en el control de alcoholemia la prueba arroje un resultado inferior al establecido en el Real Decreto de 1998 no hay delito contra la seguridad del tráfico”. Entendemos que es una consideración puramente doctrinaria que favorece la sensación de impunidad a que nos referíamos. Está acreditado que a partir de 0,2 gr./l hasta 0,6 gr./l la persona comienza a perder facultades progresivamente y varía su comportamiento, apreciándose ya disminución de reflejos, falsa apreciación de las distancias, subestimación de la velocidad y perturbación de los movimientos (conclusiones de la Jornada “Alcoholemia i conducció”, 22 de mayo de 1992). Es decir, los límites fijados como presupuesto de la infracción administrativa no deben excluir necesariamente la punibilidad de la conducta cuando, siendo la tasa inferior a 0,5 gr./l o 0,25 mg/l concurren signos de intoxicación expresivos de riesgo para el tráfico, máxime cuando han concurrido infracciones de las normas de circulación y/o lesiones o daños. Resulta evidente que la reacción individual a determinadas dosis es variada en función de la rapidez de la absorción, concentración de la bebida consumida, tiempo de duración de la ingesta y tolerancia del sujeto. En definitiva, los índices establecidos solo permiten “sacar presunciones ya que no todas las

personas reaccionan por igual antes las mismas cantidades de alcohol y de otras sustancias tóxicas” (Muñoz Conde).

Diferente es el planteamiento en los delitos de conducción temeraria (artículos 381 y 384 del Código Penal). En ambos, ya no basta una situación de peligro abstracto sino que es exigible que concurra un peligro individual, real y concreto para las personas, un peligro intenso que deberá ser apreciado por jueces y fiscales en atención a las circunstancias concurrentes. En el delito del artículo 381 es exigible que la conducta sea “temeraria”, temeridad que deberá medirse en cada caso por un criterio perfectamente verificable como son las infracciones de las reglas de tráfico y que, ordinariamente, consistirán en las conductas que son catalogables como infracciones muy graves en el artículo 65 de la Ley 19/2001, de 19 de diciembre. Con independencia de que además, el conductor, haya obrado con una absoluta falta de diligencia o atención en el desarrollo de su conducta. Si la conducción debe ser temeraria, deberá ser también “manifiesta”, es decir, patente para terceros incluso para aquellos que no tengan un especial conocimiento del contenido normativo de las reglas de tráfico. Exigencias razonables dado que estamos ante una conducta que, por ser punible, debe reunir un plus de mayor intensidad en las infracciones de tráfico. Así mismo, es exigible que se ponga “en concreto peligro la vida o la integridad de las personas”, es decir, un modo de conducir que cree la probabilidad inmediata de que pueda producirse un daño físico a terceros, exigencia que representa la necesidad de que dicha forma de conducción tenga lugar en vías –autopistas, autovías o carreteras convencionales– transitadas como condición necesaria para provocar aquella situación concreta de peligro.

El tipo penal que examinamos está basado en conceptos que permiten una interpretación flexible, lo que ha favorecido algunos criterios judiciales benévolos en la aplicación de la norma. El legislador, ante esa posibilidad, ha recurrido a una presunción legal para definir cuándo se entiende que concurre el delito de conducción temeraria. Consiste en definir cuando se da el presupuesto fáctico que permite afirmar que dicho delito se ha cometido siempre que, concurra además el peligro concreto para la vida y las personas. La reforma consiste en añadir un nuevo párrafo al artículo 381 del Código Penal que entrará en vigor el próximo 1 de octubre. La nueva norma establece que, en todo caso, se cometerá el delito de conducción temeraria “en los casos de conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas con altas tasas de alcohol en sangre y con un exceso desproporcionado de velocidad respecto de los límites establecidos”.

Estamos, pues, ante una norma penal en blanco en cuanto para la aplicación de la misma, deberá recurrirse al ordenamiento de seguridad vial que fija las tasas de alcoholemia y los límites máximos de velocidad en las distintas vías.

La presunción de temeridad manifiesta y de peligro concreto requiere la presencia conjunta de dos factores. Primero, una “alta tasa de alcohol”. Parece razonable que pueda estimarse así cuando sea más del doble de la máxima autorizada, es decir, superior a 1 gr/l, grado de intoxicación que ya expresa una perturbación general del comportamiento, con signos de somnolencia y alteración de la visión. En segundo lugar, la presunción esta basada en “el exceso desproporcionado de velocidad...”. Ya figura como infracción administrativa muy grave “superar en más de un 50% la velocidad máxima autorizada, siempre que ello suponga superar al menos en 30 Km/h dicho límite máximo”. El exceso “desproporcionado” de velocidad para que sea punible deberá ser interpretado por jueces y fiscales con arreglos a parámetros que permitan la viabilidad de la norma penal. Dado que la presunción legal se fundamenta en la suma de lo que constituyen, básicamente, dos infracciones muy graves, es evidente que en la conducta punible debe concurrir un plus de gravedad e intensidad de las infracciones para justificar precisamente su perseguibilidad penal. Por tanto, dicho “exceso desproporcionado” de velocidad debe valorarse en función no solo de la superación en mayor o menor grado del límite autorizado sino atendiendo también a las circunstancias de la vía por la que se circula, como la intensidad del tráfico, el estado de la calzada y otras conductas como invasión de calzadas contrarias, adelantamientos indebidos y las circunstancias climáticas que dificulten el tránsito.

Por último, el cuadro de la represión penal se completa con el delito tipificado en el artículo 384 del Código Penal. Describe la conducta ya expuesta cuando, además, se haga “con consciente desprecio por la vida de los demás”. Este precepto fue la respuesta en 1989 a ciertas noticias sobre carreras y competiciones entre vehículos por vías públicas, no autorizadas, así como la circulación por autopistas y autovías por los carriles de sentido contrario. La conducta esta sancionada en función de que se ponga o no en concreto peligro la vida e integridad de las personas, con la pena de prisión de uno a cuatro años o a dos años, y la correspondiente privación del permiso o licencia de conducir.

Este delito, a medio camino, como decía la Exposición de motivos de la reforma del 89 está a medio camino “el delito de riesgo y la tentativa de homicidio”, constituye la respuesta más enérgica a los abusos en la conducción de vehículos. Es de esperar que su aplicación, cuando proceda, constituye un ejemplo del compromiso de todos, el Estado en primer lugar, frente a la trágica realidad de una conducción negligente y carente del más mínimo respeto por unas reglas que pretenden salvaguardar la vida y la integridad de todos en un marco de una convivencia más cívica y más pacífica.

Respecto de los delitos culposos, se ha ido produciendo, particularmente desde 1992, una desvalorización progresiva de la imprudencia grave –cualquiera que fuese su resultado– desplazándola hacia la falta de imprudencia leve y su enjuiciamiento como falta. El proceso tiene su origen en sucesivas reformas legales que transforman la falta de imprudencia leve en perseguible a instancia del ofendido o perjudicado y en la decisión de que los fiscales, “*en atención al interés público*”, puedan dejar de asistir a los juicios de faltas. Ello representaba el reconocimiento por el legislador de que en la falta por imprudencia leve, aunque los resultados hayan sido gravísimos, prima el interés particular de las partes sobre el “interés público”. **Así lo expresó claramente el Fiscal General del Estado en la Memoria de 1993, en la que afirmó que con dicha medida –la ausencia de los fiscales en los juicios de dichas faltas– tenía “... el objetivo de lograr un mejor aprovechamiento de los recursos de esta institución (Ministerio Fiscal) mediante su presencia en la persecución de infracciones penales de mayor relevancia”**. Es decir, para el Fiscal General del Estado las faltas de imprudencia leve, pese a los daños gravísimos que pueden causar a las personas y a la sociedad en su conjunto, no se estiman relevantes. Cuando, en definitiva, lo que se perseguía era evitar un incremento de las plantillas del Ministerio Fiscal para afrontar plenamente sus funciones constitucionales. Con ello se ha inducido una privatización del proceso penal, admitiendo que los intereses económicos en juego priman sobre el daño causado a las personas. Decisiones que han generado, como se decía al principio, cierta **banalización judicial de los delitos y faltas de imprudencia derivados del tráfico**.

No hay conciencia rigurosa en el mundo fiscal sobre la peligrosidad de las conductas. En el esfuerzo de todos ustedes está avanzar en este camino para acabar con una delincuencia. Si los ciudadanos no se mueven, la justicia no se mueve y si la justicia se mueve será gracias al impulso, al estímulo y a la reivindicación que expresaba la presidenta de Stop Accidentes al principio.

Anexo

Delitos contra la seguridad del tráfico

Diligencias previas (procedimientos por delito) (Memorias Fiscalía General del Estado)

	Conducción alcohólica	Negativa a pruebas de alcoholemia	Conducción temeraria	Conducción desprecio a la vida de los demás
2000	41.447	854	3.100	58
2001	40.426	756	3.027	155
2002	46.489	1.635	4.380	56

En 2002 se formuló acusación por los delitos arriba señalados en el procedimiento de juicios rápidos en 1.142 causas.

Delitos de imprudencia grave

Diligencias previas (procedimientos por delito) (Memoria Fiscalía General del Estado)

	Homicidios imprudentes	Lesiones imprudentes
2000	803	175.816
2001	596	140.827
2002	533	152.375

En relación con las muertes y lesiones por imprudencia la estadística de dicha fuente es escasamente relevante, ya que no precisa el origen de la imprudencia (laboral, tráfico u otros). Debe suponerse que las conductas imprudentes punibles no incluidas en esta relación han determinado la incoación directa del juicio de faltas. En estos procedimientos, la estadística oficial no distingue la naturaleza de la falta.