



Asociación Ayuda y Orientación a los Afectados Por Accidentes de Tráfico

Miembro de la FEVR (Federación Europea de Víctimas del Tráfico)

# V FORO CONTRA LA VIOLENCIA VIAL

**MIÉRCOLES 4 DE JUNIO 2008. MADRID**

Salón de actos del Ministerio de Interior. MADRID

## **EL DESPUÉS DE LA SENTENCIA** *El papel reeducador de la justicia*

BALANCE DEL CODIGO PENAL

**Doña Helena Prieto González** Fiscal ayudante del fiscal de seguridad vial

Muy buenas tardes a todos, en primer lugar muchas gracias por habernos dejado a la Fiscalía de Seguridad Vial poder compartir con vosotros este día tan importante- Voy a intentar hacer un balance desde la óptica de la Fiscalía, de lo que está siendo esta reforma del Código Penal, reconocemos pues nuestras limitaciones, nuestros errores, reconocemos que no siempre lo hacemos bien, estamos trabajando y creemos que, con ilusión, en esta materia podemos hacer muchas cosas. Hoy hemos recibido muchas alabanzas por vuestra parte y muchas gracias por ellas, y también sobre todo muchas gracias por las críticas porque también las recibimos, las recogemos, y haremos lo que esté en nuestra mano. Porque todas estas cosas que van surgiendo y que yo sé que para cada uno de vosotros todo ello es muy importante, y que nosotros sepamos aprender y poder poner nuestro trabajo al servicio de todos vosotros. Porque al final es lo que somos, somos servidores públicos y a vosotros nos debemos, y para eso trabajamos y espero que entendáis las limitaciones con las que lo hacemos y también la ilusión con la que lo estamos haciendo.

En primer lugar durante todo este año se han ido consolidando la creación de las fiscalías delegadas de seguridad vial. Tenemos dentro de la Fiscalía General del Estado y dependiendo directamente del Fiscal General del Estado pues tenemos una Fiscalía de Sala coordinadora de seguridad vial. Como todos conocéis a Bartolomé, ostenta ahora mismo el cargo de fiscal de sala, coordinador de seguridad vial, y de Bartolomé colgamos todos, colgamos todos los fiscales delegados de seguridad vial en toda España. Tenemos uno por cada capital de provincia y ya en Andalucía se ha nombrado uno a nivel para toda la comunidad autónoma. Yo creo que en otras comunidades autónomas seguirán también **esta línea de nombrar un fiscal delegado que coordine la actuación en toda la comunidad autónoma.**

El número de procedimientos a que da lugar la seguridad vial es tan amplio que no es posible, como en otras ramas del Derecho, crear fiscales especializados que sólo se dediquen a seguridad vial, porque la vida de un fiscal al final es 40 por ciento violencia de género, 40 por ciento seguridad vial y el 20 por ciento es el resto, esta es la vida habitual que tenemos en las fiscalías. Sería inasumible por una persona o por varias personas todo el trabajo que genera la seguridad vial, con lo cual intentamos con estas figura de los fiscales delegados, coordinarnos un poco y evitar pues que lo

que es delito en Cuenca no lo sea en León, intentar un poco actuar todos de forma uniforme porque, como sabéis, los delitos por la pena que tienen, apenas acceden al Tribunal Supremo y, por tanto, a veces parece que tenemos 50 códigos penales en toda España y eso es lo que intentamos los fiscales coordinándonos para evitar que esto sea así.

Todos sabéis, y ahora nos lo ha recordado María Victoria, que teníamos una reforma pendiente del Código Penal que entró en vigor el 1 de diciembre, salvo la conducción sin permiso, que acaba de entrar en vigor ahora el 1 de mayo. Cuando estábamos todos ilusionados trabajando en la reforma nos preguntábamos si realmente era necesaria la reforma. Es cierto que existía una demanda social, todos recordamos la sentencia del caso Farruquito, que a todos nos parecía que quizás había supuestos en los que no era admisible que las penas de prisión se suspendieran con tanta ligereza; o la sentencia de Burgos en la que un conductor a excesiva velocidad, alcanzaba los 260 kilómetros por hora, fue condenado en primera instancia pero luego en segunda instancia la audiencia revocó la condena a este conductor por entender que no había concreto peligro. También más recientemente y ya con la reforma tenemos los sucesos de Vigo, que realmente ponen de manifiesto que era necesario elevar la respuesta punitiva.

Es cierto que se puede criticar, decir que hay una ida hacia la penalización, que hay una huida al Derecho Penal y que quizás es cierto también la necesidad de recordar el principio de intervención mínima y decir que a lo mejor determinadas conductas deberían quedar en el ámbito del Derecho Administrativo. Pero yo creo que **había una línea que ya se había traspasado y era necesario que el Derecho Penal interviniese en determinadas conductas, una de ellas era, por ejemplo, la conducción sin permiso**. Desde luego ante un conductor que no se saca el permiso porque no quiere y que se mantiene al margen del sistema de puntos, llega un momento en que no hay otra vía de intervención que no sea el Derecho Penal, el Derecho Administrativo ha agotado la vía, ya no se puede ir más allá con el Derecho Administrativo y tiene que entrar el Derecho Penal. En muchos de estos tipos penales esa vía, ese límite se había traspasado y era necesario recurrir, a mi entender, al Derecho Penal.

Por otra parte es cierto que en las reformas se nos quedaron temas en el tintero, temas que consideramos muy importantes, como, por ejemplo, **la regulación de la imprudencia** en nuestro Derecho, que sigue estando sin modificar, es cierto que tenía lógica que no se introdujera en la reforma de la seguridad vial, pues porque la imprudencia afecta a otras muchas materias, afecta pues a las imprudencias laborales, afecta también pues a las imprudencias médicas, y quizás una ley que iba dirigida a la seguridad vial pues parecía que excedía de su ámbito el hecho de que se incluyese también una modificación de la imprudencia.

¿Qué produce esto y qué es lo que hace difícil la vida de un fiscal por el hecho de que no se haya modificado la imprudencia? Pues la dificultad estriba en que, como os he comentado a muchos de vosotros, y hemos estado hablando, el fiscal carece de acción, bueno, no es que carezca de acción, pero en los juicios de faltas existe un requisito de perseguibilidad que es la denuncia del perjudicado, con lo cual en el caso de que no exista tal denuncia o que una vez que existe la denuncia el perjudicado llegue a un acuerdo con la compañía de seguros, el fiscal no puede seguir adelante.

Entonces esto ha quedado fuera de la reforma y los fiscales en estos casos tenemos siempre las dificultades de que, en muchas ocasiones, nos enteramos que un juicio de faltas existe cuando nos ponemos la toga y estamos delante del juicio, y no hemos tenido intervención antes.

Esto es cierto que también se puede evitar, que podemos poner vías para evitarlo, que **podemos intentar que todos los autos de incoación de juicios de faltas quizás se nos notifiquen con el atestado y de manera que lo podamos ver y que podamos enterarnos antes del día del juicio, pero es cierto que las**

**posibilidades de intervención del Ministerio Fiscal en aquellos supuestos en los que no entra un procedimiento como delito son más limitadas.**

Como no se modificó la imprudencia esto sigue como estaba y nosotros seguimos con esas dificultades para intervenir en estos supuestos. Luego entiendo la perplejidad que para muchos de vosotros pueda ser el hecho de que un fiscal se ponga la toga para hacer una falta de hurto de El Corte Inglés de 180 euros y que después cuando estamos debatiendo indemnizaciones millonarias o estamos hablando de una conducta que requiere la intervención quizás del Ministerio Público nos quitemos la toga y dejemos a los abogados hablar de todas estas cuestiones que parece que a nosotros nos dan de lado. Entonces la verdad es que esto es una pena pero ha quedado fuera de la reforma y a día de hoy no lo tenemos.

Si nos vamos al Derecho Comparado, en los sistemas de nuestro entorno, vemos algunos sistemas en los que hay un claro predominio del Derecho Penal sobre el Derecho Administrativo, es el caso de Francia y Reino Unido en que todo lo que tiene que ver con la seguridad vial es Derecho Penal. Luego hay otros sistemas como es el caso del italiano y del alemán, en el que hay una convivencia entre el Derecho Penal y el Derecho Administrativo y este es el caso del español, tenemos unas conductas que son infracciones administrativas y otras que son constitutivas de delito, y así se ha mantenido también después de la reforma.

Si nos vamos a las penas aun después de la reforma, vemos todavía que **nuestro Código no se acerca tampoco a las penas que existen en los países de nuestro entorno**, por ejemplo, la conducción alcohólica en Francia puede alcanzar los dos años de prisión y una multa de 4.500 euros. La conducción alcohólica en Alemania puede llegar hasta los 5 años de prisión. Las tasas fijadas en España que se han criticado bastante, pues realmente si miramos los países de nuestro entorno las tasas que hemos fijado son altas incluso, porque en el Reino Unido, y en Irlanda y en Francia tienen 0,8 gramos/litro, en Luxemburgo, en Finlandia y en Italia 0,5, en Alemania no hay tasa penal pero sí que hay una tasa jurisprudencial fijada en 1,1.

**Realmente es cierto que se ha elevado la respuesta punitiva con la reforma, pero incluso después de la reforma si miramos a los países de nuestro entorno no hemos hecho nada que ellos no hayan hecho antes, incluso nos hemos quedado por debajo.**

Como María Victoria nos ha hablado de la reforma, yo voy a citar únicamente las modificaciones más importantes que todos conocéis, y todos sabéis. En **la conducción alcohólica se objetivo la tasa**, antes parece que teníamos 50 códigos penales, porque la conducción con una determinada tasa de alcohol era delito en un sitio y no era delito en otro, ya que a veces en el territorio de una determinada Audiencia se consideraba que las alcoholemias preventivas no eran constitutivas de delito con independencia de la tasa. La introducción una tasa avalada científicamente ha contribuido a homogeneizar el tratamiento de estas conductas. La jurisprudencia del Tribunal Supremo en los escasos supuestos en los que pudo pronunciarse, ya se había movido en esos entornos y **yo creo que el 0,6 es una tasa suficientemente acreditada y que a partir de la cual podemos decir que la influencia en la conducción del alcohol está más que probada.**

Con respecto a las estadísticas de conducción alcohólica, como dijo el ministro esta mañana, es cierto que han disminuido los positivos en vía interurbana, no así en vía urbana, y en cuanto a los números que tenemos en los juzgados y en las fiscalías a nosotros nos han aumentado los juicios rápidos por conducción alcohólica, pero porque antes había determinados expedientes que no llegaban porque se quedaban en la vía administrativa, con lo cual es cierto que quizás no case la información policial con la información judicial pero ese es el motivo. **A la vía penal han aflorado ahora expedientes que antes se quedaban en vía administrativa, y por tanto nosotros sí hemos experimentado un incremento de los juicios rápidos por este motivo, creo que acabaremos el año con un incremento cercano al 20 por ciento de juicios rápidos por seguridad vial**, que es importante, pero la mayor parte del

incremento se debe a la conducción alcohólica y a la conducción sin permiso, no a los excesos de velocidad punibles, porque los excesos de velocidad punibles dado los límites de velocidad que se han establecido el impacto que están teniendo es bastante reducido.

Ahora bien, **en los excesos de velocidad punibles puesto que ya no se exige el concreto peligro, la verdad es que la tramitación está siendo bastante rápida** y ahí sí nos movemos en ámbitos del 70 por ciento de conformidades mientras que en otros ámbitos, como es el caso de la alcoholemia o la conducción sin permiso el porcentaje de conformidades, es decir, de supuestos en los que el infractor reconoce los hechos y que no es necesario celebrar juicio, supera con mucho el 90 por ciento.

Aquí en el caso de la velocidad el porcentaje de conformidades quizás es un poco inferior, también porque hay determinados procedimientos que no pueden ir por el trámite del juicio rápido y van por diligencias previas por dificultades en la identificación del conductor del vehículo.

Por otra parte otra modificación también es **la elevación de la pena en la conducción suicida, que puede llegar a los 5 años de prisión** y sobre todo a efectos de pena, una modificación importante, es la de la regla concursal, esto de la regla concursal parece un tecnicismo jurídico y lo es.

**Para explicar esto de la regla concursal es cuando un delito de peligro, es decir, una conducción alcohólica concurre con un delito de resultado**, es decir, un homicidio imprudente, pues hay que calcular una pena y para calcular una pena se nos da una regla, nos dice el legislador que tenemos que imponer la pena prevista para el delito más grave en su mitad superior. Entonces **si estamos hablando de una conducción alcohólica con un homicidio la pena a imponer como mínimo va a ser de dos años y medio de prisión, esto supone una elevación de la respuesta punitiva**. ¿Y por qué? Pues supone una elevación de la respuesta punitiva porque en nuestro Derecho las penas de prisión solamente pueden suspenderse hasta los dos años, con lo cual esta pena de dos años y medio es de obligatorio cumplimiento. Por tanto supuestos, quizás, como los que hemos visto en la jurisprudencia que han sido muy criticados desde la opinión pública y muchas veces con razón, a lo mejor el caso de Farruquito en el que se suspende, quizás una pena porque era suspendible, con los requisitos que establecía el legislador en aquel momento, si se produjeran ahora ya no serían suspendibles, ahora son penas de obligado cumplimiento.

Por eso digo que esta regla concursal, que está ahí a lo mejor oculta, es una de las normas que mayor elevación de penas está produciendo en la práctica, que aunque no se note y sea un articulito pequeño el efecto que tiene es este.

Y luego **la última novedad es la conducción sin permiso** que engloba tres supuestos, el antiguo quebrantamiento de condena que teníamos en el que se conducía con el permiso privado judicialmente ya fuera como medida cautelar o fuera por sentencia y también el supuesto de la conducción del que ha perdido todos los puntos en la que ya estamos teniendo bastantes condenas. Va más despacio que el caso del que conduce sin permiso por no haberlo obtenido nunca, porque también hay un procedimiento administrativo hasta que se declara pérdida de vigencia por pérdida de todos los puntos y sólo después de que ese procedimiento administrativo acaba y sólo después de que la resolución administrativa es firme, podemos empezar a hablar de un delito de conducción sin permiso por haber perdido todos los puntos, sino no estaríamos ante el delito.

**Los más numerosos son los delitos de conducción sin permiso por no haberlo obtenido nunca** y dentro de estos delitos de conducción sin permiso por no haberlo obtenido nunca, tenemos, como decía, los índices de conformidad altísimos, superan el 90 por ciento. Tenemos una población infractora en que se nota un peso bastante alto de la población extranjera, yo creo que es un tema sobre el que hay que incidir porque el permiso de conducir es un mecanismo de inserción en el mercado laboral, y aquí se ve muy claramente, y a lo mejor el porcentaje esperable sería inferior

teniendo en cuenta la proporción de población extranjera que tenemos en España, pero sin embargo es muy alto, estamos moviéndonos en entornos del 30 por ciento de los condenados por conducción sin permiso ya en este mes son personas extranjeras.

Como decía, el impacto de la reforma creo que lo estamos viviendo en los juzgados de guardia donde se ha experimentado un incremento del trabajo bastante importante pero creo que realmente **los que van a soportar todo el peso de la reforma van a ser los juzgados de ejecutorias y los juzgados de vigilancia penitenciaria en el caso de la pena de trabajos en beneficio de la comunidad, que son los que van a tener que ejecutar todas las penas que se ponen.**

Han experimentado un incremento de un 20 por ciento en su carga de trabajo y **creo que tenemos que hacer esfuerzos en la ejecución de las penas porque de nada nos sirve perseguir y condenar si después no ejecutamos.** Esto es realmente el mayor problema que en la práctica está generando la reforma, porque en lo que es el día a día de un juzgado de guardia se ha notado muchísimo, hay un incremento sustancial de un 20 por ciento y los juzgados de guardia están absorbiendo bastante bien la carga de trabajo, pero se está viendo mayores dificultades en el caso de los juzgados de ejecutorias.

Me gustaría hablaros un poco de unos proyectos de la Fiscalía de Seguridad Vial que venimos desarrollando junto con la Dirección General de Tráfico y que creo deberían seguir en años sucesivos porque tiene mucha importancia. Por un lado son los **controles preventivos de drogas** que en nuestro país se había hecho muy poquito. Se había hecho en Cataluña, los Mozos de Escuadra lo habían hecho casi siempre en la vía administrativa, pero a finales del año pasado decidimos lanzarnos a la piscina y empezar con ello en la vía penal.

Hicimos controles, en Badajoz, Zaragoza, Oviedo, Madrid y aprovechando el Premio de Jerez hicimos controles de drogas. Utilizamos unos tests salivales que están en el mercado y que detectan determinadas sustancias a nivel cualitativo, no cuantitativo, porque sólo te dicen qué sustancias pero no en qué cantidad y decidimos también llevarnos a los puntos de control a un médico y a un ATS, a un médico que hacía un acta de sintomatología de la persona que había dado positivo en ese test salival y luego después de que el médico determinaba según su informe una influencia sometíamos a la persona a una extracción de sangre, siempre con su consentimiento, a falta de consentimiento con autorización judicial, para poder proceder a contrastar el resultado que se había obtenido en saliva.

Tenemos ciertas dificultades en la legislación, falta de concreción de la legislación administrativa y en el campo penal tenemos alguna dificultad porque **nos falta una ley de intervenciones corporales que reclamamos ya en otras áreas del Derecho Penal**, y que se nos pone de manifiesto ahora con los controles preventivos de drogas. En nuestro Derecho, y aunque el Tribunal Europeo de Derechos Humanos lo ha dicho muchas veces, sería necesario una regulación de esta materia pues no tenemos regulación y, por tanto, seguimos las normas jurisprudenciales que se vienen observando desde la sentencia de del Tribunal Constitucional 207/1996, que se han venido reiterando desde entonces hasta ahora. **Creo que esta materia exige una regulación para que en España la Policía Judicial pueda requerir a una persona para que dé una muestra de sangre sin necesidad de que exista autorización judicial.** Os cuento lo que vi cuando estuve en los controles, me puse el chaleco, me fui allí con la Guardia Civil y lo que vi en los controles fue lo siguiente: si una persona se niega a someterse a la extracción lo que hay que hacer es levantar el control, ir al juez, pedir el auto y luego volver. Claro, eso dificulta mucho el número de controles que se puede hacer.

Por otra parte, ¿qué han hecho nuestros vecinos europeos? Han optado por alternativas distintas, yo creo que el **modelo alemán** que es el que además se adapta mejor a nuestra tradición jurídica en el orden penal es el que más ventajas ofrece. Lo que han hecho es una ley en la que **los agentes pueden directamente requerir a una persona para que se someta a estas pruebas sin necesidad de solicitar**

**autorización judicial, es cierto que la ley dice que se solicitará autorización judicial o autorización del Ministerio Fiscal, salvo que por la urgencia o por cualquier otra circunstancia o por circunstancias del procedimiento esto no sea posible.** Al final en la práctica es lo que se hace y entonces la Policía requiere directamente al individuo y el individuo se somete o no a la prueba y en el caso de que no se someta, entonces en el Derecho alemán se le puede someter a una extracción coactiva. En el caso del Derecho español esto no sería posible, pero le podríamos imputar un delito de desobediencia que ahora no podemos sin autorización judicial. Por tanto la **Ley de Intervenciones** Corporales o al menos la regulación para la seguridad vial de este tipo de pruebas creo que sería muy necesaria.

En cuanto a los resultados de estas pruebas, hicimos un total de 1.672 pruebas, hubo solamente tres negativas a someterse, nos dieron 83 positivos en saliva y hubo 32 extracciones y 3 negativas. El porcentaje de positivos ronda el 5 por ciento, y eso realizado en zonas que no son de especial prevalencia de drogas. Por tanto, se va ratificando un poco lo que nos venía diciendo el Instituto Nacional de Toxicología que estábamos controlando el alcohol pero no las drogas, y yo creo que debe seguirse en esta línea.

En cuanto al futuro de los controles de drogas, creo que necesitamos una ley que nos regule las intervenciones corporales, y creo que también tenemos que migrar un poco a los sistemas que se están siguiendo en Europa en los que el reconocimiento del conductor no se hace por un médico sino que lo hacen agentes entrenados, como es el caso de Alemania, y creo que además va a ser un instructor alemán el que va a empezar a formar a los agentes de la Guardia Civil en la forma de realizar este reconocimiento y yo creo que esto se va a empezar relativamente pronto, quizás en julio ya podamos estar hablando de que los agentes están recibiendo formación en este sentido.

Por otra parte, creo también que la realización de las pruebas, aunque ahora estamos haciendo los contrastes en sangre en el futuro lo más propio sería hacerlos en saliva, que parece que es un mecanismo de contraste mejor, no mejor como muestra pero sí operativamente, que la sangre.

Otra cuestión a la que también me quería referir, porque además ha salido aquí hoy, es la utilización del **Alcohol-Lock**, que es un aparato que impide el arranque del vehículo si no se proporciona una muestra de aire y cuya instalación ha dado muy buenos resultados en Estados Unidos y en los países nórdicos, sobre todo en Suecia, y yo creo que nosotros no debemos mantenernos al margen de ello. Es cierto que la instalación de este aparato a todos se nos ocurre que puede dar muchos problemas y que realmente soplar puede soplar todo el mundo. Le pones al infractor el aparato pero puede soplar un amigo o puede soplar quien sea, pero yo creo que es una barrera para que una persona con alcohol conduzca.

Se ha utilizado en Derecho Comparado sobre todo en los supuestos de reincidencia, por ejemplo, en Estados Unidos se decía que entre un 50 y un 75 por ciento de los sancionados por alcoholemia reincidía; en Suecia decían que un 30 por ciento reincide dentro del tercer año. Las soluciones tradicionales para la reincidencia eran la sanción económica, la retirada del permiso, la detracción de puntos y ahora ha empezado a surgir en Estados Unidos, en Canadá y en el Norte de Europa sobre todo la utilización de este aparato, del Alcohol Lock.

En agosto del 2007 hubo un congreso en Seattle donde se puso de manifiesto que **los vehículos que llevaban el Alcohol Lock reducían las infracciones entre un 28 y un 65 por ciento**, lo cual demuestra que este aparato a pesar de todas las pegas que le queramos sacar lo cierto es que es bastante útil.

En el modelo sueco, el aparato también se utiliza no solamente de forma sancionadora sino también preventiva, es decir, que se establece la posibilidad de que se imponga con carácter general, obligatorio para todos los profesionales a partir de 2010 y para todos los vehículos a partir de 2012. Volvo y SAAB lo están introduciendo

ya en las cadenas de montaje, con lo cual parece que los suecos han apostado de forma clara por el Alcohol Lock.

En Estados Unidos, el Alcohol Lock en la mayor parte de los estados está previsto sólo como medida sancionadora, no está previsto como medida preventiva. Nosotros en España tenemos dificultades para introducirlo en la vía penal, porque la legislación no nos lo permite, quizás en la vía administrativa esto pueda ser más fácil y estamos estudiando la posibilidad de que podamos hacerlo. Desde luego creemos que no sólo debe tener un carácter sancionador, sino que también debe tener un carácter educativo, quizás **habría que combinar la utilización del Alcohol Lock con la participación en algún curso de reeducación del individuo**, pero desde luego creemos que el Alcohol Lock es algo sobre lo que tenemos que dejar de pensar y que si está funcionando fuera por qué no va a funcionar aquí.

Y por último, como conclusiones, yo diría que necesitamos desde luego esa Ley de Intervenciones Corporales de la que he hablado, sobre todo para potenciar los controles preventivos de drogas y porque también lo necesitamos en otras áreas del Derecho Penal.

También yo creo que sería necesaria **una regulación más pormenorizada del decomiso**, que está previsto específicamente solamente para la conducción suicida, aunque nosotros creemos que existe una vía para aplicar el decomiso con carácter general en este tipo de delitos y **poder decomisar el vehículo como instrumento del delito** porque, desde luego, en la mayor parte de las ocasiones lo es.

Y, por último, como os decía, creo que necesitaríamos una nueva regulación de la imprudencia en nuestro Derecho, y esto ya no es solamente para los delitos contra la seguridad vial sino en general, y que en el campo de los delitos contra la seguridad vial esto potenciaría la posibilidad de que el fiscal estuviese mucho más presente.

Bueno, me someto a todas las preguntas que queráis hacernos sobre cómo funcionamos, sobre qué es lo que estamos haciendo los fiscales y también a vuestras críticas.