

Seguridad Dial

**Crónica de una
Reforma Penal**

Luis Carlos Rodríguez León



Instituto Andaluz de Administración Pública
CONSEJERÍA DE JUSTICIA Y ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

SEGURIDAD VIAL
CRÓNICA DE UNA REFORMA PENAL

SEGURIDAD VIAL

CRÓNICA DE UNA REFORMA PENAL

Luis Carlos Rodríguez León
Fiscal Delegado de Seguridad Vial

INSTITUTO ANDALUZ DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA
SEVILLA 2008

Rodríguez León, Luis Carlos
Seguridad Vial : crónica de una reforma penal / Luis Carlos Rodríguez León.
- Sevilla : Instituto Andaluz de Administración Pública, 2008
470 p. ; 24 cm. - (Estudios)
D.L. SE 2144-2008
I.S.B.N. 978-84-8333-416-4

España . [Código Penal, 1995] . - Instituto Andaluz de Administración Pública. . - Circulación urbana . - Derecho penal . - Responsabilidad criminal . - España

343.346(460):351.81"2007"

Reservados todos los derechos. No está permitida la reproducción total o parcial en ningún tipo de soporte sin permiso previo y por escrito del titular del copyright.

Título: SEGURIDAD VIAL. CRÓNICA DE UNA REFORMA PENAL.

Autor: LUIS CARLOS RODRÍGUEZ LEÓN

© INSTITUTO ANDALUZ DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA



Gestión de publicaciones en materias
de Administraciones Públicas

Edita: Instituto Andaluz de Administración Pública
Maquetación e impresión: RC IMPRESORES, S.C.A.
Diseño de cubierta: IRIS GRÁFICO SERVICIO EDITORIAL, S.L.
I.S.B.N.: 978-84-8333-416-4
Depósito Legal: SE-2144-2008

PRESENTACIÓN

El Instituto Andaluz de Administración Pública, consciente de la importancia que tiene para la sociedad la Seguridad Vial, de manera que se eviten el máximo posible de accidentes de tráfico que ocurren en España, publica "Seguridad Vial. Crónica de una reforma penal", cuyo autor es D. Luis Carlos Rodríguez León, fiscal de Seguridad Vial en Andalucía.

El autor hace una descripción pormenorizada de los antecedentes políticos y jurídicos de la reforma penal, para posteriormente realizar el análisis y comentarios de los grupos parlamentarios al proceso de discusión en el Parlamento Nacional que concluyó en la Ley Orgánica 15/2007 por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de Seguridad Vial.

Además el autor incluye la normativa complementaria relacionada con la materia, así como Sentencias del Tribunal Constitucional.

El Instituto Andaluz de Administración Pública tiene el convencimiento de que el texto será un elemento de ayuda a las personas que trabajan en el ámbito de la seguridad vial como para aquellas otras que tienen interés en el conocimiento de la materia tratada, y por tanto agradece a su autor el esfuerzo realizado.

Joaquín Castillo Sempere
Director del Instituto Andaluz de Administración Pública

*Con mi agradecimiento por su paciencia
a Inma, Laura y Jaime*

ÍNDICE

CAPÍTULO I

ANTECEDENTES POLÍTICOS Y JURÍDICOS PARA JUSTIFICAR UNA REFORMA ... 15

Intervención del Director General de Tráfico	16
Intervención del Fiscal General del Estado	23
Informe del Fiscal de Sala de Seguridad Vial.....	31
1. La siniestralidad vial. Respuesta institucional.....	31
2. Causas y Remedios para la Violencia Vial.	33
3. Datos estadísticos.....	36
4. La conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas del artículo 379 y el delito de negativa a someterse a las pruebas del artículo 380 del Código Penal	38
5. La conducción temeraria, con riesgos para la circulación y con consciente desprecio de los artículos 381, 382 y 384. Los excesos de velocidad.....	42
6. Los criterios de calificación de las imprudencias de tráfico. Los juicios de faltas. La omisión de socorro.	44
7. Medidas cautelares.....	47
7.1. Privación cautelar del permiso de conducir.....	47
7.2. La intervención del vehículo y la consecuencia accesoria de comiso	47
7.3. La prisión provisional	48
8. Imposición de penas y su ejecución.....	49
9. El Ministerio Fiscal y la Protección de las Víctimas de accidentes de tráfico	51
10. Otras Cuestiones.....	54
10.1. El fraccionamiento de la pena de privación del permiso de conducir.....	54
10.2. La alteración de tacógrafos y la explotación laboral de determinados conductores	55
10.3. La disposición adicional 13 del Real Decreto Legislativo 339/1990 (Ley de 19 de julio 2005).....	57
11. El Proyecto de Reforma del Código Penal en lo relativo a las infracciones penales de tráfico.....	57

CAPÍTULO II

TEXTO DE LA LEY ORGÁNICA 15/07 DE 30 DE NOVIEMBRE. ANÁLISIS Y COMENTARIOS DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS.....	61
El Preámbulo de la Ley.....	61
Comentarios de los Grupos Parlamentarios	62
Artículo 47 del Código Penal.....	78
Artículo 379.1 del Código Penal.....	78
Artículo 379.2 del Código Penal.....	84
Artículo 380 del Código Penal	86
Artículo 381 del Código Penal	87
Artículo 382 del Código Penal	89
Artículo 383 del Código Penal	92
Artículo 384 del Código Penal	93
Artículo 385 del Código Penal	97
Disposición Transitoria Primera. Legislación Aplicable.....	99
Disposición Transitoria Segunda. Revisión de Sentencias.	99
Disposición Transitoria Tercera. Reglas de Invocación de la Normativa Aplicable en Materia de Recursos.....	100
Disposición Derogatoria Única. Derogación Normativa.....	101
Disposición Final Primera	
Artículo 68 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo	101
Artículo 80 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de Marzo	104
Artículo 82 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de Marzo	105
Disposición Final Segunda. Naturaleza de la Ley.....	105
Disposición Final Tercera. Entrada en vigor.....	105

CAPÍTULO III

PROPUESTAS DE NUEVOS ARTÍCULOS REALIZADAS POR LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS.....	106
Propuesta de Reforma del Artículo 142 del Código Penal.....	106
Propuesta de Reforma del Artículo 796 de la L.E. Criminal	107
Propuesta de Disposición Adicional.....	110
Propuesta de Disposición Adicional Nueva.....	111
Propuesta de Disposición Final Nueva.....	112
Propuesta de Creación del Artículo 385 bis del Código Penal	113

ANEXOS

Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial. (BOE 63/1990, de 14 marzo 1990) 115

Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (extracto) 175

Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores. (BOE 135/1997, de 6 junio 1997) (extracto)..... 207

Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial (BOE 95/1994, de 21 abril 1994) (extracto) 249

Instrucciones, Circulares y Consultas de la Fiscalía General del Estado:

Instrucción 6/1992, de 22 de septiembre
Enjuiciamiento criminal. Aplica algunos aspectos del proceso penal en virtud de la reforma llevada a cabo por la ley 10/1992, de 30-4-1992 259

Circular 2/1995, de 22 de noviembre
Prisión preventiva. Regula el nuevo régimen procesal de la prisión preventiva.. 271

Circular 1/2003, de 7 de abril
Sobre procedimiento para el enjuiciamiento rápido e inmediato de determinados delitos y faltas y de modificación del procedimiento abreviado... 283

Instrucción 4/2005
Motivación por el ministerio fiscal de las peticiones solicitando la medida cautelar de prisión provisional o su modificación 347

Instrucción 8/2005
El deber de información en la tutela y protección de las víctimas en el proceso penal..... 353

Consulta 1/2006
Sobre la calificación jurídico-penal de la conducción de vehículos de motor a velocidad extremadamente elevada..... 359

Instrucción 3/2006 Sobre criterios de actuación del ministerio fiscal para una efectiva persecución de los ilícitos penales relacionados con la circulación de vehículos a motor	371
Decisión Marco 2001/220/JAI, de 15 marzo de la CEE Estatuto de la víctima en el proceso penal	385
Sentencias del Tribunal Constitucional	
Núm. 161/1997 (Pleno), de 2 octubre	393
Núm. 234/1997 (Pleno), de 18 diciembre	419
Núm. 137/2005 (Sala Segunda), de 23 mayo	457

CAPÍTULO I

ANTECEDENTES POLÍTICOS Y JURÍDICOS PARA JUSTIFICAR UNA REFORMA.

La presente reforma del Código Penal en lo referente a los delitos contra la seguridad del Tráfico, y normas administrativas concordantes, tiene un origen complejo, por una parte estaba prevista en el Proyecto de Ley de reforma del Código Penal, hoy pendiente en el Parlamento. Por otro lado la entrada en vigor de la Ley del carnet 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 preocupados por la seguridad en carreteras y ciudades por las cuestiones del tráfico.

No hay un estudio técnico de los efectos reales de esta norma, por cuanto que en el momento en que se están redactando estas líneas, Navidad del 2007, las únicas Sentencias de que disponemos son las dictadas de estricta conformidad en el Juzgado de Guardia, por el procedimiento del juicio rápido, donde como es sabido, no suelo haber una fundamentación jurídica que nos permita estudiar la interpretación de los preceptos aplicados.

Creo muy interesante analizar la Ley aprobada desde los puntos de vista político y jurídico, con los comentarios de los miembros del Congreso y del Senado, que han intervenido en las distintas comisiones y plenos. Añadimos también algunas sentencias, circulares e instrucciones de la Fiscalía General del Estado, comentarios de la Memoria de la F.G.E. de 2006 y normas complementarias.

Por tanto existen todo un conjuntivo de antecedentes de orden político y jurídico, que fueron analizados en la Comisión de Seguridad Vial y en las distintas sesiones y comparecencias 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 Director General de Tráfico, Sr. Navarro Olivella, en su comparecencia de 19 de Octubre de 2005 ante la Comisión de Seguridad Vial, creada en el Congreso exponía un conjunto variado de cuestiones, que mostraban las distintas facetas del problema que debían ser analizadas para hacer una reforma coherente:¹

1 Parte de su intervención

“Veamos cuál era el marco de referencia en España de los accidentes de tráfico. El 50 por ciento son en carretera y el 50 por ciento son en el ámbito urbano -este dato nos servirá luego para hablar de los grandes retos que tenemos-. Respecto a los fallecidos en accidente de tráfico, el 80 por ciento son en carretera y el 20 por ciento son en el ámbito urbano, en las ciudades. Probablemente la velocidad sea el diferencial entre los accidentes de tráfico en carretera y los urbanos. Si miramos los fallecidos en carretera veremos que el 25 por ciento son en autopistas y autovías y el 75 por ciento en carreteras secundarias. Los datos indican que en el 32 por ciento de muertos aparece alcohol en sangre, en el 28 por ciento de los muertos aparece la velocidad como una causa concatenante, la distracción está en el orden del 40 por ciento y en tres de cada cuatro accidentes aparece alguna infracción. Este es el marco de referencia a partir del cual, desde la Dirección General de Tráfico, desde el Gobierno, hacemos las primeras actuaciones.

Sobre el casco, más allá de las estadísticas, el verano pasado, el 22 por ciento de los fallecidos que iban en motocicleta en carretera no llevaba puesto el casco. Sobre el casco seguiremos insistiendo, pero debemos hacer un esfuerzo especial en la parte sur del país y, sobre todo, en el ámbito urbano.

Luego recuperaremos el tema de las motocicletas en el ámbito urbano, campañas de teléfono móvil y demás.

En el tema de los radares hay tres debates abiertos en estos momentos en Europa y en la DGT. El primer debate es sobre el responsable. La Unión Europea se está decantando por que el propietario del vehículo sea siempre el responsable de la sanción pecuniaria, salvo que identifique al otro conductor o que justifique que le habían robado el coche. En nuestro país el sistema no es exactamente así. En nuestro país, nosotros enviamos la nota al propietario y él tiene que identificar al conductor, si era él o era otra persona. Si no identifica, la sanción es por no haber identificado al conductor. En Europa, para evitar una cierta sensación de impunidad se está abriendo camino la responsabilidad del propietario del vehículo en cualquier caso, salvo que demuestre lo contrario.

Otro debate abierto en la Unión Europea es el de los vehículos extranjeros. El sistema automático descansa en la lectura de la matrícula. Nosotros tenemos en la base de datos la lectura de las matrículas españolas, y los demás países las suyas. Países como Luxemburgo y Francia, que ya tienen implantado un sistema, están muy interesados en poder conseguir convenios internacionales para evitar la impunidad de los vehículos extranjeros. La mayoría de los vehículos que cruzan Luxemburgo son de otros países y, por eso, tenían un interés especial en este tema. Luxemburgo ha conseguido el primer convenio con Francia para evitar la impunidad de los vehículos extranjeros. Francia explica que el 12 por ciento de su tráfico es de vehículos con matrícula extranjera y por encima del 20 por ciento las infracciones por exceso de velocidad son de matrícula extranjera. ¿Por qué? Por este tema. Insisto este es otro debate que hay abierto.

El tercer debate abierto es si hay que tender a centros nacionales para el tratamiento de denuncias automáticas. Hay dos alternativas: hágase por el territorio, y cada uno hace las suyas, o vamos a sistemas centralizados de tramitación, separándolo de la tramitación de las otras sanciones y creando centros nacionales de tramitación automática para dar un tratamiento integral más ágil, rápido y eficaz, sobre todo, teniendo en cuenta que los sistemas automáticos de detección de infracciones son una tendencia que va a más. Diseñese de la forma adecuada para poder asumir el procesado adecuado y no perder información, y hágalo a través de un centro de concentración o de tratamiento especial de estos datos.

Por último, quería comentarles, aprovechando la complicidad que siempre ha habido con esta Comisión, algunos temas que en estos momentos tenemos sobre la mesa y nos preocupan. Nos preocupa el tema de llevar la seguridad vial a los municipios. Hemos dicho antes que el 50 por ciento de los accidentes de tráfico se producen en el ámbito urbano. Ustedes ya conocen la autonomía de los alcaldes. El reto es llevar la seguridad vial a los ayuntamientos e implicar a los municipios, entre otras cosas, porque allí es donde se aprende a conducir y donde se consolidan los hábitos de la conducción. Estamos trabajando en ello. Creemos que el camino puede ser la elaboración de un modelo tipo de plan de seguridad urbano, e incentivar y promover la realización de estos planes de seguridad vial urbanos en los municipios. Incentivar y promover, es decir, condicionar inversiones en seguridad vial de la DGT a que hayan elaborado su plan de seguridad vial para que no sean iniciativas aisladas, sino que tengan sentido dentro del contexto de un plan municipal de seguridad vial.

Otro de los retos que tenemos es implicar más a las comunidades autónomas en la política de seguridad vial. Saben ustedes que las comunidades autónomas tienen competencias en infraestructuras, en carreteras, en industria, en educación, en juventud, en sanidad, asimismo todo el tema de auxilio en carretera, ambulancias, etcétera, corresponde a las comunidades autónomas. Ellas tienen un amplio abanico de competencias relacionadas con la política de seguridad vial. Es posible que, al ser lo más vistoso lo de la Guardia Civil persiguiendo o vigilando, al no disponer de la competencia de la vigilancia en la carretera, corramos el riesgo de que se considere que no tienen implicación directa en materia de seguridad vial. No; nos interesa vincular, integrar, implicar a las comunidades autónomas en la reforma del Consejo Superior de Seguridad Vial. Se propone la creación de una comisión autonómica de seguridad vial, para que, junto con la DGT y la Dirección de Carreteras, sea la que específicamente trate los temas de las comunidades autónomas, y recoja, coordine y proponga las líneas de actuación.”

El Director General de Tráfico completaba estas consideraciones en la comparecencia de 22 de febrero de 2006. Haciendo propuestas concretas a la reforma penal de la seguridad Vial, decía:

Les haré una introducción y luego concretaré qué propuestas hace la Dirección General de Tráfico al respecto. El año pasado hubo 3.329 fallecidos en carretera; en

ciudades, en el ámbito urbano viene a ser un 20 por ciento más; estamos hablando del orden de 4.000 fallecidos en España a lo largo del año; quiere decirse que son algo más de diez muertos cada día por razones del tráfico. Si contamos todas las víctimas, con heridos graves y heridos leves, tenemos del orden de 140.000 víctimas cada año en accidentes de tráfico.

Quiero hacer una reflexión: 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. En el caso de gente que sale por la mañana a hacer footing el domingo y alguien con alcoholemia se lo lleva por delante. Casos de estos entran en el ámbito de lo que hablamos violencia vial, y estamos hablando de proteger la vida íntegra, física, de los ciudadanos.

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. Creemos que entre todos estamos haciendo un buen trabajo de concienciación y los ciudadanos está respondiendo a la concienciación, al trabajo de sensibilización que estamos haciendo. Insisto, tal como dice la Unión Europea, los países que obtienen buenos resultados en la política de seguridad vial son aquellos que tienen sistemas de autoridad más eficaces.

Voy a hacer tres consideraciones sobre la justicia y la seguridad vial en los accidentes de tráfico. La primera, a la Dirección General de Tráfico le da la impresión de que tiene un aspecto o una imagen excesivamente mercantilista.

Hoy mismo, en un periódico de hoy de Madrid viene el anuncio siguiente:

“Publicidad. ¿Ha sufrido un accidente de tráfico? ¿Sabe que puede cobrar un dinero como indemnización? Nosotros nos encargamos de su reclamación, solo cobramos si usted cobra. Nuestro equipo de profesionales está formado por ex jueces, ex directivos de aseguradoras, abogados y procuradores. Usted no tiene por qué sufrir, nosotros le conseguiremos la indemnización”.

Esta es 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. No. Debe tener también un enfoque más preventivo. En la demanda social hay la impresión de mucho daño y poco castigo, hay la imagen de una cierta impunidad.

Un comentario. Última modificación que entre todos hicimos del Código Penal, que es la modificación que se hizo por la Ley Orgánica 15/2003, de 25 de noviembre, que entró en vigor el 1 de octubre del 2004. La Dirección General de Tráfico tiene la impresión de que todos nos equivocamos en esta reforma. Define la temeridad manifiesta (artículo 379) como la conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas con altas tasas de alcohol en sangre y con un exceso desproporcionado de velocidad. Nadie sabe qué son altas de alcohol en sangre, nadie sabe qué son excesos desproporcionados de velocidad. El ciudadano destinatario de la norma no puede saber con una mínima seguridad jurídica cuándo su conducta puede ser constitutiva de delito, y los agentes de la autoridad tampoco, no tienen la necesaria seguridad para su aplicación. Esta redacción no sirve a los efectos preventivos.

Nos gustaría, en nuestra acción de difusión y de concienciación, poderle explicar al ciudadano: a partir de aquí su actuación puede ser constitutiva de delito. Pero con una terminología de alta tasa de alcohol y velocidad desproporcionada nos cuesta llegar al ciudadano explicándole esta figura penal. Tenemos la impresión de que el sistema judicial se ha encerrado demasiado en sí mismo con tecnicismos procesales y argumentos abstractos, y que puede no estar sirviendo a los objetivos pretendidos. El tratamiento penal español no converge sino que es divergente con el resto de Europa.

En los países de nuestro entorno la situación es la siguiente. En los Países Bajos, la tasa de alcohol superior a 0,8 es sanción pecuniaria, prisión para el infractor o medidas sociales alternativas. En Alemania, a partir de 1,1, independientemente de que suponga un peligro para la seguridad vial, un año de prisión. En Francia, conducir con un grado de alcohol en sangre igual o superior a 0,8 gramos por litro está sancionado con prisión de dos años y sanción pecuniaria de 4.500 euros, incluso aunque no existan signos evidentes de conducir bajo los efectos del alcohol; es una infracción objetiva. En Portugal, con tasa superior a 1,2 gramos por litro, se considera infracción penal y se aplica la correspondiente sanción por vía judicial.

¿Qué proponemos nosotros? Fijar un límite en el que todos podamos sentirnos cómodos. Se propone fijar el límite de un 1 gramo por litro de sangre. El límite reglamentariamente establecido es 0,5. Lo que proponemos es el doble del límite permitido. De 0,5 hasta 1, tratamiento administrativo; a partir de 1 gramo por litro de sangre, vía penal. Se propone como redacción la siguiente: El que condujera un vehículo motor o ciclomotor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, será castigado con la pena de prisión de 3 a 6 meses y, en su caso, trabajos en beneficio de la comunidad, y, en cualquier caso, privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a 1 y hasta 4 años. A estos efectos, se entiende que existe influencia cuando la tasa de alcohol es superior a un gramo por litro en sangre.

Hemos puesto radares, estamos enviando al Fiscal fotos de conductores a 220, 230 y 240 kilómetros por hora, y muchas veces nos las devuelven diciendo que hay que

demostrar que se ha puesto en concreto peligro la integridad física de las personas. Nos gustaría hallar un límite de velocidad en el todos podamos encontrarnos de acuerdo y cómodos, pero es necesario poner un límite en el cual no haya que buscar concretos peligros ni efectos complementarios, porque el ciudadano no entiende que estos inadmisibles súper excesos de velocidad no tengan consideración penal. Podemos poner exceder 50, 60 ó 70 kilómetros por hora sobre el límite permitido, pero algo debemos hacer para que haya una acción preventiva, dar seguridad jurídica al ciudadano y dar respuesta a estos inadmisibles excesos de velocidad que el ciudadano no entiende que no tengan consideración penal a pesar de su gravísima incidencia y riesgo para la seguridad vial. Los excesos de velocidad son el elemento básico y más importante para reducir los accidente de tráfico y sus víctimas, y son la causa principal de la muertes en carretera y en ciudad.

¿Cuál es el nivel de sensibilización social? Respecto al apoyo social, en la última encuesta realizada por la dirección social de tráfico, relacionada con la velocidad y los radares, nos decía que el 88 por ciento de los ciudadanos está muy o bastante de acuerdo con que se controle la velocidad a través de los radares; el 77,8 por ciento de los ciudadanos cree que los controles de velocidad por radar ayudarán a reducir los accidentes; y el 60 por ciento de los ciudadanos no cree que los controles de velocidad por radar sean una excusa para recaudar más dinero. Esto quiere decir que hay una creciente conciencia social sobre la velocidad.

¿Qué pasa en países de nuestro entorno? Reino Unido: todas la infracciones por exceso de velocidad tienen un tratamiento penal. En Países Bajos, excesos de velocidad que superen los límites permitidos en 30 kilómetros por hora en zona urbana y en 40 kilómetros por hora sobre el límite permitido en zona interurbana, tienen tratamiento penal. En Alemania, la naturaleza de todas la infracciones por exceso de velocidad tiene consideración administrativa. En Irlanda, por su propia naturaleza, son penales. En Francia todo va por vía penal, pero a partir de excesos de 50 kilómetros por hora del límite permitido, automáticamente tienen 1.500 euros de multa y suspensión por 3 años del permiso de conducir.

¿Qué proponemos nosotros? Llevar a la vía penal los excesos en más de 60 kilómetros por hora del límite permitido. Proponemos la redacción de un artículo específico que diga: El que condujere un vehículo a motor excediendo en 60 kilómetros por hora el límite de velocidad reglamentariamente establecido, será castigado con la pena de prisión de 3 a 6 meses y, en su caso, trabajos en beneficio de la comunidad de 30 a 90 días, y en cualquier caso privación de derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a 1 y hasta 4 años. Si se quiere, se puede poner en la referencia a la temeridad manifiesta, añadiendo un punto que diga: En todo caso, se entenderá por conducción temeraria aquella en que se supere en 60 kilómetros por horas el límite de velocidad reglamentariamente establecido. Esta concreción nos permitiría hacer una labor mucho más preventiva, conseguir los objetivos que tiene el sistemas penal, y darle un tratamiento análogo al de la tasa de alcoholemia, buscar un tratamiento análogo coherente entre la infracción a las tasas de alcoholemia y la infracción por excesos desproporcionados de velocidad.”

El último, y no por ello menos importante, aspecto político – administrativo de la reforma de la de la seguridad vial, es el problema competencial (Comunidades Autónomas y Municipios) que se deriva de la estructura territorial del Estado, que diseña la Constitución. Sobre este asunto también se pronunció el Director General de Tráfico en su comparecencia de 16 de Abril de 2007:

“ ... En primer lugar, el Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial, aprobado por la Comisión Europea en el año 2003, que viene a ser la hoja de ruta de la política de seguridad vial, lleva como título Salvar 20.000 vidas en nuestras carreteras, y como subtítulo La seguridad vial, una responsabilidad compartida.

Hoy aquí nos podemos referir al resto. ¿Qué competencias tienen las comunidades autónomas en materia de seguridad vial.?

En primer lugar, tienen la competencia de las carreteras de titularidad autonómica: construcción, mantenimiento, conservación y señalización de las carreteras. Conviene recordar que el 77 por ciento de las víctimas mortales se produce en carreteras convencionales y muchas de ellas de titularidad autonómica.

Tienen también competencias en transporte por carretera de mercancías y personas: autorizaciones, inspección, la sanción de las empresas, uso de tacógrafo, tiempos de conducción y descanso. Todo esto es competencia de las comunidades autónomas y es necesario recordar la importancia del transporte de mercancías y el tráfico de vehículos pesados en la buena ordenación del tráfico y de la seguridad en las carreteras.

Tienen también competencia en industria y en todo lo que hace referencia a las ITV. El Estado homologa los vehículos, pero todo lo que hace referencia a su control, a las ITV, corresponde a las comunidades autónomas. Debo recordar la importancia del buen funcionamiento de las ITV para la renovación y el buen estado del parque de nuestros vehículos.

Educación. Todas las competencias de educación corresponden a la comunidad autónoma. La introducción de la unidad de seguridad vial en los colegios lo marca la Ley del Estado, pero lo van a tener que desarrollar y aplicar las comunidades autónomas porque todo lo que hace referencia a educación en materia de seguridad vial en la enseñanza corresponde a las comunidades autónomas. Quizá conviene recordar la importancia de la educación en política de seguridad vial.

Tienen también competencias en políticas sectoriales desde los ámbitos de atención a las personas: planes de juventud, infancia, tercera edad, inmigrantes, mujer, discapacitados. Conviene recordar la importancia de las políticas dirigidas a los jóvenes en materia de seguridad vial, ya que los accidentes de tráfico son la primera causa de muerte de los menores de 29 años. Habría que hacer referencia también a la atención a la gente mayor y a la conducción.

Tienen asimismo competencias en prevención de riesgos laborales. Toda la promoción de la prevención de riesgos laborales, planes de empresa, planes de prevención y su control e inspección corresponde a las comunidades autónomas. Conviene recordar que el 39 por ciento de los fallecidos en accidente de trabajo lo son por ac-

cidente de tráfico. Y quizá también convenga recordar que los accidentes no son sólo de profesionales; efectivamente el 30 por ciento de los accidentes de trabajo que se producen en carretera son de profesionales del volante, pero el 70 por ciento restante es de trabajadores normales.

Asimismo tienen competencias de sanidad. La inspección sanitaria de los centros de reconocimiento médico corresponde a las comunidades autónomas, pero es más, las principales atenciones tras el accidente son competencia de las comunidades autónomas, como también lo son el servicio de helicópteros, las ambulancias, la atención médica, el servicio hospitalario, etcétera. Y aquí conviene recordar que una vez se ha producido el accidente, las principales actuaciones son de competencia autonómica, y el tiempo de llegada de los servicios sanitarios y su eficiencia son determinantes para minimizar las consecuencias de los accidentes de tráfico.

En cuanto a Protección Civil, la gestión del 112 y la coordinación de los servicios de emergencia corresponden a las comunidades autónomas, por no entrar a hablar de políticas urbanísticas y de movilidad, respecto de las cuales dicen los expertos que una correcta política urbanística y de ordenación del territorio y una adecuada promoción del transporte público son el elemento previo indispensable para una correcta política de seguridad vial. Así pues, las comunidades autónomas tienen múltiples competencias básicas y estratégicas en la política de seguridad vial y para la consecución del objetivo de disminución de accidentes; tienen un papel fundamental y deben elaborar sus propios planes de seguridad vial.

Como ustedes podrán comprobar, todos estos son temas de competencia autonómica y de especial interés para la política de seguridad vial. Para que dicha política funcione es necesario que las comunidades autónomas sean conscientes de su importante papel en materia de seguridad vial; que haya una auténtica voluntad política y que se impliquen los máximos rangos políticos en esta prioridad de la seguridad vial, así como que se doten de mecanismos para el intercambio de experiencias y de mejores prácticas. Desde la Dirección General de Tráfico, y con un exquisito respeto hacia las competencias de las comunidades autónomas, estamos dispuestos a ofrecer toda la ayuda y colaboración necesaria.

Planes municipales de seguridad vial. ¿Y cuáles son las razones que justifican los planes seguridad vial urbana?

Que la mayoría de los accidentes de tráfico con víctimas se dan en zona urbana. En el año 2005 el 53 por ciento de los accidentes con víctimas en España se produjeron en zona urbana, y en la Unión Europea la media es todavía superior, del 65 por ciento. Que entre los años 2000 y 2005 los accidentes con víctimas en zona urbana se han reducido a una media anual del 3 por ciento, pero esa reducción ha sido inferior a la conseguida en las carreteras. Que es en zona urbana donde se adquieren y consolidan los hábitos de la conducción, y que la siniestralidad en las ciudades tiene unas peculiaridades que justifican un tratamiento especial. Los atropellos a peatones se producen en zona urbana, no en las carreteras; los accidentes en los cruces e intersecciones son característicos de las ciudades, no de las carreteras; en zona urbana el

48,5 por ciento de los accidentes se producen en las intersecciones, y los accidentes de ciclomotor o scooter son característicos de la zona urbana.

Es decir, hay unas peculiaridades específicas que justifican un tratamiento especial, y por ello la Dirección General de Tráfico ha procedido a elaborar un plan tipo de seguridad vial urbana, un manual para la elaboración de planes de seguridad vial urbana que hoy les entregamos con la finalidad de que sirva de guía metodológica y de contenidos para la elaboración de los planes municipales de seguridad vial.”

Este era el planteamiento político de la situación de la Seguridad Vial en España, que debía servir de base para la reflexión de los parlamentarios, que debían acometer la tarea de reformar las normas penales y administrativas necesarias para dar una respuesta al problema planteado.

El otro elemento esencial de la reforma era, lógicamente, el jurídico. Es necesario analizar la situación jurídica, para conocer los instrumentos con los que cuenta el Legislador para atajar el problema, pero dentro del marco que establece la Constitución y los límites de los principios generales del Derecho Penal y Administrativo.

En este ámbito es de destacar la intervención del Fiscal General del Estado, Sr. Conde-Pumpido Tourón, ante la Comisión de Seguridad Vial, el 23 de Noviembre de 2005:²

“Un breve repaso a la historia de la normativa penal española de los últimos treinta años, en lo que afecta a este fenómeno social, permitirá juzgar directamente a SS.SS en qué medida la confluencia de otros principios del derecho penal o la concurrencia de otras prioridades de política criminal pueden haber incidido en la mayor o -más bien- en la menor eficacia del sistema punitivo, cuyos hitos esenciales en ese periodo de tiempo han tenido que ver, principalmente, con la despenalización de conductas y con una marcada tendencia a la flexibilidad en su tratamiento procesal.

Situando por tanto el punto de partida en la década de los años ochenta, el primero de esos hitos es la Ley Orgánica 3/1989, de 21 de junio, de actualización del Código Penal de 1973, cuyas líneas de actuación se analizaban detalladamente en la Circular 2/1990 de la Fiscalía General del Estado. De acuerdo con aquel análisis, el fundamento de esta reforma tenía que ver con las nuevas tendencias a acentuar el principio de intervención mínima del derecho penal, expresadas en las Recomendaciones del Consejo de Europa, especialmente la R (87) 18, sobre simplificación de la justicia y adopción por los países miembros de medidas tendentes a procurar la aplicación del principio de oportunidad; y tenía también que ver esta reforma con el riesgo de saturación de la justicia penal española por la persecución de imprudencias, en especial las de tráfico.

2 Parte de su intervención

La aplicación de esas directrices se materializaba en tres decisiones del legislador, que afectaban directamente a nuestro objeto de atención:

En primer lugar, aunque se tipificaban la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas y estupefacientes y la conducción con temeridad manifiesta, se despenalizaron determinadas conductas imprudentes, entre las que se incluían lógicamente las relacionadas con la seguridad del tráfico, siempre que el resultado lesivo, de haber sido producido con dolo, hubiese sido constitutivo de falta, y no de delito, y también en el caso de los daños, cuando su cuantía fuese inferior a la que cubre el seguro obligatorio que, evidentemente, es elevada.

En segundo lugar se despenalizaron también los daños constitutivos de delito cuando fueran causados por imprudencia simple con infracción de reglamentos, de modo que la responsabilidad penal por daños quedó reservada a los supuestos de imprudencia grave, siempre con la limitación del seguro obligatorio.

Y por último, en el terreno procesal, se inició una tendencia a la privatización de la persecución penal en determinados ilícitos; concretamente la imprudencia temeraria constitutiva de delito con resultado de daños y todas las faltas de imprudencia, tanto las causantes de males a las personas como de daños a las cosas, quedaron sometidas al requisito de procedibilidad de la denuncia previa del agraviado. Lo que, como es obvio, suponía la renuncia del Estado al ejercicio del ius puniendi si el perjudicado por la infracción no iniciaba el proceso.

La línea de retirada de la acción pública se vio acentuada tres años después, cuando la Ley 10/1992 de Medidas Urgentes de Reforma Procesal introdujo como novedad sustancial la posibilidad de que el Ministerio Fiscal no interviniese en los juicios de faltas. El fundamento segundo de la exposición de motivos de aquella ley declaraba que el objetivo de esa medida era “lograr un mejor aprovechamiento de los recursos de esta institución, mediante su presencia en la persecución de las infracciones de mayor relevancia”. De modo que en el marco jurídico sustantivo que acabo de describirles, la Ley 10/92 modificó el artículo 962 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, estableciendo que “el Fiscal General del Estado impartirá instrucciones sobre los supuestos en los que, en atención al interés público, los fiscales podrán dejar de asistir al juicio, cuando la persecución de la falta exija la denuncia del ofendido o perjudicado”. Esa disposición fue desarrollada, en efecto, por una Instrucción de la Fiscalía General del Estado, la 6/1992³, de 22 de septiembre, que sigue hoy vigente, en la cual se intentó dar cumplimiento a la delegación legislativa, asumiendo la complicada tarea de concretar ese concepto jurídico indeterminado que es la mayor o menor relevancia de la infracción. El criterio empleado fue el criterio del interés público. Ese fue el elemento distintivo que, de acuerdo con la citada Instrucción, debía permitir separar los supuestos

3 Ver texto íntegro en el Anexo.

en los que no resultaba necesaria la intervención del Ministerio Fiscal en el juicio oral de aquellos otros en los que la mayor relevancia de la infracción, desde el punto de vista de ese interés público, exigía la presencia y la participación activa del fiscal en el juicio.

Este mismo criterio se reiteró, años más tarde, en la Circular 1/2003, de 7 de abril⁴, en relación con las modificaciones legislativas llevadas a cabo por la Ley 38/2002 que implantó los juicios rápidos. La premisa básica, en orden a concretar este concepto indeterminado del interés público, era que el fiscal tiene entre sus funciones la defensa y la protección de los derechos de las víctimas y de los perjudicados, y en consecuencia debía estimarse ineludible su asistencia al juicio de faltas, cuando su inasistencia pudiera generar un riesgo de indefensión. A partir de esta premisa el criterio establecido por la Fiscalía General del Estado fue el de que el Ministerio Fiscal debe mantener su intervención en juicio cuando se trate de hechos calificados en principio como falta de imprudencia, siempre que el resultado producido sea el de lesiones graves o muerte, y en aquellos ámbitos en los que los riesgos no están cubiertos por un seguro, en su caso por el seguro obligatorio, ya que, como digo, la propia configuración constitucional del Ministerio Fiscal en defensa de los derechos de los ciudadanos y del interés público y social le impone una actuación orientada a evitar que los afectados por el hecho ilícito se encuentren en situación de desprotección.

De hecho, la en ocasiones discutible -como explicaré- pero habitual canalización procesal por los trámites del juicio de faltas de la mayor parte de los asuntos relacionados con el tráfico, ha supuesto que en muchísimos casos lo que se ventile en este tipo de proceso no sea, como correspondería propiamente a la jurisdicción penal, la imposición de una pena, sino más bien el importe de las indemnizaciones a satisfacer. Teniendo en cuenta que además se trata de faltas sometidas al requisito de denuncia previa y el especial régimen de postulación procesal en estos juicios, que no exige intervención de abogado, la actuación del fiscal cobraba sentido no tanto en orden a su función acusadora, sino en su faceta de garante de los derechos fundamentales, frente a supuestos de posible indefensión.

El Código Penal de 1995 mantuvo esencialmente el mismo esquema jurídico-sustantivo y también el régimen procesal de persecución semipública, es decir, la exigencia de denuncia del agraviado como requisito de procedibilidad en los supuestos susceptibles de calificarse como faltas. Concretamente, en las imprudencias graves con resultado de lesiones de escasa entidad y las imprudencias leves con resultado de muerte o de lesiones constitutivas de delito. También en el caso de los daños causados por imprudencia grave en cuantía superior a 10 millones de pesetas (elevada a 80.000 euros por la Ley 15/2003), que son constitutivos de delito, se establece este mismo régimen de persecución semipública, resultando, en fin, atípicas las conductas imprudentes con resultado de lesiones constitutivas de falta.

4 Ver texto íntegro en el Anexo.

Por el contrario, siguen siendo perseguibles de oficio los comportamientos imprudentes constitutivos de delito que afectan a bienes jurídicos personales -la vida y la integridad física-, es decir, las imprudencias graves generadoras de muerte o lesiones graves.

En definitiva, las conductas imprudentes con resultado de lesiones constitutivas de falta o de daños inferiores a 10 millones de pesetas, son atípicas, tanto si la imprudencia es grave como leve. Los daños por imprudencia leve son atípicos, cualquiera que sea su importe. Las imprudencias graves con resultado de lesiones leves o las imprudencias leves con resultado de lesiones graves o muerte, son falta y perseguibles sólo a instancia de parte. Son delito los daños graves por imprudencia grave, pero también son sólo perseguibles a instancia de parte y solamente constituyen delitos perseguibles de oficio, en los que deba intervenir el Ministerio Público, las imprudencias graves constitutivas de muerte o lesiones graves.

A mi entender personal, el sistema adolece de un exceso de dogmatismo y complejidad, dificultando extraordinariamente una aplicación práctica acorde con objetivos razonables de política criminal. La consecuencia efectiva y lamentable del nuevo sistema ha sido la práctica desaparición de las condenas por delitos de resultado imprudente en el ámbito de la circulación, generando una cierta sensación social de impunidad. Junto a este régimen jurídico penal de la imprudencia, al que como les dije he hecho ya algunos comentarios, el Código Penal vigente incorpora, como saben, los delitos de riesgo.

Antes hice mención a una política criminal dirigida a evitar el daño irreparable anticipando la respuesta penal. Esa respuesta anticipada se produce en el momento mismo en que el ciudadano excede la barrera del riesgo socialmente permitido, infringiendo un deber objetivo de cuidado que, en el caso de los delitos relacionados con la circulación rodada, viene generalmente establecido de una manera clara y precisa por la normativa administrativa en materia de tráfico y seguridad vial. Es fácil constatar, con su mera lectura, que el Código Penal de la democracia apuesta claramente en ciertos ámbitos por la tendencia marcadamente creciente del derecho penal moderno a adelantar la trinchera de la intervención penal en determinadas zonas, que son precisamente aquellas donde se detecta un mayor riesgo para los bienes jurídicos más importantes, como pueden ser la vida y la salud o integridad de las personas, con ocasión de la realización de actividades que, por su propia naturaleza, constituyen o llevan aparejada una fuente de peligro. Es precisamente la intensidad o la generalización de esas fuentes de riesgo, como la que tiene lugar en el ámbito de la circulación viaria cuando se produce su masificación y se incrementa además la potencia y la velocidad de los vehículos, lo que justifica esa expansión hacia delante de unos mecanismos de tutela penal genéricamente reservados para las violaciones más graves del orden jurídico.

Pues bien, una de las zonas de nuestro sistema jurídico penal en las que ha cristalizado el derecho penal de riesgo es la de la seguridad del tráfico. Así, en el artí-

culo 379 del Código Penal se tipifican los delitos de conducción de vehículos de motor y ciclomotores bajo la influencia de alcohol, drogas tóxicas o estupefacientes, a los que, con plena homologación constitucional tras una cierta polémica inicial, se liga la desobediencia al requerimiento para someterse a las pruebas de alcoholemia; y a esa misma lista de los delitos de peligro se añaden dos modalidades penalmente relevantes de conducción temeraria: la conducción de vehículos de motor y ciclomotores con temeridad manifiesta que ponga en concreto peligro la vida o integridad de las personas y la conducción con temeridad manifiesta y con consciente desprecio por la vida de los demás, procedente de la reforma del Código Penal que tuvo lugar en el año 1989, como respuesta al fenómeno de los denominados conductores suicidas.

Finalmente, la reciente Ley Orgánica 15/2003, que entró en vigor hace un año, ha añadido, como conocen sus SS.SS perfectamente, algunas aportaciones interesantes en la materia que nos ocupa, como la agravación de las penas correspondientes a los delitos de conducción bajo la influencia del alcohol o sustancias psicoactivas y, sobre todo, la inclusión de un nuevo párrafo en el artículo 381 que introduce una presunción iuris et de iure para la determinación del concepto de temeridad manifiesta cuando concurran altas tasas de alcohol en sangre y el exceso de velocidad.

Aunque seguramente lo he hecho abusando de la paciencia de SS.SS, dado que supongo que manejarán constantemente los datos que acabo de resumir, he querido detenerme en un escrutinio mínimamente detallado de los instrumentos legales de los que disponemos a fecha de hoy. Me parecía imprescindible dejar subrayados los aspectos más relevantes de nuestra realidad normativa- a los que además se refería precisamente la pregunta del grupo popular- y ello para poder apuntar, sobre la base de este examen, algunas apreciaciones puntuales con las que espero contribuir modestamente al esfuerzo analítico que esta Comisión no permanente lleva desplegando desde su constitución.

En primer lugar, me atrevería a sostener que, dejando aparte la última reforma del Código Penal, a la que me he referido, el examen de la evolución legislativa y de la realidad judicial de los últimos 25 años arroja como balance una sensible relativización de la presencia del Ministerio Fiscal en las imprudencias punibles relacionadas con el tráfico viario. Esa tendencia fue justificada en su día por el propio legislador, como textualmente he citado, con arreglo a la doctrina de los recursos escasos, es decir, basándose en la necesidad de dedicar a los fiscales a otros menesteres considerados de mayor relevancia. La dificultad consiste precisamente en establecer criterios objetivos de carácter genérico a partir de los cuales delimitar esas zonas de relevancia. Observen SS.SS que ese juicio de valor acerca de la relevancia se entiende referido a hechos previamente calificados ya como falta -y falta además de imprudencia y no dolosa-, calificación jurídico penal que atiende esencialmente al desvalor de la acción, es decir, al grado de negligencia con el que se conduce el autor del hecho, y no al resultado, operando el resultado únicamente como un mecanismo de desencadenamiento de la reacción penal, pero no como un criterio de gravedad de la respuesta punitiva.

A ello hay que añadir la tradicional jurisprudencia que, en caso de concurrencia de culpa de la víctima en la producción del resultado, degrada la calificación del hecho, de manera que una conducta que, atendiendo al grado de peligrosidad del sujeto, podría ser considerada en principio como delito, queda reducida a falta cuando se acredite que la propia víctima contribuyó con su propia actuación a la producción o la agravación del perjuicio sufrido. El problema en consecuencia, es que nos hayamos en un terreno en el que el resultado producido no es determinante de la calificación del hecho, y por eso juzgar la relevancia para el interés público -incluida la protección de las víctimas que puedan estimarse más vulnerables- exige en la práctica un suficiente conocimiento del hecho, un estudio individualizado de las circunstancias que concurren en él y un específico juicio de valor en cada caso. Es por tanto extraordinariamente difícil, por no decir prácticamente imposible, establecer criterios genéricos que, más allá de una mera función orientativa, pudieran automatizar en alguna medida este proceso selectivo.

El problema es que, pese a todo, y a juzgar por la información recibida de las diferentes fiscalías, esa automatización, por lo menos en cierta medida, parece haberse producido, pero no precisamente en el proceso de discriminación entre faltas con o sin fiscal, sino -y esto es lo preocupante- en la tendencia, tanto de los órganos judiciales como de las fiscalías, a incoar de manera sistemática juicio de faltas en todos aquellos asuntos relacionados con la seguridad del tráfico en los que no se detecte a primera vista un elemento de riesgo fácil de objetivar como típicamente delictivo, como puede ser por ejemplo la influencia de bebidas alcohólicas. Si hay influencia de bebidas alcohólicas indudablemente el hecho se llevará siempre por delito, pero si no hay tal influencia constatable de bebidas alcohólicas, generalmente, y por grave que sea la imprudencia, mientras no se constate se declarará falta.

Comprenderán ahora SS.SS mi interés de hace unos instantes en delimitar con precisión el marco jurídico sustantivo y procesal en el que se produce esta situación. La tendencia a la incoación sistemática o automática de juicios de faltas, y no de diligencias previas por delito, en los asuntos clasificados -que no calificados- como de "tráfico" no sólo termina generando en muchos casos una discutible aminoración de la respuesta penal que realmente correspondería, sino que además reconduce su régimen procesal al terreno de la semiprivatización y a la posible ausencia del fiscal. Ausencia que, ya en dicho terreno, es tremendamente difícil de evitar, puesto que, incoado a limine o transformado inmediatamente el procedimiento en juicio de faltas "de tráfico", y dada la inexistencia de una fase de instrucción formal en esta clase de procesos, es muy posible que el fiscal no vuelva a tener noticia del devenir de las actuaciones e incluso que el señalamiento del juicio le pase inadvertido, al ser una práctica habitual, para permitir el aprovechamiento de los recursos escasos a los que se refería el legislador, que los juicios en los que no sea necesaria la intervención del fiscal se señalen separadamente por el juez de los que sí requieren su presencia. Si se clasifica como juicio sin fiscal, por ser de tráfico, indudablemente el fiscal no tendrá conocimiento del hecho.

Los factores que explican esta situación son a mi juicio tres: El primero de ellos, lógicamente, aunque quizá sea el menos determinante, esa escasez de recursos que hace ya trece años abrió la vía para una razonable retirada del Ministerio Fiscal en aquellos supuestos en los que no estaba en juego un relevante o suficiente interés público. Digo sin embargo que es el menos determinante, porque en realidad un correcto entendimiento de ese concepto (del concepto “interés público”) debería reservar la facultad de asistencia del fiscal única y exclusivamente a los supuestos para los que la norma fue concebida, y no a otros.

El segundo factor es el de la percepción privada o privatista de estos procesos, y tiene mucho que ver con el fenómeno al que antes me refería de la todavía insuficiente concienciación de los ciudadanos acerca de la trascendencia social de las conductas contrarias a la seguridad vial. En efecto, la falta de percepción clara de un interés público o colectivo se traduce en la preponderancia del interés privado por la reparación del daño o perjuicio económico sufrido por la víctima. De este modo, como les explicaba antes, la vía del juicio de faltas se considera suficiente, o incluso más ágil, más rápida para que la víctima pueda obtener la indemnización, y quedando el aspecto propiamente penal relegado con frecuencia al terreno de lo simbólico.

El tercer factor, que en realidad constituye el trasfondo del problema, es que la concreción de determinados conceptos jurídicos indeterminados, como es en particular el de “temeridad manifiesta” que emplea nuestro Código Penal, exige un especial cuidado y una atención individualizada a las circunstancias concurrentes en cada caso, y que en la práctica este especial cuidado y esta atención individualizada está cediendo ante la elevada carga de trabajo que soportan nuestros jueces y fiscales, sin que los particulares afectados tengan un interés especial, por los motivos que también he señalado, en que se actúe de otra manera.

Lo que esto implica es que en la práctica quede fuera de juego la aplicación del artículo 383 del Código Penal, que establece la regla concursal según la cual, si de la generación de un riesgo tipificado como delito deriva un resultado lesivo que a su vez también es delictivo, debe aplicarse la pena más grave de las que respectivamente corresponda a ambas infracciones. Pero la calificación del resultado lesivo como falta lleva normalmente implícita la exclusión de los tipos penales de riesgo, lo que en definitiva supone renunciar al adelantamiento de la trinchera penal en los términos que antes les exponía.

No me cabe duda de que este mismo análisis es el que llevó a las Cortes a introducir, a través de la Ley Orgánica 15/2003, la reforma del artículo 381 del Código Penal en cuya virtud se presume la manifiesta temeridad del conductor, a efectos de considerar delictiva su conducta, cuando presente altas tasas de alcohol en sangre y además circule con un exceso desproporcionado de velocidad respecto de los límites establecidos.

Sin perjuicio de señalar que esa norma introduce no obstante dos nuevos conceptos jurídicos indeterminados, como son la “alta tasa” de alcohol en sangre y la “desproporción” en el exceso de velocidad, y reconociendo desde luego que su contenido y finalidad me parecen indiscutibles desde el punto de vista político-criminal, no puedo evitar, quizá bajo el peso de mi condición de jurista dedicado durante muchos años al Derecho Penal, cierto sentimiento de prevención ante el empleo de la técnica de las presunciones iuris et de iure para dar contenido a estos conceptos indeterminados, y sobre todo a la utilización expansiva de esa técnica. Y ello no sólo atendiendo a un eventual deterioro del principio de culpabilidad como garantía esencial en la aplicación del Derecho Penal, sino porque el intento de concretar al máximo, mediante una definición o delimitación casuística de dichos conceptos jurídicos indeterminados, puede generar un efecto contrario al buscado al quedar fuera de su campo de aplicación todo aquello que el legislador no pueda abarcar en su esfuerzo tipificador.

Entiendo por ello que las dificultades que surgen a la hora de delimitar esos conceptos imprecisos tienen mejor y más flexible solución por la vía de la interpretación judicial, a cuyo fin me parece que cabe adoptar medidas mucho más efectivas que la de tratar de recoger la realidad caso por caso en el texto de la ley.

Querría responder también a la portavoz del Partido Nacionalista Vasco, a la que agradezco siempre su especial atención a las comparecencias del Fiscal General. Efectivamente -y eso sí es una reflexión que quería traducir- a veces una pena, a pesar de ser formalmente idéntica, tiene un efecto muy diferente en función de la persona que la sufre y si, por ejemplo, un chico joven a la salida de un lugar de esparcimiento donde ha bebido demasiado, le es retirado el carné sin haber llegado a crear ningún accidente, sino exclusivamente por la ingestión de bebidas alcohólicas, durante un tiempo, esa pena tiene un efecto muy diferente que si se trata de un conductor profesional o un agente comercial, un taxista o un transportista no en su trabajo, en cuyo caso a mí me parece que el hecho tiene una enorme gravedad, sino en momento de esparcimiento familiar y sin haber llegado a producir ningún hecho a través de un control rutinario de alcoholemia, se le impone una sanción de un año de privación del permiso de conducir, que creo que es la mínima en este momento. Aquí no se trata de un año sin conducir, sino de una privación del derecho al trabajo por la pérdida del puesto de trabajo y no solamente del derecho a la conducción.

Entonces es por ello por lo que para poder atender a situaciones excepcionales singularizadas en las que, como consecuencia de un control sin resultados lesivos, se haya producido este hecho, se propone la posibilidad de que individualizadamente se pudiera suspender en estos casos el cumplimiento de la pena, que en este momento no está legalmente previsto, porque sí que nos encontramos a veces con sentencias de conformidad que se aceptan en el primer momento y que después a la hora de ejecutarla la consecuencia es grave y eso es lo que provoca ordinariamente el incumplimiento de la condena y la comisión de un nuevo delito de quebrantamiento de condena y nos encontramos aquí con un círculo vicioso que puede acabar conduciendo a esta persona a una verdadera ruina

familiar y personal. Entonces, hay supuestos en los que indudablemente la proporcionalidad de la pena puede ser atenuada teniendo en cuenta también las condiciones de las personas y eso es lo que se sugiere en la Memoria como un tema a reflexionar por parte de quienes tienen que tomar la decisión, que son precisamente los legisladores.”

Crear normas es una labor realmente complicada. Saber combinar en sus justas proporciones los aspectos, políticos, sociales, técnicos y jurídicos, que están detrás de todas las Leyes, requiere un esfuerzo considerable de conocimiento, sentido común y humildad, para escuchar las opiniones de los directamente afectados por ellas. Las normas deben responder a una demanda social ante un problema, por ello es necesario saber la opinión del ciudadano. Pero cualquier norma carece de eficacia real, si no se oye a los que deben velar por el cumplimiento de las mismas. Esas opiniones deben fundamentarse en el conocimiento profesional y la experiencia del trabajo diario. Por ello, personalmente considero que no puede hacerse una reforma de la Seguridad Vial, sin oír a los técnicos de la Dirección General de Tráfico, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, la Policía Local y sobre todo a la Administración de Justicia, por ser en ella donde confluye el trabajo de todos.

Por esta razón me atrevería a decir que uno de los instrumentos más valioso con el que contaron los señores Diputados y Senadores, para esta reforma fue, sin dudas, el informe elaborado por el Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, Sr. Vargas Cabrera, en la Memoria de la Fiscalía General del Estado de 2007, que analiza el trabajo de esta Institución durante el año 2006. La exposición de los problemas reales de la aplicación de las normas en el día a día, del trabajo de las Fiscalías, y por ende de los Juzgados y Tribunales de España, es la mejor vara de medir de la calidad de las normas emanadas de nuestro Poder Legislativo.

Su informe dice así:

1. La siniestralidad vial. Respuesta institucional.

No podemos comenzar nuestra exposición sin hacer antes una reflexión sobre las cifras de siniestralidad vial. El número de accidentes en la Comunidad Europea (sin el cómputo actualizado de la Europa de los 27) ronda 1.300.000. La cifra de muertos alcanza los 40.000 y la cifra de heridos se acerca a 1.700.000. En nuestro país las cifras no son más alentadoras: 4.000 muertos y 130.000 heridos de los que 20.000 son graves. Los muertos por accidente de tráfico constituyen la primera causa/ de mortalidad europea por debajo de los 40 años y reducen más la esperanza de vida que las enfermedades cardiovasculares y el cáncer.

El coste económico que para Europa supone la siniestralidad vial se estima en los últimos años en 160.000 millones de euros, un 2 por 100 aproximado de su PIB, muy por encima de las enfermedades de mayor incidencia económica. En nuestro país los últimos estudios reseñan una cifra anual cercana a la reseñada. Nos hallamos, pues, ante una auténtica sangría humana y económica y necesitamos abordarla con una perspectiva individual y humanista.

Algunos consideran que nos encontramos ante el peaje o tributo que hemos de pagar las sociedades post-industriales por los progresos técnicos y de todo orden que en ellas se ha experimentado. Se trata de una mentalidad equivocada que olvida las auténticas causas de los accidentes de tráfico. Según las estadísticas en 4 de cada 5 accidentes intervienen infracciones de las leyes de tráfico y la comparativa entre nuestro país y otros países europeos revela una mejora porcentual en los últimos años, todo lo cual habla en pro de su evitabilidad. Ante esta realidad necesitamos una respuesta institucional y social coordinada y multidisciplinar.

La Comunidad Europea con competencia fundada en los artículos 71 y 95 y también en los artículos 152 y 153 Tratado de la CEE ofrece desde hace tiempo una extensa respuesta normativa y de gestión a modo de directivas, reglamentos, resoluciones e iniciativas. En las Resoluciones del Consejo de 26 de junio de 2000 y del Parlamento Europeo de 18 de enero de 2001 hay un renovado impulso en la materia, debiendo señalarse el Libro Blanco de la Comisión sobre política europea de transportes de 12 de septiembre de 2001. En estas fechas surge el objetivo común de reducir para el 2010 las cifras de fallecidos, reducción que se compromete en 25.000 personas. Desde entonces las muertes disminuyen pero no al ritmo que requeriría el objetivo propuesto. Junto a estos esfuerzos normativos hay que reseñar la Resolución del Parlamento Europeo de 12 de febrero de 2003 y las Conclusiones del Consejo de Transportes de 5 de junio de 2003.

En nuestro país y entre las respuestas más recientes ha de recogerse en el ámbito legislativo la creación de la Comisión no Permanente de Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico y el Plan estratégico 2005–2008. De ambos ha salido la iniciativa de la Ley de 19 de julio de 2005 reguladora del carnet por puntos. En la esfera de la Justicia hemos de destacar el compromiso del Fiscal General del Estado en nombre del Ministerio Fiscal sobre la materia que nos ocupa ante la citada Comisión el 23 de noviembre de 2005 que se ha traducido en la dedicación de un capítulo en las Memorias destinado específicamente a los problemas de la seguridad del tráfico, así como en el dictado de la Consulta 1/2006⁵ sobre excesos de velocidad y de la Instrucción 3/2006 acerca de criterios para una efectiva persecución de los ilícitos relacionados con vehículos de motor.

La creación de la figura del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial traduce operativamente este compromiso desde la perspectiva del principio de especialización y de la instrumentalización efectiva del principio de unidad de actuación plasmados en la Instrucción 11/2005.

Esta figura nace para buscar una respuesta adecuada a la siniestralidad vial y para promover la acción de la Justicia, cumpliendo el mandato del artículo 124 de la Constitución Española, en las materias relativas a la seguridad vial, materias en las que latan relevantes intereses sociales que el Ministerio Fiscal ha de procurar satisfacer como le indica la norma constitucional. La función que ha de cumplir es la búsqueda de una reacción proporcionada y disuasoria en el ámbito penal sin olvidar

5 Ver texto íntegro en Anexo.

las medidas de reeducación y otorgar amparo y protección a las víctimas de los delitos como se desprende de las Instrucciones FGE 8/2005 y 3/2006 FGE. Todo ello ha de realizarse en contacto con autoridades y entidades públicas y privadas competentes y expertas en la materia y con la debida información y conocimientos. La seguridad vial se ha convertido ya en la CEE y otros países avanzados en una ciencia multidisciplinar de la que forman parte los planteamientos jurídicos que deben estar sintonizados con los educativos, preventivos y científicos, en la común finalidad de evitar muertos y heridos en las carreteras.

Por último, hay que destacar que las tareas de coordinación han comenzado a realizarse con la designación provisional por los Fiscales-Jefes de Fiscales Coordinadores, que ya venían funcionando en algunas Fiscalías, con los que se ha producido una reunión nacional y que verán reguladas sus funciones en una próxima Instrucción.

2. Causas y Remedios para la Violencia Vial.

Las estadísticas de los accidentes con los más graves resultados de fallecimiento, indican que una tercera parte de ellos se debe a la ingestión de alcohol, otro tercio a excesos de velocidad y el resto a distracciones y otras infracciones de las leyes de circulación. De acuerdo con los datos estadísticos y las recomendaciones de la CEE el alcohol, el exceso de velocidad y la inobservancia de la obligación de ponerse el cinturón de seguridad y cascos son los principales factores de riesgo explicativos del gran número de accidentes y de sus resultados lesivos.

El alcohol en la conducción produce efectos demoledores, especialmente en la juventud. Cuando se circula con 0,5 mg de alcohol por litro de aire espirado, las posibilidades de accidente se multiplican por 3 y con 0,8 por 16. En la conducción bajo la influencia de drogas hay una total impunidad ante la inexistencia de pruebas de detección homologadas.

En cuanto a la velocidad los datos no son menos impactantes. Según estudios científicos, si la velocidad media en las vías europeas se redujera en 3 km/h se podrían salvar de 5 a 6 mil vidas y evitar de 120 mil a 140 mil accidentes con un ahorro de 20.000 millones de euros. A 180 km/h e incluso con parámetros inferiores el campo útil de visión se reduce en un 30 por 100, disminuyéndose sensiblemente las capacidades de percepción y reacción. A más de 50 km/h en ciudad de cada 10 atropellos 7 son mortales. Por debajo de esta cifra la proporción es 1 de cada 10. Existe la concepción errónea de que cuando se llevan potentes vehículos es menor el riesgo de circular a elevada velocidad. El error radica en confundir la máquina con el sujeto que la pilota. Por buena y bien equipada que esté, es en el conductor donde estas altas velocidades hacen mella, produciéndose una sensible disminución de facultades de control y reacción frente a las incidencias y sucesos imprevistos que no se ve paliada por la calidad del móvil.

Junto con el consumo de alcohol y la velocidad existen otras causas explicativas. En primer lugar, el cansancio y en general el no encontrarse en condiciones

de conducir vehículos de motor y pese a ello circular, o no detenerse a tiempo. En este capítulo hay que hablar de los supuestos de explotación laboral de camioneros o trabajadores en general que utilizan el vehículo para su trabajo y a los que se somete a horarios irregulares de conducción y descanso generadores de una cifra de accidentes que se sospecha es significativa. Junto a ellas, merece una mención la falta de atención a las circunstancias de la conducción siendo muy elevado el porcentaje –próximo al 30 por 100– de accidentes por salidas de la vía debido a estos motivos.

En los jóvenes la falta de madurez y experiencia, la necesidad de demostrar competitividad, la excesiva seguridad en sus facultades, la falta de formación en cultura de seguridad vial y lo aprendido en familia. Tenemos unas altísimas cifras de siniestralidad vial en la juventud a la que algunos han calificado como epidemia silenciosa por ser la primera causa de mortalidad en estos sectores de edad. Se estima en un 33 por 100 de los fallecidos y un 42 por 100 de los heridos graves en la banda de edad de hasta los 30 años. Todas estas maneras de conducir son el trasunto de un modelo de sociedad violenta, egoísta, insolidaria, competitiva y consumista, sin unos valores de fondo en que sustentarse. Por eso el término de violencia vial es adecuado para generar nuevas sensibilizaciones.

Al ser diversos los factores concurrentes en el tráfico viario ha de procederse desde diversas perspectivas como antes apuntamos. Así, son necesarias mejoras en las vías, tanto en su configuración como en su extensión y mantenimiento, una política de eficaz abordaje de los llamados puntos negros y revisión de la señalización. Las iniciativas y programas europeos Euro-Rap y Euro-Tap pretenden aumentar la seguridad con una estrategia de información y transparencia.

Las funciones de control y supervisión son esenciales para asegurar el respeto a las normas. Los ciudadanos para respetar la ley han de percibir que los que la infringen son sancionados. Para ello se necesita ampliar los efectivos y medios (radares, vehículos apropiados, terminales informáticas, etc.) de la Guardia Civil de Tráfico, así como de las Policías Locales y Autonómicas. Asimismo, las mejoras tecnológicas de seguridad activa y pasiva de los vehículos representan principalísimo factor de prevención de accidentes. La CEE va imponiendo obligaciones al respecto. Señalemos en vía de ejemplo los limitadores de velocidad, cajas negras, alcohol lock y ESP. Se trabaja en dirección al modelo del coche cívico con todas las fórmulas de seguridad conocidas en la industria y con la utilización de energías o medios alternativos para evitar la contaminación ambiental.

Sobre estas cuestiones se pronuncia con acierto la Memoria de la Fiscalía de Madrid aludiendo a que *la clave está en las actitudes de los propios usuarios y en su capacidad de cambiar el mercado solicitando vehículos con reducidas capacidades de contaminación, ahorro de combustibles y elementos de seguridad*. Al lado de los medios de orden material se han de situar las sanciones. En la CEE se habla de vía, vehículo y conductor. No puede olvidarse que el factor humano es la principal causa de siniestralidad vial.

El Derecho administrativo sancionador es herramienta de primer orden para la prevención y represión de las conductas infractoras. La ley del carné por puntos de 17 de julio de 2005 ha significado un aporte eficaz en esta dirección de condicionar

positivamente la conducción en las vías públicas y debe evaluarse sin urgencias y en los plazos oportunos.

El Derecho Penal en virtud del principio de intervención mínima queda reservado para aquellos casos en que las normas administrativas son insuficientes para proteger los bienes jurídicos más relevantes frente a los ataques más graves o intolerables. La respuesta penal ha de ser medida y proporcionada pero eficaz y cumple una función disuasoria que en los actuales momentos es imprescindible, siendo la actual como veremos desproporcionadamente baja.

En cualquier caso de nada sirven las medidas sancionadoras si no se fomenta desde el principio una conciencia de respeto a la ley y un debido conocimiento de la misma. Para ello es preciso empezar por la educación vial en familia. También en la escuela, convirtiéndola en materia de obligada docencia. En la asignatura de educación en valores para la ciudadanía, de próxima implantación, debe incluirse la seguridad vial pero no como asignatura decorativa. Ha de gozar del suficiente horario, de la cualificación de los profesores y de un componente de comunicación de vivencias a través de policías, médicos y víctimas de accidentes de tráfico.

Es importante asimismo extremar el rigor cuando se trata de los conocimientos necesarios para la obtención del permiso de conducir y la formación continua, especialmente de los conductores profesionales. También son de extrema importancia los cursos de reciclaje y dirigirlos en especial a los colectivos más necesitados como inmigrantes, discapacitados y personas de la tercera edad. Los discapacitados deben merecer una especialísima atención en todo lo atinente a la promoción de medidas que supongan el efectivo reconocimiento de sus derechos en materia de la legislación de tráfico.

Junto a ello las campañas publicitarias e institucionales difusoras de los valores de seguridad vial, como las del conductor alternativo que necesitan una evaluación posterior. Papel relevante cumplen los medios de comunicación. Se necesitan mensajes y programas especializados en seguridad vial y un código de conducta que evite, por ejemplo, en series de ficción para jóvenes, las conductas como el exceso de velocidad, imprudencias e incumplimientos de la obligación de ponerse cascos y cinturones de seguridad.

Decíamos que la clave de la prevención está en fomentar una conciencia ciudadana de respeto a la ley. Se trata de una perspectiva que no se basa sólo en el temor a ser sancionado sino en la idea de prevención general positiva, de reforzamiento de los valores sociales que cumplen también las normas penales. Como apunta la Memoria de la Fiscalía de Madrid *la conciencia de seguridad vial no es sino reflejo de la conciencia cívica en general que se traduce en cumplimiento de deberes de solidaridad en materia de medio ambiente y otros que suponen primar el respeto a intereses que son de todos.*

Decía un conocido especialista que los accidentes de tráfico disminuirán cuando en lo más profundo de la conciencia anide la idea de que el respeto a las normas de tráfico es una contribución necesaria para el bienestar común. Tal conciencia de solidaridad hará que no se trivialicen o banalicen las conductas infractoras

y que surja el reproche social frente a ellas. La tácita solidaridad entre los conductores como autores posibles de infracciones que está en la raíz del fenómeno de trivialización debe sustituirse por un tipo de solidaridad diferente, la que una a los conductores cuando se sienten ellos o sus familias como víctimas potenciales de las vulneraciones de la ley.

Todo lo anterior debe conducir a que la seguridad vial se transforme en una prioridad política, presente en los programas electorales y en los planteamientos de gobierno, cristalizando en un Pacto de Estado que garantice la estabilidad de las soluciones. En él habría que incluir los instrumentos legales necesarios como una ley integral de seguridad vial, la creación de la figura de un Secretario de Estado de Seguridad Vial que coordinara las dispersas competencias, la creación de un fondo complementario de asistencia a las víctimas de los delitos y el destino de parte de las multas a estas últimas o a programas de reeducación vial. Junto a ello un relevante compromiso institucional de inversiones en planes de educación y prevención.

3. Datos estadísticos.

Todas las Memorias coinciden en señalar la insuficiencia de los datos estadísticos para reflejar las cifras de delitos contra la seguridad del tráfico y su proyección en los Tribunales. En primer lugar, se alude a la cifra negra de delitos o faltas de tráfico –como hacen las Fiscalías de Girona y Ourense– de las que no hay constancia por no levantarse atestado o llegar a un acuerdo los perjudicados. Así, Madrid señala que cuando hay lesiones no graves no se incoa atestado y Jaén indica que la mayoría numérica de accidentes de tráfico se ventila en juicio verbal civil. Algunos casos de los que hay constancia en atestados no acceden a los Juzgados por quedarse indebidamente relegados al ámbito administrativo sancionador.

Se han dado instrucciones para que los Fiscales Coordinadores mantengan un contacto fluido con las Jefaturas de Tráfico para clarificar los criterios de remisión a que se está obligado ex artículo 74.1 del Texto Articulado sobre Tráfico, Circulación de vehículo a motor y Seguridad vial (RDL 339/1990 de 2 de marzo). Debe tenerse en cuenta la proximidad de los tipos de ilícito administrativo del artículo 65 del Texto y de los tipos penales.

En otros casos con criterios de generalización los atestados con muerte y heridos graves no se envían de oficio al Juzgado por entender que ha de estarse a la iniciativa de la parte que ya ha sido debidamente instruida. La Memoria de Barcelona expone esta situación y su intención de dar instrucciones precisas al respecto para evitar que la calificación entre falta del artículo 621 y delitos de los artículos 142 y 152 quede relegada al ámbito policial. Es de todos modos reflejo del proceso de privatización de los accidentes de tráfico que señala la Instrucción 3/2006.

Ya comentamos la generalizada desconfianza en la estadística de las Fiscalías. Baleares indica que cada funcionario actúa con criterios distintos a la hora de registrar y la Memoria de Valencia constata la carencia de medios al respecto. Como se indica en las Memorias de la Fiscalía General del Estado de años anteriores nos

topamos con el arduo problema de las precalificaciones y Zaragoza subraya la falta de personal cualificado y formado para esta tarea. Algunas Fiscalías como Pontevedra valoran algunas mejoras y así la evitación de la doble contabilidad en previas y abreviados.

Especial insistencia sobre las deficiencias se formula en las Memorias en relación con las diligencias previas y juicios de faltas. Sobre estas últimas, que con frecuencia no se notifican a las Fiscalías en supuestos de incoación o señalamiento directo y que concentran la inmensa mayoría de accidentes de tráfico, no hay apenas reflejo estadístico, salvo el que en algunas Fiscalías puede hacerse con anotaciones manuales. Girona y Ourense en general y en relación con las previas razonan -como en años anteriores- que un único accidente puede dar lugar a varios procedimientos al haber atestado ampliatorio, generar varios partes de lesiones y el escrito de denuncia judicial del perjudicado que propician una multiplicidad de procedimientos referidos al mismo hecho. A su vez el atestado puede referirse a varios delitos. En el cómputo general de previas se incluyen los archivos por falta de denuncia que constituyen una cifra relevante y en lo que no hay indicios de infracción salvo que se una atestado.

A la hora de redactar esta Memoria está a punto de implantarse un programa informático surgido desde la Unidad de Apoyo que va a mejorar estas deficiencias. De todos modos como expone la Fiscalía de Bilbao una estadística verdaderamente fiable sobre delincuencia vial debe surgir de la valoración global de los datos estadísticos de la Fiscalía, órganos judiciales y organismos administrativos competentes.

Añadimos que para reflotar la llamada cifra negra habría que complementarlos como en otros países con los datos que aportaran las compañías de Seguros.

Diligencias Previas incoadas por delitos contra la seguridad del tráfico	2006	2005	2004
Conducción alcohólica/drogas.	34.376	30.246	38.919
Negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia	670	954	2.015
Conducción temeraria	1.514	1.888	1.641
Conducción con desprecio a la vida de los demás	100	178	91
Riesgos para la circulación	1.037	1.187	1.770
Total Diligencias Previas.	37.697	34.453	44.436
Total Diligencias Urgentes	35.738	25.094	24.875

Como vemos, en diligencias previas hay en relación al año pasado un aumento de los delitos de conducción en estado de embriaguez que siguen siendo inferiores a los de 2004. En los delitos del artículo 380 hay una generalizada disminución, pero la cifra no es fiable al camuflarse estadísticamente en ocasiones estos delitos

bajo los del artículo 379. Los del artículo 381 experimentan el mismo proceso y han descendido los del artículo 384, si bien son superiores a los de 2004. El apartado riesgos de la circulación no se refiere a los delitos del artículo 382 respecto de los que apenas hay procedimientos y es un cajón de sastre sin apenas valor indicativo. Sí se registra un muy relevante ascenso en las diligencias urgentes que pasan de 25.094 a 35.738. El dato es claramente expresivo de un mayor número de procedimientos por delito del artículo 379 que es el que como señalan las Memorias copa en su casi totalidad esta cifra. La cifra refleja sobre todo en unión de otros datos singularizados que aportan las Fiscalías un incremento muy notable en los escritos de acusación y en las conformidades alcanzadas en este delito.

4. La conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas del artículo 379 y el delito de negativa a someterse a las pruebas del artículo 380 del Código Penal.

De acuerdo con los datos que ofrecen las Memorias, entre ellas las de Guadajajara y Tarragona extraídos de las autoridades administrativas sólo aproximadamente un 20 por 100 de las alcoholemias positivas se remiten a los Juzgados, quedando el resto para el procedimiento administrativo sancionador. Del número total de pruebas la gran mayoría se refieren a controles preventivos.

El número global de resultados positivos en relación con el número de controles viene oscilando en torno al 3 por 100 en carretera y al 20 por 100 en ciudad. La Instrucción 3/2006⁶ ha servido para unificar los criterios de remisión a la autoridad judicial. En algunos casos, como señala la Fiscalía de Lleida, ello ha ampliado la cifra de procedimientos por estos delitos. En otros casos, como en Ourense, dentro de los parámetros de la Instrucción se atiende a la relevancia de la tasa y a la existencia de accidente. En general por debajo de 1,2 y en la franja entre 0,8 y tal cifra hay mayores dudas al deber determinarse qué signos o anomalías en la conducción obligan al envío a la autoridad judicial. En algún caso, como en Cuenca, los atestados se remiten al Fiscal, quien hace el filtro o depuración correspondiente y los remite al Juzgado o a la autoridad administrativa.

En la Reunión de Fiscales Coordinadores se ha acordado que los criterios se concreten con flexibilidad en contacto con la Jefatura de Tráfico, la Guardia Civil y Policías Locales y Autonómicas.

En algunas Memorias como en las de León, Ourense y Ciudad Real se recuerda que el aumento o disminución de diligencias judiciales se debe a la mayor o menor práctica de pruebas y controles. Las Fiscalías en general y en concreto las de Gerona y Tenerife razonan que se sigue el trámite de previas cuando hay cuestiones de cierta complejidad atinentes a la tasación de daños y valoración de las lesiones concurrentes y presencia contradictoria de las compañías de seguros. Las Palmas reseña como

6 Ver texto íntegro en Anexo.

fórmula a alcanzar, seguida en algunos casos, la reserva de acciones propiciadora de la conformidad en el Juzgado de Guardia. Tarragona señala que no suele haber conformidad cuando se pide pena de prisión. En general, son muy frecuentes las penas mínimas de multa y privación del permiso de conducir con la reducción reglamentaria de un tercio. Hay que equilibrar las ventajas de economía procesal de las conformidades con la necesidad a que antes se aludía de obtener una respuesta penal disuasoria para este tipo de delitos que como indica la Memoria de La Rioja son merecedoras de una honda reprochabilidad social.

La Instrucción 3/2006 realiza indicaciones en este sentido y por ello debe atenderse a la entidad de la tasa, de la conducta imprudente y del resultado, así como a los antecedentes, existiendo diversos acuerdos al respecto en las Juntas de Fiscalía. Así, en la de Soria, cuando concurren 2 condenas por este delito en los dos años anteriores se pide siempre prisión y en León, cuando hay dos condenas por delitos de los artículos 379, 142 o 152, también.

La Instrucción ha contribuido a mejorar la contradictoria jurisprudencia de Audiencias acerca de qué concretas tasas y signos son precisos para condenar por el delito del artículo 379, pero la diversidad permanece. Algunas Audiencias exigen siempre determinados signos como la afectación de la deambulación, con olvido de que a diferencia de lo que ocurría en la ley de 9 de mayo de 1950 la embriaguez no ha de ser manifiesta. Estos y otros no son elementos del tipo sino datos probatorios sometidos como los demás a la libre valoración del artículo 741 LECrim. No hay evidencias científicas de que sin tales signos o señales externas no pueda haber influencia del alcohol.

En otros casos, como en la Audiencia de Burgos, se exigen en todo caso anomalías en la conducción, absolviendo por lo general, aun con altas tasas de alcohol y signos externos, cuando se trata de controles preventivos cuyas alcoholemias ya no se remiten a los Juzgados. El tipo del artículo 379 no requiere una conducción anómala o irregular como resulta de su comparación con los demás del título que sí la requieren.

El legislador formula el juicio de peligrosidad no en base a una determinada forma de conducción sino a un concreto estado del sujeto que le sitúa en riesgo de incidir en maniobras infractoras.

Al margen de ello hay también jurisprudencia de Audiencias que requiere tasas superiores a las de la Instrucción o en todo caso acompañamiento de signos. La Instrucción por encima de 1,2 gramos plantea la posibilidad de pruebas tendentes a acreditar la influencia en la conducción. La Jurisprudencia del TC (SSTC 19 de abril de 2004 y 15 de noviembre de 2006) permite la posibilidad de datos probatorios que evidencien que la tasa por su sola entidad y sin necesidad de signos exteriores pueda ser elemento de prueba suficiente a desvirtuar la presunción constitucional.

La Fiscalía de Sevilla recabó informe al Instituto de Medicina Legal, quien dictaminó en el sentido de que por encima de la tasa reseñada había siempre intensa afectación de facultades a excepción de los casos de los alcohólicos y bebedores habituales excesivos. Habría que probar que el imputado no se encontraba en ninguno

de los supuestos. En el primer caso por informe y en el segundo por declaración del propio acusado y testigos. La Junta de la Fiscalía ponderó las dificultades probatorias en este último y lo problemático de unir informe modelo en todos los procedimientos con altas alcoholemias sin signos, argumentando que el valor de prueba documental sólo es predicable en la hipótesis normativa del artículo 788.2 LECrim. El Fiscal de Sala recomendó seleccionar los supuestos más claros y pedir en ellos la presencia del perito para obtener jurisprudencia de la Audiencia al respeto.

El Fiscal de Ciudad Real en su Memoria recoge que a los mismos fines ha solicitado informe. De acuerdo con su dictamen entre 1,2 y 1,5 g hay siempre perturbación relevante de facultades y en concreto la pérdida de un 70 por 100 de nitidez de visión y un 20 por 100 en la fusión de imágenes. Este informe ha empezado a utilizarse en los respectivos procedimientos. Quizá sea necesario un estudio homogeneizado a nivel nacional para conformar un criterio científico definido. En todo caso, no parece haber inconvenientes en que estos estudios o dictámenes se propongan como prueba documental y se solicite la comparecencia del perito para juicio cuando haya impugnación de la parte, de acuerdo con la doctrina jurisprudencial sobre informes analíticos de drogas y periciales en general de centros oficiales (idoneidad de las armas, informes lofoscópicos, etc.).

En materia de concursos hay tendencia en las Fiscalías cuando el delito del artículo 379 concurre con lesiones imprudentes y en concreto con las del artículo 152.1.1 a considerar que en el concurso debe computarse un delito de peligro del artículo 381 con mayor pena que el de resultado. Así la Memoria de la Fiscalía de Guipúzcoa argumenta con que el peligro de este último tipo es el que se ha consumado y con la doctrina jurisprudencial de acuerdo con la cual el conducir en estado de embriaguez es siempre imprudencia grave. En el mismo sentido la Fiscalía de Gerona.

La cuestión es espinosa. Subyace en estas soluciones la idea dogmática de que los delitos de peligro son tentativas de delito imprudente. De otra parte, la conducción embriagado no exige una conducción temeraria. Por ello la Fiscalía de Las Palmas pondera que en los supuestos del artículo 383 es incorrecto que la apreciación del delito del artículo 379 dependa de la prueba de la anomalía en la conducción. Toda esta problemática queda zanjada si sale adelante la reforma del Código Penal con el nuevo texto del artículo 380.2.

Por su parte la Memoria de la Fiscalía de La Coruña estima que entre los delitos del artículo 379 y 381 hay concurso ideal debiendo prevalecer la pena del más grave, el del 381. Esta fórmula concursal es discutible por cuanto la temeridad manifiesta parece absorber el desvalor de la embriaguez como generadora de ella, aunque merece un detallado estudio la tesis ofrecida.

La Fiscalía de Las Palmas se ha planteado en Junta, según resalta la Memoria, si la conducción embriagado y el quebrantamiento de condena del artículo 468 se encuentran en situación de concurso ideal o real. Ha prevalecido la primera de las opiniones. Aun cuando los bienes jurídicos protegidos son diversos, habiendo una unidad espacio temporal y sobre todo tratándose de tractos temporales breves en

los que en todo momento se ha conducido bajo los efectos de bebidas, la solución parece razonable.

En cuanto al delito del artículo 380 la jurisprudencia de Audiencias mayoritaria y los criterios de la Fiscalía consideran el delito en concurso real con el del artículo 379. Para otras Audiencias nos hallamos ante un concurso de normas pues el delito del artículo 380 tiene como finalidad evitar los riesgos del artículo 379 que ya se han producido.

La clave está en los bienes jurídicos protegidos. Desde las sentencias 161 y 234/1997⁷ el TC ha venido sosteniendo un enfoque dual en su consideración. En primer lugar la seguridad del tráfico, pero con un matiz añadido: la protección de las facultades de policía de la Administración para detectar conductas delictivas del artículo 379 y evitar que se sigan produciendo. De otra parte, el principio de autoridad.

Además las conductas presentan una clara diferenciación temporal. El problema, además del concurso de normas, es que al aplicarse el artículo 380 con la atenuante o eximente incompleta de embriaguez, nos hallaríamos ante penas privilegiadas sin la imposición de la privación del permiso de conducir.

En algunas Memorias se plantean los problemas derivados de la extracción de sangre a accidentados. Así la Fiscalía de Madrid comparte el criterio jurisprudencial de la nulidad si no hay petición previa de consentimiento al afectado. De no prestarlo, el Juzgado valora proporcionadamente su conveniencia. Para el Fiscal la negativa es en todo caso constitutiva del delito del artículo 380 del Código Penal. La Fiscalía de Salamanca exige siempre la autorización judicial salvo que haya indicación terapéutica, en cuyo caso ha de comunicarse al órgano jurisdiccional, pareciendo este último un criterio razonable que cubre las garantías y la óptica del tratamiento del paciente.

En materia de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas es general la valoración sobre su impunidad, como subraya la Fiscalía de Huesca. No se cuenta a nivel estatal con pruebas fiables homologadas. Sí se practican por la Ertzaintza y por los Mossos de Esquadra. La Memoria de la Fiscalía de Tarragona recoge que de las 62 pruebas realizadas 38 resultaron positivas. Salvo en estos casos no tiene aplicación lo prescrito en el artículo 28 del Reglamento General de Circulación 1428/2003 de 21 de noviembre. En este último se prescribe que cuando los agentes perciban síntomas evidentes o manifestaciones que denoten la presencia de estupefacientes o psicotrópicos han de llevar al denunciado a un centro en el que se le practique reconocimiento médico y los análisis clínicos que el médico forense u otro titular experimentado o personal facultativo estimen más adecuados. A petición del interesado o por orden de la autoridad judicial se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste y pueden consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos. Como subraya el artículo 28.1.b) y el 12.3 del Texto Articulado aprobado por Real Decreto 339/1990 las

7 Ver texto íntegro en Anexo.

prueban son obligatorias. La negativa a ellas o al reconocimiento puede constituir delito del artículo 380, siguiéndose algunos procedimientos al respecto, como en la Fiscalía de Las Palmas.

En éstos y en los demás delitos de los apartados que siguen se plantea el problema de los conductores infractores que residen en el extranjero o son de difícil localización. La Memoria de Gerona consigna que trata de reconducir todos estos casos a las conformidades.

En la reunión de Fiscales Coordinadores se indicó que hay que diseñar fórmulas de coordinación destinadas a la puesta a disposición de la autoridad judicial, tramitación de diligencias urgentes, adopción de medidas cautelares en su caso y citación para juicio rápido cuya celebración posibilita el artículo 786.1.

También se ponderó la aplicación del artículo 765.2 LECrim.

La Memoria de la Fiscalía de Navarra reseña una fórmula de respuesta para los conductores multirreincidentes que ocupan buena parte de las estadísticas judiciales. Hay un seguimiento especial de la Policía Judicial ordenado por ella para detectarlos en la circulación en vías públicas. Asimismo la referida Policía Judicial remite información inmediata sobre ellos para que el Fiscal por la máxima celeridad y ante al Juzgado de Guardia, por la vía de las diligencias urgentes, proponga una respuesta adecuada a los antecedentes del imputado.

Esta forma de actuar ha reducido significativamente las cifras de siniestralidad vial en el territorio jurisdiccional.

5. La conducción temeraria, con riesgos para la circulación y con consciente desprecio de los artículos 381, 382 y 384. Los excesos de velocidad.

Se trata de figuras de delito de escasa relevancia estadística. Apenas sí se computan infracciones del artículo 382. Recientemente en algunas Fiscalías como Jaén y La Coruña se están promoviendo procedimientos frente a las conductas protagonizadas en general por personas jóvenes que desde puentes u otros lugares lanzan piedras y otros objetos, en autovías y carreteras creando intenso peligro. La subsunción en función de las circunstancias de cada caso parece correcta, ya que se genera un grave riesgo para la circulación y las conductas son incluibles en el inciso penal «por cualquier otro medio», dada su gravedad y similitud próximas a los modos comisivos descritos en el tipo.

Hay procedimientos y escritos de acusación frente a los delitos del artículo 384 que reflejan las diversas Memorias. Los supuestos no son sólo los de conducción en sentido contrario. En la reciente sentencia dictada por un Juzgado de lo Penal de Oviedo el tipo se aplicó a instancias de la Fiscalía al conductor que irrumpió en zona peatonal con establecimientos y bares para la juventud, estuvo a punto de atropellar a diversas personas y alcanzó a 35, algunas con heridas graves. La aplicación lo fue en concurso con delitos dolosos de lesiones del artículo 148.1, imponiéndose 39

años de prisión que supondrán una prisión efectiva de 7 años y medio. La resolución está pendiente de recurso.

Especial preocupación suscitan las llamadas carreras ilegales generalmente entre personas jóvenes que generan por el planteamiento de competiciones de velocidad al margen de la ley severos riesgos para la circulación. En la Memoria de Huesca se hace referencia a casos de vehículos de poca cilindrada y trucados que compiten del modo expuesto. La Fiscalía de Ciudad Real expone esta misma realidad y reseña calificaciones realizadas conforme al artículo 384 del Código Penal. Los tipos de posible aplicación son este último y el del artículo 381 en función de que concurren sus requisitos. Se tiene asimismo conocimiento por la Policía Judicial de rallies o competiciones ilegales y clandestinas de vehículos de altas cilindradas con apuestas y una cuidada organización que recorren las carreteras europeas con salida o llegada a nuestro país originando gravísimos riesgos para la circulación. Se está pendiente de las investigaciones policiales sobre estos preocupantes hechos.

La instalación de radares ha detectado y puesto sobre el tapete la conducta de los que circulan a elevadísimas velocidades superiores a los 200 km/hora. Se han comenzado a realizar esfuerzos para elevar el número de radares fijos y móviles. Aún queda mucho camino por recorrer para aumentar su número y distribuir su localización en las carreteras convencionales donde ocurren la mayoría de los accidentes y en los llamados puntos negros. La Consulta 1/2006 ha supuesto la configuración de un relevante instrumento para encajar estos graves comportamientos en el Código Penal. La cuestión nuclear radica en probar el peligro concreto del artículo 381 o el consciente desprecio para la vida e integridad física de los demás del artículo 384.2 y determinar cuándo concurre.

Para ello hay que acreditar la densidad del tráfico, presencia de otros conductores o peatones en el lugar o acompañantes y maniobras efectuadas. Ha tenido relevante repercusión la sentencia de la Audiencia de Burgos dictada en procedimiento abreviado 348/2006 del Juzgado de lo Penal 1. En ella se circulaba a 260 km/hora en autovía, se había adelantado a otros vehículos y en las proximidades de la vía se hallaba el coche de la Guardia Civil y otro conductor. Además en el automóvil iba un acompañante que no había autorizado a circular a esa velocidad. Discrepamos respetuosamente de los razonamientos de la sentencia y así se expuso en la Reunión de Fiscales coordinadores donde se acordó continuar formulando escritos de acusación en casos como el presente de acuerdo con los criterios de la Consulta. La Audiencia absuelve porque el conductor no había realizado ninguna maniobra de puesta en peligro de los demás usuarios de la vía. Parece exigirse que hay que estar a punto de atropellar o colisionar con alguien para que el tipo propuesto del artículo 381 pueda apreciarse.

Se confunde el peligro concreto con el peligro inminente. La velocidad a que se conducía era de circuito y el conductor sólo pudo frenar tras 700 metros de recorrido. A esa velocidad es imposible hacer frente a las contingencias del tráfico, hasta las más nimias, y corren un riesgo cierto los demás usuarios de la vía que cir-

culan junto al conductor infractor que con el más mínimo descuido puede provocar una tragedia. Hay de todos modos parecidos razonamientos para supuesto próximo en una sentencia de la Audiencia de la Coruña como resalta la Memoria. Además en todo caso el acompañante sufría una situación de concreto peligro por ser sometido sin su consentimiento a la reseñada y peligrosa velocidad.

En otras Audiencias se manejan criterios diferentes, como en Santander donde la Memoria da cuenta de un aumento de condenas por exceso de velocidad. Por la Fiscalía de Ciudad Real se da cuenta de casos de conformidad una vez acreditada la densidad el tráfico. En este territorio se han dado instrucciones precisas de cómo elaborar los boletines de denuncia que se remiten directamente al Fiscal quien decide si dirigirlos a la vía administrativa o penal.

Por último en la Memoria de la Fiscalía de Las Palmas se vierten críticas, ya recogidas en las memorias de la Fiscalía General del Estado anteriores, al tipo del artículo 381.2 introducido por la Ley Orgánica 15/2003 por su configuración de delito de peligro abstracto, la indeterminación de los conceptos y la vulneración, a su entender del principio *ne bis in idem*. Resalta el escaso número de procedimientos incoados como lo hace la Memoria de la Fiscalía de La Coruña.

6. Los criterios de calificación de las imprudencias de tráfico. Los juicios de faltas. La omisión de socorro.

Como señalaba el Fiscal General del Estado en su comparecencia en la Comisión parlamentaria de prevención de accidentes de 23 de noviembre de 2005 la disfunción o agujero negro del sistema penal tráfico se origina en los criterios de calificación entre los delitos de imprudencia de los artículos 142 y 152 y la falta del artículo 621 del Código Penal. En la práctica se produce una indiscriminada remisión de procedimientos al juicio de faltas convertido en un mercadeo o negociación entre compañías Aseguradoras y perjudicados que con frecuencia acaba en archivo sin sanción penal y sin que el Derecho Penal cumpla su función protectora de bienes jurídicos y preventiva.

Se ha evolucionado, como indica la Instrucción 3/2006, de un modelo de responsabilidad a un modelo de seguro. Las razones son el proceso despenalizador iniciado en 1989, la práctica desaparición del Ministerio Fiscal de los juicios de faltas auspiciado por la Reforma procesal de 1992, la sobrecarga de trabajo que pesa sobre Juzgados y Fiscalías y la trivialización o banalización de las infracciones penales de tráfico cuya gravedad no es correctamente percibida.

La consecuencia es que relevantes infracciones de las leyes de tráfico dotadas de una significada gravedad de injusto y constitutivas de verdaderos homicidios y lesiones imprudentes sean tramitadas en juicio de faltas.

En las Memorias de las Fiscalías se da cuenta del sentimiento de impunidad que ello provoca hablándose en la de Segovia de «degeneración punitiva». Buena prueba de ello es la muy escasa aplicación que tienen los delitos de los artículos 142

y 152 como resulta de las estadísticas remitidas. Así, por ejemplo, en Teruel no hubo ninguno y en Salamanca 24. La Memoria de Las Palmas razona sobre la dificultad de cambiar esta praxis de los Juzgados respecto a los accidentes de tráfico pese a los intentos en vía de recurso y la Fiscalía de La Coruña habla de laxitud. Por su parte, la de Ourense reseña que ante cualquier duda calificatoria los acusadores prefieren el trámite de faltas por su rapidez.

Como con razón resalta la Fiscalía de Almería sólo cuando hay un delito del artículo 379 Código Penal tienen posibilidad real de apreciarse los delitos de los artículos 142 y 152 arrastrando el delito de riesgo al de resultado. Viene a resultar que la única modalidad de imprudencia grave en la praxis es la derivada del delito citado y sólo se estructura en base al estado de embriaguez y no a la entidad de la infracción de las normas de cuidado del tráfico viario derivada de la irregularidad de las maniobras efectuadas.

Parecidos razonamientos en la Fiscalía de La Coruña que alude a conductas temerarias que no se subsumen en el artículo 381 y cuando hay resultados lesivos tampoco en los artículos 142 y 152 acabando en falta. Añade que en este territorio pese al elevado número de atropellos en paso de cebra sólo 5 supusieron condenas por los delitos de los artículos 142 y 152. La Instrucción prescribe la necesidad de, con criterios selectivos, extraer del procedimiento de faltas las imprudencias de mayor relieve.

En algunos lugares como Tenerife o La Coruña, según indican las Memorias, se incoan siempre diligencias previas y el control se realiza examinando la declaración de falta y recurriéndola en su caso. En la mayoría de los territorios, como indican por ejemplo las Memorias de Huelva y Tarragona, se incoa directamente o se señala juicio de faltas. En estos supuestos es donde surgen las dificultades para controlar la calificación de la imprudencia por parte del Ministerio Fiscal. En algún caso, como sucede en Almería, de los señalamientos directos de falta se da traslado al Ministerio Fiscal para que dictamine. En otros casos no hay notificación al Fiscal, como aducen las Fiscalías de Huelva, Las Palmas y Santander. La Fiscalía de Huesca indica que está tratando de lograr que se lleve a cabo esta notificación. A ello obliga la Instrucción 3/2006.

Las soluciones pasan por recurrir selectivamente los citados señalamientos directos cuando se tenga noticia de ellos. En caso contrario, el Fiscal debe interesar de los Juzgados tal notificación que parece obligada a tenor de lo dispuesto en los artículos 966 y 969.2 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal. Aunque lo ideal son fórmulas de coordinación con los órganos judiciales, menos onerosas para todos, en torno a cuáles son las infracciones que merecen un detallado examen para ponderar la calificación de la imprudencia. También en algunas Fiscalías, como en Valladolid, se recurren los archivos con parte de lesiones para que se una el atestado y pueda controlarse la calificación. En las grandes Fiscalías hay conformidad con estas resoluciones para evitar el colapso en los Juzgados.

No obstante, existen otros modos de control. En primer lugar en el Juzgado de Guardia dictaminando previamente sobre los atestados antes de que se dicte

resolución. Así se realiza en la Fiscalía de Navarra. Especialmente recomendable es que el control sobre las imprudencias más graves para derivarlas a procedimiento por delito se realice en la fase previa al proceso en contacto con la Policía Judicial. Se trataría de darle instrucciones para que simultáneamente al Juzgado remitieran aquellos supuestos tipo previamente estipulados al Fiscal Coordinador. Éste desde el principio y en contacto con el Fiscal de Guardia haría el oportuno seguimiento. Así se viene realizando en Huesca y se estudia una fórmula similar en Barcelona. En las Fiscalías de Murcia y Lleida el contacto y remisión de atestados se lleva a cabo por correo electrónico. Son deseables a este efecto permanentes contactos no sólo con la Guardia Civil de Tráfico y Policía Local de la capital o autonómicas sino con las demás Policías locales de la provincia. En algunas Fiscalías como en La Rioja se notifica la sentencia al Fiscal aun cuando no haya sido parte y se le permite adherirse a los recursos formulados.

Respecto a la asistencia del Fiscal a los juicios de faltas la Instrucción indica que debe tener lugar cuando se trate de menores o discapacitados o personas sin seguro obligatorio y en casos de singular gravedad bajo el prisma de la indefensión. Los criterios de aplicación efectiva son diversos. En las grandes Fiscalías es excepcional la presencia del Fiscal. En otras se va en todos los casos de muerte o lesiones graves como en Teruel, Almería, Ourense y Badajoz restringiendo en esta última el concepto de lesión grave. El criterio se combina con la ausencia de letrado en La Rioja y en Soria se añaden las infracciones relevantes merecedoras de la privación del permiso de conducir. En León y en Huelva se dictamina previamente en qué casos acude el Fiscal a los juicios de faltas.

La Memoria de la Fiscalía de Barcelona razona sobre la paradoja de que el Fiscal haya asistido a una falta de hurto de mísera cuantía y se quite la toga y deje pasar a los abogados que van a enfrentarse con imprudencias e indemnizaciones relevantes sin que en ellas intervenga y propone la especialización en juicios orales de tráfico en turno rotativo sin que el Fiscal de Guardia pierda su remuneración. Es necesaria una mayor presencia del Fiscal en los juicios de faltas. Cuanto menos en las faltas de homicidio imprudente del artículo 621.2 del Código Penal cuyo número no es elevado y en las de lesiones imprudentes del artículo 621.3 del Código Penal de extraordinaria importancia que debidamente seleccionadas tampoco deben significar un elevado número de asistencias.

Todo ello se insiste, de modo selectivo dada la sobrecarga de trabajo que pesa sobre las Fiscalías y la multiplicidad de servicios a los que tienen que atender.

En la reunión de Fiscales Coordinadores se propuso la celebración de juicios rápidos para delitos de los artículos 142 y 152 al amparo de lo dispuesto en los artículos 795.2.a) y 3, en casos de instrucción sencilla difiriendo para la ejecución la fijación del quantum (arts. 788 y 794 LECrim). Los Fiscales asistentes mostraron las dificultades derivadas de la valoración de lesiones, y presencia de las compañías de seguros. La Fiscalía de Navarra va a intentar realizarlos en algún caso buscando fórmulas de coordinación.

En cuanto a los delitos de omisión de socorro en accidentes de tráfico la Memoria de la Fiscalía de Sevilla subraya que su número ha disminuido a raíz de la conocida sentencia dictada por la Audiencia de Sevilla en relación con un famoso personaje al que se condenó por delitos del artículo 142 y 195, pena que supuso el efectivo ingreso en prisión. La Fiscalía desempeñó un destacado papel recurriendo la sentencia de primera instancia para una más acertada calificación jurídica y oponiéndose a la suspensión del cumplimiento de la pena privativa de libertad. La citada sentencia por su enorme difusión mediática ha supuesto reforzar el papel preventivo y disuasorio del Derecho penal para la delincuencia de tráfico.

7. Medidas cautelares.

7.1. *Privación cautelar del permiso de conducir*

La respuesta inmediata a la delincuencia de tráfico puede consistir, como indica la Instrucción, en la intervención del permiso de conducir. La medida está regulada en los artículos 529 bis y 764.4 LECrim. De acuerdo con esta segunda norma ha de requerirse al imputado para que se abstenga de conducir con el apercibimiento de incurrir en el delito del artículo 556 y retirar el documento con comunicación a los organismos competentes. La medida ha de estar regida por el principio de proporcionalidad y debe atenderse para dictarla a la entidad de las penas previstas para el delito de que se trate, a las circunstancias y gravedad del hecho y a la existencia de antecedentes. Su finalidad principal es la de prevenir la comisión durante el proceso de nuevas infracciones sirviéndose de la utilización de la habilitación legal para conducir vehículos de motor. Podrá ser especialmente oportuna cuando, como sucederá en un número muy frecuente de casos, la tramitación sea la del juicio rápido de los artículos 795 y ss LECrim que permitirá enlazar en breve tiempo la medida cautelar con el cumplimiento de la pena.

Se desprende de las Memorias que es, en general, de escasa aplicación, indicando la de la Fiscalía de Las Palmas que ello se debe al alto número de conformidades. La Fiscalía de Pontevedra la propone cuando se trata de altas tasas de alcohol o en casos de reincidencia y la de Santander en similares supuestos.

7.2. *La intervención del vehículo y la consecuencia accesoria de comiso*

Puede acordarse con diverso fundamento. En primer lugar debe aclararse que en sede de consecuencias accesorias el artículo 127 la proscribió para los delitos imprudentes (en el Proyecto de Reforma del Código Penal se prevé en el artículo 127.2 para delitos imprudentes con pena privativa de libertad superior a 1 año). El artículo 385 considera instrumento del delito al vehículo a efectos del artículo 384, por lo que en estos casos sí habrá de solicitarse. En los demás delitos de los artículos

379 y ss., aunque son delitos dolosos es cuestionable que pueda proponerse, por la interpretación a sensu contrario del referido artículo 385.

El artículo 127 puede ser de aplicación siempre bajo el prisma del principio de proporcionalidad para delitos dolosos asociados con los que venimos comentando como el quebrantamiento de condena del artículo 468 (así en los casos de reiteración delictiva) como propone la Memoria de la Fiscalía de Tarragona o atentados del artículo 552.1 cometidos con vehículo de motor. En el primero de los casos citados el automóvil se convierte en instrumento de incumplir o desobedecer las decisiones judiciales que prohíben conducirlo y la propuesta parece acertada.

El artículo 760.4 LECrim permite la intervención por dos causas. En primer lugar, cuando fuera preciso realizar alguna investigación sobre el automóvil. Es el caso de las pruebas periciales cuando de las alegaciones del imputado o del atestado resulte indiciariamente alguna causa mecánica con incidencia en los hechos. De otra parte, para asegurar las responsabilidades pecuniarias *en tanto no conste acreditada la solvencia del imputado o del tercero responsable civil*. En los primeros momentos de la instrucción cuando en la pieza de responsabilidad civil no conste aún o haya dificultades para el aval o garantía del autor o de la Compañía de Seguros cubriéndola, podrá ser de especial aplicación este supuesto de intervención del móvil.

La Fiscalía de La Rioja viene solicitando la intervención del vehículo en los casos de ausencia del Seguro Obligatorio. El fundamento lo constituye el artículo 70 del Texto articulado 339/1990. La Memoria de la Fiscalía de Asturias subraya la carencia de depósitos para hacer efectivas las inmovilizaciones a que se refiere el precepto citado y el artículo 71 del Texto. En caso de quebrantamientos de estas inmovilizaciones, en particular las unidas al artículo 379 y reguladas en el artículo 25 del Reglamento de Circulación, la Fiscalía tiene el criterio de iniciar procedimientos por el cauce del artículo 556 cuando ha habido una advertencia expresa de incurrir en delito de desobediencia.

7.3. *La prisión provisional*

La prisión provisional será excepcional en los delitos de los que nos ocupamos y estará reservada para las infracciones muy graves, siempre en el marco de las exigencias de los artículos 502 a 504 LECrim pero no ha de dejar de instarse cuando concurren sus requisitos. Especial consideración merecen los homicidios imprudentes en concurso con otros delitos como la omisión de socorro.

Del mismo modo se procederá cuando se trate de libertad provisional con fianza regulada en los artículos 528 y ss. Lo que quiere remarcarse con estos razonamientos es que la delincuencia de tráfico no es una delincuencia menor o de segundo orden que no permita el dictado de medidas cautelares de orden personal. Las valoraciones al respecto son únicamente las del Código Penal y LECrim y ha de procederse con arreglo a ellos así como a la Instrucción 4/2005 y Circular 2/1995 FGE⁸.

8 Ver texto íntegro en Anexo.

En las Memorias se informa sobre los casos de prisión provisional en la materia que, como dijimos, son excepcionales. Así, la de Almería constata 4 casos y la de Pontevedra los plantea en torno a delitos muy graves cometidos por extranjeros sin arraigo.

8. Imposición de penas y su ejecución.

De acuerdo con la Instrucción 3/2006 no se pueden solicitar de modo generalizado las penas en su grado mínimo sino que hay que medir la gravedad de los hechos y la existencia de antecedentes. Las penas de prisión suspendidas en su ejecución permiten aplicar las medidas del artículo 83.1.4 del Código Penal. Habrán de promoverse los necesarios convenios o fórmulas de colaboración para posibilitar la realización de cursos o programas de sensibilización y educación en seguridad vial. La Fiscalía de Teruel los pide siempre y en la de Santander hay coordinación con la Jefatura de Tráfico a este respecto.

La Memoria de la Fiscalía de Madrid se refiere no sólo a cursos de educación vial sino en el manejo de automóviles que suplan los desconocimientos técnicos que sufren los conductores y que explican en ocasiones las irregularidades que se cometen. Esta sugerencia está en línea con las orientaciones y programas de la CEE sobre el reciclaje y formación continuada de los conductores y con las iniciativas públicas y privadas que empiezan a surgir en nuestro país para organizar los pertinentes cursos de formación.

Asimismo, desde el prisma de los fines de reinserción de la pena es recomendable la aplicación en el artículo 379 de la pena de trabajos en beneficio de la comunidad que no es de frecuente imposición y suele quedar fuera de las conformidades. La Memoria de Teruel señala que no hay previsiones administrativas para su viabilidad y la de Madrid que puede cumplirse en la modalidad por ejemplo de fines de semana en centros de la Cruz Roja y en la de prestaciones o colaboraciones domiciliarias con víctimas de accidentes.

En la reunión de Fiscales Coordinadores se planteó la posibilidad de que esta pena pueda desarrollarse en centros hospitalarios en que se atiende a víctimas de accidentes de tráfico parapléjicos, con daños cerebrales o con graves traumatismos y lesiones. El contacto con estas realidades humanas y la colaboración en los procesos de recuperación de las víctimas será un importante estímulo para que los conductores sancionados conduzcan en lo sucesivo con respeto a la ley. Tal modo de cumplimiento se ajusta a lo previsto en el artículo 49, p. 1 del Código Penal.

Todos estos contenidos se pueden igualmente imponer con la conformidad del penado por la vía del artículo 83.1.5. La Memoria de Asturias habla de promover por este cauce programas de desintoxicación de alcohólicos. La vía es de sumo interés, pues hay un alto porcentaje de reincidentes en delitos del artículo 379 del Código Penal que son alcohólicos. Hay que decir de todos modos que en general estas medidas alternativas son de ineficaz aplicación al no existir las infraestructuras necesarias.

También es digna de estudio la posibilidad de que las penas de prisión cuya ejecución se suspenda por delitos de tráfico se puedan supeditar, también en los términos del artículo 83.1.5 y con la conformidad del penado a la utilización de dispositivos tecnológicos que gozan de un relevante respaldo en la CEE y que tienen una marcada finalidad de evitación de accidentes o conducciones irregulares como los limitadores de velocidad y el sistema del alcohol-lock. En algunos países como Estados Unidos o Suecia se han introducido con éxito estos mecanismos en la vía judicial penal.

La Instrucción 3/2006 prescribe la necesidad de vigilar la ejecución de sentencias, tanto de las dictadas en juicio de faltas como de procedimiento por delito. Ello ha de hacerse con los oportunos dictámenes cuando haya traslado de la ejecutoria a la Fiscalía y también realizando inspecciones o controles directos de la tramitación del procedimiento de ejecución. Las ejecutorias de faltas suelen someterse al control del Fiscal aun cuando en ellas no haya intervenido, aunque en algunas Memorias de Fiscalías como la de Badajoz se dice que el Fiscal es ajeno a la ejecución de estas sentencias. La Memoria de Santander relata la lentitud en la ejecución de resoluciones que no determinan el quantum indemnizatorio en la sentencia. Por la Fiscalía de Tenerife se sostiene como en la de La Coruña que el artículo 801.4 LECrim implica que el Juzgado de Guardia en casos de conformidad debe retirar el permiso de conducir. De esta Fiscalía llegan noticias de prácticas judiciales discrepantes.

En la reunión de Fiscales Coordinadores hubo concordancia en interpretar en este sentido el precepto. En efecto, si el Juez de Guardia ordena el ingreso en prisión con mayor razón iniciará el cumplimiento de la pena privativa de derechos. La norma alude a «requerimientos» entre los que es claro que se incluye el referente a la entrega del permiso de conducir. Finalmente se habla de que remitirá la causa al Juzgado de lo Penal para que «continúe la ejecución» que ya ha debido pues comenzarse con anterioridad en relación a las penas impuestas.

En conexión con esta última cuestión las Memorias de las Fiscalías de Baleares, Valencia y Tarragona aluden a que la tardanza de los Juzgados Penales cuando no se actúa de la manera expuesta provoca retrasos que acaban en la prescripción de la pena, sobre todo en los muy frecuentes de la imposición de 8 meses que conlleva un plazo prescriptivo de 1 año. Además los penados siguen conduciendo sin cometer el delito del artículo 468 del Código Penal al no haberseles retirado el carnet. La Fiscalía de Baleares alude a que se incumplen los artículos 801.4 y 794.2 LECrim que obligan a la intervención inmediata del permiso. La situación puede paliarse también solicitando cuando proceda la privación cautelar del permiso de conducir.

En la memoria de la Fiscalía de León se recuerda que antes de dictaminar a favor de la suspensión de la prisión hay que comprobar el pago de la indemnización y examinar asimismo la hoja penal para posibles revocaciones de penas anteriores suspendidas.

9. El Ministerio Fiscal y la Protección de las Víctimas de accidentes de tráfico.

Es la principal tarea del Ministerio Fiscal en esta materia de seguridad vial. A otorgarles tutela les obliga el artículo 773.1 LECrim y 3.10. El Ministerio Fiscal. Son las grandes olvidadas del sistema penal que coloca al mismo nivel al autor del delito y al perjudicado como si se tratara de un conflicto privado. Las estadísticas acreditan que en un primer momento desean el justo castigo al autor pero acaban siendo arrasadas por las vicisitudes del sistema, aceptando la indemnización y tratando de sumir en el olvido su traumática experiencia.

Como se decía en Memorias anteriores van siendo afortunadamente frecuentes los casos de perjudicados que renuncian tras el acuerdo a la indemnización y prosiguen con el ejercicio de acciones penales. Así lo refieren las Asociaciones de Víctimas que tratan de impulsar estos planteamientos tendentes a terminar con la concepción exclusivamente civilista de los accidentes de tráfico.

La Memoria de la Fiscalía de Las Palmas señala como una de las vías para evitar el proceso privatizador las facultades de denuncia del Ministerio Fiscal del artículo 639. Ha de añadirse que además de a los menores e incapaces el precepto se refiere a las personas desvalidas. Bajo este concepto pueden englobarse situaciones de indefensión de víctimas por razones económicas, culturales o por el estado de perturbación producido por el accidente La Victimología apenas les ha prestado atención. Como decía la representante de la Asociación de Víctimas Stop Accidentes en la Comisión parlamentaria de Prevención de accidentes de tráfico son *ignoradas por la sociedad, olvidadas por el poder político y desprotegidas por una justicia ciega que las aparta del proceso.*

La Decisión Marco de la CEE de 15 de marzo de 2001⁹ relativa al Estatuto de la víctima en el proceso penal les es de plena aplicación. Así resulta de su artículo 1 que no realiza exclusiones. Se la define, en efecto, como persona que sufre un perjuicio, en especial lesiones físicas o mentales, daños emocionales o un perjuicio económico directamente causado por *un acto u omisión que infrinja la legislación penal de un Estado miembro.* Por ello, están incluidas tanto las víctimas de los delitos de los artículos 142 y 152 como las de la falta del artículo 621 del Código Penal. La Recomendación del Consejo de Europa de 14 de junio de 2006 sobre Asistencia a Víctimas maneja un concepto más amplio incluyendo a la familia inmediata Estas normas comunitarias se están aplicando a las víctimas de otros delitos pero no a las de la delincuencia de tráfico.

Por todo lo mencionado anteriormente, es procedente hacer una llamada de atención sobre el estatuto de 2001 y recordar sucintamente su contenido y la amplitud de la tutela a los derechos de los perjudicados y víctimas que se diseña. La

9 Ver texto íntegro en Anexo.

norma les confiere un papel efectivo y adecuado en el proceso que se concreta en el artículo 3 en la posibilidad de ser oída y facilitar elementos de prueba.

La Instrucción 8/2005¹⁰ que da prioridad a los delitos contra la vida e integridad física entre los que están los del artículo 142 y 152 obliga a que en el ofrecimiento de acciones se ilustre a la víctima de la posibilidad de aportar facturas y que antes de solicitar el archivo o sobreseimiento se contacte con ella para constatar si existen otros medios de prueba.

El artículo 4 consagra un amplio derecho a recibir información. Antes y durante el proceso. El primero se origina, en particular, en el primer contacto con las autoridades policiales. La información incluye los servicios u organizaciones de apoyo a que puede dirigirse, el tipo de apoyo, lugar y modo de presentar denuncia, actuaciones subsiguientes y su papel, asesoramiento jurídico, gratuito u otro tipo de asesoramiento, requisitos para indemnización y si reside en otro Estado mecanismos especiales de defensa. La Instrucción 8/2005 obliga a los Fiscales a una información preprocesal sobre el Servicio de Atención a las Víctimas, Servicios de orientación jurídica y Servicios asistenciales.

En esta materia está casi todo por hacer. Las víctimas de accidentes de tráfico suelen sufrir el síndrome de stress postraumático y no se hallan en condiciones de tomar decisiones ni gozan de la suficiente información sobre sus derechos y opciones. Cuanto menor es el nivel económico o cultural mayor es la situación de desamparo e indefensión. Los Servicios de atención a las víctimas no tienen previsiones para estos casos.

Es necesario crear un modelo estandarizado de información con los recursos jurídicos y asistenciales referidos al lugar del accidente y disponibles del que se instruya a la víctima por la Guardia Civil de Tráfico, Policías Locales y Autonómicas, Fiscalía, Juzgados y centros hospitalarios.

La información durante el proceso se regula en el artículo 4.2 y se contrae al curso dado a la denuncia, los elementos pertinentes que le permitan a la víctima en caso de enjuiciamiento seguir el desarrollo del proceso penal relativo al inculpa-do por los hechos que le afectan y el conocimiento de la sentencia del Tribunal. El precepto tiene plasmación en los artículos 779.1.1 (sobreseimiento en diligencias previas), 785.3 (información de la fecha y lugar de celebración del juicio), 789.4 (notificación de la sentencia) y 792.4 LECrim (notificación de la sentencia de apelación). Estas normas tienen sus correlativas en los artículos 962, 973 y 976 LECrim relativas al juicio de faltas.

La Instrucción 8/2005 obliga a informar a la víctima de la conformidad y suspensión del juicio, lo que es aplicable al juicio de faltas. Las Memorias de La Rioja, Teruel y Zamora dan cuenta de los esfuerzos de las Fiscalías por que se cumplan estas normas e instrucciones en las infracciones de tráfico.

10 Ver texto integro en Anexo.

Especiales problemas plantean los archivos en base al parte de lesiones o atestado cuando no ha habido denuncia, bien en diligencias previas o en juicio de faltas. No es discutible (art. 779.1) que hay obligación de notificar la resolución al perjudicado y por ello velan las Fiscalías como se desprende de las Memorias anteriores, pudiéndose incidir en caso contrario en nulidad. La cuestión es si es preciso además el previo ofrecimiento de acciones e instrucción al perjudicado.

La Fiscalía de León resalta sus actuaciones por lograr el cumplimiento del trámite del artículo 109 LECrim. Algunas Audiencias como las de Jaén y Bilbao son contrarias a esta exigencia. Parecen acertados los argumentos de la Memoria de la Fiscalía de esta última fundados en el derecho a la tutela judicial efectiva, en los artículos 109, 110, 776, 797, 962 y 967 LECrim y en el carácter de norma del orden público procesal del artículo 109 LECrim. La Decisión Marco que comentamos y el amplio derecho de información que concede apoyan la necesidad del trámite. El artículo 9 les garantiza el derecho a obtener en plazo razonable y en el marco del proceso penal una resolución relativa a la indemnización por parte del autor de la infracción y obliga a los Estados a que propicien que se indemnice a la víctima adecuadamente.

En la reunión de Fiscales Coordinadores se propusieron interpretaciones extensivas y generosas con las víctimas ante las disposiciones del Baremo que las Memorias de La Rioja y Teruel consideran de mínimos. En todos los casos y en especial en los más graves, la cuantía de la indemnización es básica para que el perjudicado y su familia puedan afrontar los recursos necesarios que exigen las limitaciones de por vida. Se recordó que durante el proceso puede acudir a la pensión provisional del artículo 765.1 LECrim.

Las Asociaciones de enfermos con daños cerebrales que son los de más acusada significación en este punto con un compromiso familiar permanente, han expuesto la problemática que sufren. En primer lugar la dificultad de valoración y la frecuente ausencia de pericias verdaderamente expertas en materia tan difícil médicamente como la de estos daños. De otra parte la escasez de las cuantías concedidas para afrontar el derecho que tienen estas personas al máximo desarrollo de sus facultades y el costo que suponen al medio familiar. Apuntaron la conveniencia de promover la aplicación de los artículos 8 y 9 del Anexo al Real Decreto Legislativo 8/2004 del 29 de octubre instando rentas vitalicias y la de velar por el modo de llegar al acuerdo con las compañías, pues los afectados no pueden por su estado intervenir y solicitaron que estén dotados de mecanismos tuitivos para evitar abusos en la concreción y administración de las indemnizaciones.

Las Memorias, entre ellas la de Ourense, recuerdan como en años anteriores, la obligación de estar atento a las indemnizaciones que afecten a menores de edad y se quejan de la dificultad de control de los acuerdos al respecto y del destino y aplicación final de las indemnizaciones. Desde luego, el archivo producido a consecuencia de tales acuerdos ha de notificarse al Ministerio Fiscal, incidiéndose en caso contrario en nulidad del artículo 267.2 LOPJ dadas sus funciones de protecciones de menores y el obligado cumplimiento de los artículos 166 y 176 CC. En algunas Fiscalías, como la de Teruel, se controla la correcta aplicación del Baremo. Ha de entenderse que en todo caso debe hacerse constar en autos los términos del acuerdo alcanzado.

En otras Fiscalías como en las de Teruel y Bilbao se exige el perdón expreso sin que deba equipararse a la renuncia. La Memoria de la Fiscalía de Palencia propone que los Fiscales tengan una adecuada formación en temas tan espinosos médica y jurídicamente como los del citado Baremo. También sería preciso en el contexto del derecho de información del que, como vimos, son titulares las víctimas, se les instruya en lo esencial, de su contenido.

El Ministerio Fiscal no puede, en general, permanecer al margen de las negociaciones y acuerdos y juicios en que se ventilan tan importantes cuestiones para las víctimas de las infracciones penales y junto a su presencia en determinados juicios de faltas ha de buscar fórmulas para controlar que se respetan escrupulosamente sus derechos a los que venimos haciendo referencia.

No debemos olvidarnos de los primeros auxilios y asistencia a las víctimas de accidentes de tráfico. Estudios realizados en algunos países estiman en un 12 por 100 las discapacidades que pueden evitarse con una adecuada atención inicial. La memoria de la Fiscalía de Murcia reseña que en su Comunidad, como en otras hay un plan coordinado de respuestas en estos casos y cursos de cómo proceder y atender a los accidentados dirigidos al público en general, policías y sanitarios.

En la Reunión de Fiscales Coordinadores se habló de la necesidad de visitar centros hospitalarios con víctimas de accidentes. También de contactar con sus Asociaciones como hacen la Fiscalía de La Coruña y Barcelona. En especial el hasta hace poco Fiscal Coordinador de Zaragoza ha desarrollado una relevante tarea de aproximación a sus problemas. En definitiva, las víctimas deben recibir una completa atención y reparación tanto en la esfera moral como en la patrimonial, incluyendo todo tipo de asistencia para ellos y sus familiares.

10. Otras Cuestiones.

10.1. *El fraccionamiento de la pena de privación del permiso de conducir*

La Memoria de la Fiscalía de Valladolid expone que los conductores profesionales para los que el vehículo es su medio de vida reciben una doble sanción. Con el Código Penal de 1995 se pasó de los 3 meses mínimos que no suponían la pérdida del puesto de trabajo a 1 año que sí la implicaba. El Ministerio Fiscal empezó a apoyar indultos parciales en los casos en que no había resultado lesivo ni reincidencia y con la condición de no delinquir en un determinado período de tiempo. En la Junta recientemente celebrada en esa Fiscalía se argumentó a favor del fraccionamiento con la aplicación analógica del artículo 67 del Real Decreto Legislativo 339/1990 que permite fraccionar en períodos no superiores a los 15 días y de menor lapso temporal para los conductores profesionales siempre que el cumplimiento íntegro de la sanción se verifique en el plazo de 1 año.

También se razonó con la posibilidad en otras penas como en las privativas de libertad de conceder suspensiones de condena y progresiones de grado y con el

principio de igualdad que obliga a atender a las necesidades económicas de cada penado. En sentido contrario se dijo que la solución vulneraba el principio de legalidad en la ejecución normativa, no hay previsión ni plan normativo de ejecución previsto y se pierde el sentido disuasorio de las sanciones en delitos de tráfico sin que puedan construirse penas «a la carta». Estas últimas argumentaciones prevalecieron en la votación final.

En las Memorias se observan criterios diversos. Así, en Gerona se apoyan indultos con suspensión de la ejecución salvo en casos especiales y en Cáceres no se admite el fraccionamiento por la Fiscalía y Juzgados y sí sólo cortos aplazamientos temporales para el inicio de cumplimiento. La Memoria de Bilbao resalta que hay dos criterios contrapuestos en dos Salas de la Audiencia. En una de ellas prima el aspecto aflictivo y retributivo de la pena y no se permite. En otras se admite siempre que se acredite de forma suficiente el perjuicio laboral bastando en algunos casos con las meras repercusiones negativas.

Según la Fiscalía este último criterio es insatisfactorio al encontrarse los Juzgados con tramitaciones eternas al haberse aprobado fracciones incluso de fin de semana y plantearse dudas acerca de si en estos casos se exige la entrega física del carnet o para evitar que el penado acuda continuamente al Juzgado o librar testimonio a Tráfico.

En la Reunión de Fiscales Coordinadores parecía mayoritario el criterio contrario al fraccionamiento por razón de no debilitar la función disuasoria de las penas en la delincuencia de tráfico, razonando algunos que los conductores profesionales tienen quizá mayores obligaciones de diligencia unidos a sus deberes laborales. Dado que había criterios contrapuestos en algunas Fiscalías y Audiencias se acordó continuar con el estudio de estas cuestiones.

10.2. La alteración de tacógrafos y la explotación laboral de determinados conductores

Las cifras estadísticas hablan de un 25 por 100 de accidentes *in itinere* que la Memoria de la Fiscalía de Madrid eleva para su territorio a un 30,36 por 100. En esta última se alude a los comerciales, mensajeros, técnicos y transportistas como sujetos integrantes de estas cifras y a que ha habido un aumento del parque móvil para los desplazamientos. Se refiere asimismo a la difusa frontera entre seguridad vial y laboral, razonamiento que comparte la Memoria de la Fiscalía de Granada que alude a la estrecha relación entre violencia vial y accidentes laborales con referencia a una investigación abierta sobre la imposición de horarios y plan de trabajo arriesgados a conductores de una empresa de autobuses.

La Memoria de la Fiscalía de Murcia se refiere a los planes de su CCAA dentro del Plan estratégico de Seguridad Vial 2005 a 2008 y entre ellos a la necesidad de prestar atención a la salud de los trabajadores que conducen, a la inclusión de la seguridad vial en los planes de prevención de riesgos laborales y a la formación en la materia, idea esta última que asimismo apunta la Fiscalía de Madrid.

Casos que suscitan especial preocupación son los de los transportes clandestinos de viajeros, escolares, mercancías peligrosas e industriales. Para la detección de estos últimos, la Fiscalía de Murcia alude al Acuerdo entre la Dirección General de Transportes y Puertos y la Dirección General de Tráfico que permite cruzar datos y detectar los supuestos en que no hay autorización de transporte. En cuanto a las mercancías peligrosas ha de estarse atento a la posible subsunción en el tipo del artículo 348 del Código Penal aunque la dificultad radica en probar el concreto peligro para la vida, integridad física, salud o medio ambiente.

También pueden presentar relevancia penal aquellos casos en que se impone a los trabajadores horarios de conducción y descanso que generan graves riesgos para la seguridad del tráfico. La Memoria de Tarragona refiere que se han detectado conducciones con consumo de drogas en casos de conductores de mensajería que se ven impelidos a hacerlo para cumplir los horarios de recogida y llegada. Del mismo modo son frecuentes las alteraciones de los reglamentarios tacógrafos hasta ahora relegados a la vía sancionatoria administrativa. La Fiscalía de Murcia refiere planes de prevención con la frecuencia de controles y la vigilancia de los talleres instaladores.

Se conocen ya casos de alteración de los recientes tacógrafos digitales y de fraccionamiento de las mercancías en diversos camiones o furgonetas para eludir las exigencias legales de instalación del aparato. La Fiscalía de Tarragona alude a los camiones con productos perecederos que van hacia el norte, lo que conduce por parte de los empresarios a forzar y vulnerar los horarios de descanso y a alterar los referidos tacógrafos.

En la reunión de los Fiscales Coordinadores se ponderó que en función de las circunstancias del hecho, la imposición de horarios de conducción y descanso que pongan en riesgo a los conductores con vulneración de las normas laborales y de los Reglamentos CEE 3820 y 3821/1985 y de la ley 16/1987 podría constituir delito del artículo 311.1 del Código Penal. Si se acredita que tal imposición ha tenido influencia causal determinante en la producción del accidente puede existir responsabilidad en los delitos de los artículos 142, 152 o falta del artículo 621.

En cuanto a la alteración de tacógrafos la Fiscalía de La Rioja los considera atípicos. Por el contrario, la Fiscalía de Tarragona ha iniciado procedimientos por falsedad en documento oficial del artículo 392. Los argumentos pueden ser la trascendencia de estos aparatos para la seguridad del tráfico, su configuración exclusiva como un instrumento para el ejercicio de facultades de control de la Administración y su regulación administrativa y comunitaria. El reciente Reglamento CEE de 15 de marzo de 2006 que incrementa el rigor del sistema sancionatorio y amplía la extensión a los empresarios es otro argumento en la misma línea. En la referida Fiscalía de Tarragona se sigue proceso contra un camionero que provisto de unos mandos en la cabina del camión dejaba sin efecto la capacidad de registro del tacógrafo. La acusación se dirige también contra el empresario que indicó al trabajador el *modus operandi*. El problema es determinar con qué modos comisivos de orden material podría pensarse en alteraciones materiales falsarias del artículo 390.1 del Código Penal.

10.3. *La disposición adicional 13 del Real Decreto Legislativo 339/1990 (Ley de 19 de julio 2005)*

La Fiscalía de La Coruña planteó la cuestión de cómo interpretar la norma. Sistematizando y ampliando el contenido del problema en primer lugar hay que resolver acerca de si en la sentencia se debe hacer o no pronunciamiento sobre ella, materia en torno a la cual hay diversos criterios en los Juzgados. Admitido que la sentencia penal contenga un pronunciamiento la cuestión surge en torno a si el permiso de conducir se interviene y envía directamente a la Jefatura de Tráfico o si tal remisión se realiza tras el cumplimiento de la pena.

De otra parte cabe asimismo razonar acerca de si sobre la realización administrativa del curso de reeducación y sensibilización cabe o no control en la ejecutoria y ha de constatarse antes del archivo definitivo.

Unido a ello si el reenvío del precepto al artículo 67 implica junto al curso, la superación de las pruebas a que se refiere este último y si son de aplicación los plazos del artículo 63.6.

Estas cuestiones se plantearon y abordaron en la Reunión de Fiscales coordinadores y prevaleció la tesis de que los pronunciamientos, la interpretación del precepto y su ejecución corresponde a la autoridad administrativa. Así se desprende de la rúbrica «Efectos administrativos de las condenas penales». Por ello terminado el cumplimiento de la pena de privación del permiso de conducir, éste se entregará al penado y corresponderá a las autoridades de Tráfico acordar su retención y condiciones para su recuperación. En algunas Memorias se alude a la necesidad de estar atento para que en todo caso las ejecutorias no se archiven sin remitir testimonio de la sentencia a Tráfico.

11. El Proyecto de Reforma del Código Penal en lo relativo a las infracciones penales de tráfico.

En la Exposición de Motivos se argumenta con las resoluciones del Congreso de los Diputados de 6 de junio 2005 surgidas del Debate del Estado de la Nación y en el incremento del control sobre el riesgo tolerable desde una nueva estimación de las fuentes de peligro, regulando distintos grados de conducta injusta en un arco que va desde las de peligro abstracto a las de consciente desprecio para la vida. De otra parte en la mentada Exposición se alude al incremento de la respuesta punitiva.

En las Memorias de las Fiscalías en general se viene proponiendo desde hace años unas previsiones penales de mayor severidad. Algunas como las de Madrid y Pontevedra recuerdan que no se pueden confiar las soluciones en exclusiva a la ley penal y Navarra que basta con interpretar adecuadamente los tipos vigentes.

El Proyecto de reforma puede constituir poderoso instrumento para que el derecho penal cumpla su función disuasoria y promueva una cultura de respeto a la ley en las vías públicas. No debe olvidarse su función de reinserción de los infractores

y que las norma punitivas, aun cuando necesarias no constituyen la única solución a los problemas de siniestralidad vial como decíamos.

Hay en el Proyecto nuevas tipificaciones, redefiniciones de los tipos y aparición de figuras emparentadas a otras ya existentes, así como mejoras técnicas. El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas conserva su fórmula típica pero a ella se añade que el delito se comete en todo caso cuando se conduce con una tasa de aire espirado superior a 0,6 mg o 1,20 g de alcohol en sangre. Se establece una tasa a partir de la cual se entiende en todo caso cometida la infracción penal. Algunas Memorias como la de la Fiscalía de Madrid consideran necesaria esta modificación por razones de seguridad jurídica.

Cuando no se ha practicado la prueba de alcoholemia o aún siendo inferior y relevante la cuantía detectada se observa una conducción irregular o signos reveladores de la influencia del alcohol en la conducción es de aplicación el artículo 379.2 de idéntica redacción al actual 379 y que se convierte en tipo residual.

El delito de conducción temeraria del vigente artículo 381 se mantiene en el artículo 380 del Proyecto. Emparentado con él se halla sin duda el del artículo 379.1. De acuerdo con su redacción se comete infracción penal al circular con velocidad superior a 50 km/h en vía urbana y 70 en vía interurbana a la reglamentariamente establecida.

Algunas Memorias como la de la Fiscalía de La Coruña muestra su acuerdo con tipificaciones como ésta. Otras como la de Madrid prefieren la supresión de la exigencia de peligro concreto en el actual 381 que lo hace inaplicable. El parentesco lo revela la presunción del artículo 380.2 que reputa temerarias a las conductas del artículo 379. Es en realidad norma concursal que resuelve las dudas existentes cuando concurría delito del artículo 379 con el de lesiones del artículo 152.1.1 a que aludimos y existía el criterio ahora convalidado de tener en cuenta para la solución del concurso el delito el actual artículo 381.

En el delito del vigente artículo 382 se suprime quizá por su carácter innecesario la expresión alterando la seguridad del tráfico y se mejora y amplía la fórmula referente a los cambios ilícitos en las señalizaciones. En lugar de mutación o daño, ahora se habla en el artículo 385 del Proyecto de mutar, sustraer o inutilizar.

En cuanto al delito del actual artículo 384, 381 de la norma proyectada, la estructura es idéntica. Se ha modificado consciente desprecio por manifiesto desprecio que presenta caracteres más objetivos que puede alterar la configuración del dolo eventual en que se apoya la figura.

En el artículo 380 hay asimismo modificaciones de relevancia. En la norma vigente se hace referencia a las «...pruebas legalmente establecidas para la comprobación de los hechos establecidos en el artículo anterior...», expresión que dio pie a la doctrina jurisprudencial de la Sala 2.^a (STS 9 de diciembre de 1999) para entender que la negativa penal sólo era posible en los casos de los artículos 21.1 y 2 del Reglamento de Circulación y en los demás cuando hubiera signos de embriaguez. El precepto proyectado, en el artículo 383 hace ahora alusión a «las pruebas legal-

mente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia, drogas tóxicas, estupefacientes y psicotrópicos a que se refieren los artículos anteriores...», con lo que es clara su referencia a todos los supuestos del artículo citado del Reglamento y en concreto a los controles preventivos de alcoholemia. Ha desaparecido la remisión al artículo 556 y en este sentido la figura cobra autonomía. De todos modos puede crear dificultades para la solución de los concursos entre el delito del actual artículo 379 y 380 que para algunas Audiencias era apreciar concurso ideal y para la mayoría, posición defendida por las Fiscalías, era la de concurso real. Uno de los argumentos para esta última tesis era la diversidad de los bienes jurídicos protegidos, la seguridad del tráfico y el principio de autoridad. Esta última perspectiva de tutela se debilita al suprimir la remisión, aun cuando la cuestión no queda zanjada y la postura del Ministerio Fiscal puede seguir fundada en que no es sólo la citada seguridad del tráfico el bien jurídico protegido sino las facultades de control administrativas sobre el tráfico de vehículos y la prevención de accidentes como resulta de las SSTC 20 de octubre de 1985, 30 de octubre de 1985, 14 de febrero de 1992, 14 de julio de 1999, 16 de enero de 2003, 26 de abril de 2004 y 23 de mayo de 2005¹¹, entre otras.

En el artículo 384 se prevé una nueva tipicidad, la conducción cuando ha habido privación, suspensión o retirada judicial o administrativa del permiso de conducir. El artículo 468 ya contemplaba el quebrantamiento de la medida cautelar o sentencia que privaba del permiso, si bien como señalan las Memorias de las Fiscalías de éste y años anteriores se trataba de una sanción no disuasoria, la multa, que no frenaba los frecuentes quebrantamientos. La inclusión en el precepto del Proyecto implica una mayor penalidad, ahora prisión de 3 a 6 meses o multa y trabajos en beneficio de la comunidad, acompañados en todo caso de la privación de 1 a 6 años del permiso de conducción.

De otra parte se penalizan ex novo las conducciones con privaciones, suspensiones o retiradas administrativas que vienen a dar tutela penal a la eficacia de la ley de 19 de julio de 2005 reguladora del carné por puntos. El tipo penal lleva a una remisión a los artículos 60.4, 63, 64 y 67 del Real Decreto 339/1990 reformado por la citada ley y referidos a la pérdida de vigencia, nulidad, lesividad, sanción y medida cautelar de suspensión.

Por último ha de hacerse referencia a la modificación operada en los artículos 142 y 621. No se refieren sólo a las imprudencias de tráfico, pero inciden directamente en ellas. En el primero de ellos la gravedad de la imprudencia se convierte en calificación agravatoria que conlleva pena de 2 a 4 años de prisión. Cuando hay sólo imprudencia la sanción es de 6 meses a dos años desapareciendo el tipo de falta imprudente de homicidio basada en la imprudencia leve del artículo 621.2. La cuestión a plantearse es si la «imprudencia» sin más precisiones constitutiva del tipo básico es la hasta ahora leve incluida en el artículo 621 o se trata de categoría intermedia entre una y otra.

11 Ver texto íntegro en Anexo.

Algunas Memorias como la de Soria hablan de la restauración de la imprudencia simple antirreglamentaria y otras como la de Bilbao de distinguir entre imprudencia leve y levisima. La modificación está en la línea de incrementar la respuesta penal en general en las imprudencias y en particular en las de tráfico.

Detectamos en el proyecto un mayor rigor en las penas de las infracciones punitivas de tráfico. Así sucede como acabamos de ver en los tipos del artículo 142 y 384 del Proyecto. También en las del artículo 384 actual, 381 de la norma proyectada, en que la pena privativa de libertad tipo es de 2 a 5 años de prisión. Asimismo, en el artículo 47.3 CP en el que prevé para las penas de privación del permiso de conducir superiores a 2 años la pérdida definitiva de los efectos de la licencia o permiso, norma de mayor rigor que la de la disposición adicional 13 introducida en el Real Decreto 339/1990 por la Ley de 19 de julio 2005. Sobre todo la mayor respuesta sancionatoria se percibe en la norma concursal del artículo 382 del Proyecto, 383 actual. La doctrina venía censurando con razón el injusto tratamiento penalmente privilegiado de la delincuencia de tráfico en la regulación de los concursos.

Como sucede para otras infracciones delictivas el desvalor de los delitos de peligro no queda absorbido por el de los delitos de resultado. El Proyecto resuelve este inadecuado tratamiento y considera que existe no un concurso de normas sino ideal de delitos. Pero no aplica en plenitud la norma del artículo 77 sino una de mayor dureza punitiva al prescribir en todo caso la pena de la infracción más grave en su mitad superior. En consecuencia la norma concursal se aplica ahora asimismo a los delitos del vigente artículo 384. También del artículo 383 vigente, 382 de la norma proyectada, desaparece el libre arbitrio en la imposición de las penas, por lo que en casos de reincidencia habrá de imponerse la pena en su mitad superior.

Por último, debemos reseñar que en la Reforma se potencian las penas reeducadoras como la de trabajos en beneficio de la comunidad que ahora se prevé para los delitos del artículo 379, 384 y 385 del Proyecto.

A la hora de redactar estas líneas se baraja la idea de desgajar del Proyecto de Reforma del Código Penal, los delitos contra la seguridad del tráfico y someterlos a una tramitación separada, urgente y con consenso parlamentario. El Fiscal de Sala va a formular propuestas para lograr una mayor eficacia y ajuste a los principios penales de las normas que se modifican.

CAPÍTULO II

TEXTO DE LA LEY ORGÁNICA 15/07 DE 30 DE NOVIEMBRE. ANÁLISIS Y COMENTARIOS DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS.

El Preámbulo de la Ley.

Estudiaremos el Preámbulo de la Ley, como exposición de motivos de la misma, con las consideraciones y críticas de los representantes populares tanto a la reforma en general como a determinados aspectos de ella, incluso a las posturas o actitudes de los Grupos Políticos, en lo que pueda ser de interés para entender la reforma realizada. El porqué de determinadas redacciones y el porqué de determinadas propuestas que han quedado fuera de la Ley y que nosotros incluimos en este estudio.

“Entre las resoluciones aprobadas como consecuencia del debate sobre el Estado de la Nación de 2006 se incluye la número diecinueve, en la que se declara, entre otros aspectos, que el Congreso de los Diputados considera oportuno impulsar la modificación del Código Penal, teniendo en cuenta las distintas propuestas que se están estudiando en la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, 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 puedan quedar impunes.

La reforma sobre los delitos contra la seguridad vial cuenta con un amplio consenso de los grupos parlamentarios en torno a las propuestas formuladas ante la Comisión sobre Seguridad Vial. Por ello, se presenta esta Proposición de Ley Orgánica de reforma del Código Penal en materia de Seguridad Vial, cuyo contenido básico 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 que se propone 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.

La modificación de la Ley de Seguridad Vial se refiere al artículo 68 sobre Competencias, para atribuir la competencia sancionadora a los Jefes de Tráfico, previendo de manera expresa la posibilidad de que éstos deleguen en el Director del Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas en las infracciones detectadas a través de medios de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo.

Como consecuencia de la modificación anterior, se modifica también el artículo 80, sobre Recursos, ya que, con la nueva atribución de la competencia, el Director General de Tráfico es el competente para resolver el recurso de alzada contra las resoluciones sancionadoras de los Jefes de Tráfico o del Director del Centro; así como el artículo 82, sobre anotación y cancelación, para que la anotación de las sanciones firmes graves y muy graves en el Registro de conductores e infractores, se haga por el órgano competente de la Jefatura Central de Tráfico, en unos casos, por la Jefatura de Tráfico instructora del procedimiento y, en otros, por el propio Centro.”

Comentarios de los Grupos Parlamentarios

De la intervención de los distintos representantes de los Grupos Parlamentarios, se deduce con claridad, que el hecho de haber acordado entre algunos de ellos¹² la presentación de esta Proposición de Ley, ha limitado considerablemente el debate en profundidad y la posibilidad de aceptar enmiendas, algunas de ellas razonables

12 El Grupo Parlamentario Socialista Del Congreso, Grupo Parlamentario Catalán (Convergència I Unió), Grupo Parlamentario De Esquerra Republicana, Grupo Parlamentario De Izquierda Unida-Iniciativa Per Catalunya Verds Y Grupo Parlamentario Mixto.

desde mi punto de vista, para no romper un consenso previo. Acudir al Congreso o al Senado con una idea preconcebida y autolimitándose en el debate, para no “traicionar” acuerdos previos, es vaciar de contenido a las Cámaras en el ejercicio de sus funciones y, aun cuando sea práctica política habitual y justificada por Sus Señorías, es difícil de explicar al ciudadano en cuyo nombre se actúa.

No obstante estas limitaciones, siguen siendo igualmente interesantes las intervenciones de Diputaos y Senadores, en las distintas sesiones de la Comisión, el Senado y el Congreso¹³.

En nombre del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, intervino en la Comisión¹⁴, la señora Navarro Casillas:

“Nos encontramos en el seno de una Comisión que ratifica una ponencia en la que sorprendentemente no se ha admitido ninguna de las enmiendas planteadas por los grupos. Es más, ni siquiera se produjo un debate en el seno de la ponencia sobre el contenido de las mismas. Esto nos parece muy llamativo puesto que precisamente cualquier reforma del Código Penal debe conllevar un debate sosegado de cada uno de los preceptos, y más aún en este caso en que estamos hablando del endurecimiento del mismo. Como digo, este tipo de reformas siempre merece un debate sosegado que en este caso no se ha producido.

La reforma atiende principalmente a las demandas de las asociaciones de víctimas y de las compañías de seguros. La realidad es que después las opiniones de los juristas son más ponderadas. Hay de todo, unas son más coincidentes con la posición de Izquierda Unida y otras menos, pero en cualquier caso han de ser atendidas y debatidas en el seno de esta casa, cosa que hasta ahora no se ha producido. Parece una obviedad que para llevar a cabo cualquier reforma no se hayan de asumir las exigencias de los perjudicados tal y como se presentan, sin más, sino que se debe producir todo este debate que intentamos realizar con las demás reformas; por cierto, que cuando llegan al final de su tramitación el ministro suele decir que la tramitación parlamentaria ha mejorado la ley. En este caso la reforma se firmó por parte de todos los grupos con el compromiso de que precisamente durante la tramitación parlamentaria sería mejorada la ley, cosa que no se ha producido.

En esta reforma se escuchan, sin más, las exigencias de los perjudicados y se prescinde de principios constitucionales y penales asentados. La tentación puede más

13 No se incluyen las intervenciones completas de los parlamentarios, sólo determinado “cortes” al hilo de lo que explicamos, procurando que no pierda sentido la intervención y respetando el espíritu de la misma.

14 Cortes Generales, Diario De Sesiones Del Congreso De Los Diputados, Comisiones, Año 2007 VIII Legislatura Núm. 898 , Justicia, Presidencia Del Excmo. Sr. D. Álvaro Cuesta Martínez, Sesión Núm. 51 Celebrada El Jueves, 27 De Septiembre De 2007.

que la razón y esta reforma tiene mucho de escaparate y poco de efectividad, y encima, como digo, el grupo que sirve de correa de transmisión del Gobierno se niega a mover ni una sola coma del texto que fue presentado, incumpliendo el compromiso con todos los grupos de que se atenderían las propuestas de cada uno de ellos durante la tramitación parlamentaria, negándose el debate cuando el texto contiene atentados tales como identificar resoluciones administrativas con resoluciones judiciales en cuanto a su incumplimiento, lo cual nunca se ha hecho por apartarse de principios constitucionales y penales, por lo que la cosa es aún más grave.

Entendemos que la reforma del Código Penal para atender a las necesidades de la seguridad vial puede ser una herramienta muy positiva y puede ser útil, pero para ello se han de admitir las enmiendas presentadas por los distintos grupos. Nosotros hemos estudiado las enmiendas del resto de los grupos y entendemos que tanto algunas de Convergència i Unió como del PNV, e incluso parte de las del Grupo Popular, son muy interesantes y mejorarían sustancialmente el texto. Por tanto, reforma del Código Penal como herramienta útil sí, pero con debate parlamentario sosegado y atendiendo a las distintas posturas que se reflejan a través de las enmiendas presentadas.

Utilizar el derecho penal para resolver la seguridad vial, en principio no parece lo más adecuado, pero utilizarlo sin siquiera acercarse a lo que significa una solución del problema es aún peor; es decir, si se utiliza, que se haga de manera adecuada. Porque yo me pregunto cómo se van a cambiar las actitudes de los conductores si la solución es pecuniaria o tener antecedentes y después nunca se aplicará. Parece que en esta reforma no se sabía muy bien qué hacer porque, por una parte, quieren añadir un plus de gravedad a través del Código Penal a infracciones formales de exigencias administrativas como, por ejemplo, incumplir los límites de velocidad y, por otra parte, como saben que se están saltando el principio constitucional de proporcionalidad, recurren a las penas bajas, que después nunca se aplicarán, pero así sus conciencias están más tranquilas. Pues no deben estarlo y el hecho de que esta reforma aparezca en los telediarios como si nos hubiéramos preocupado mucho por la seguridad vial no es una solución al problema; más bien al contrario, seguramente en la siguiente legislatura se valorará esta reforma y el Código Penal tendrá que ser otra vez reformado para atender a la realidad e intentar, teniendo en cuenta las enmiendas de todos los grupos, abordar este problema con serenidad y racionalidad.

Si ustedes creen que se ha encontrado la cuadratura del círculo, les diré que no es así; que esta reforma, como digo, se revelará en breve como absurda tal y como está planteada. Todo ello si se niegan a admitir, como digo, las enmiendas que se presentan por los distintos grupos. Pero aún queda tiempo para corregir este error, aún estamos a tiempo de que se voten favorablemente y esta reforma del Código Penal sea realmente útil. Porque el plus de gravedad del Código Penal ha de ir ligado necesariamente a la creación de peligro, incluso con una redacción abstracta que estamos dispuestos a pactar, a modo de transaccional, referida a la enmienda

número 1 de mi grupo parlamentario. De este modo, se recogerían las demandas de las víctimas y no se convertiría el Código Penal en un listado de infracciones formales administrativas con consecuencias penales. Ante la perspectiva de conducir al ciudadano ante un proceso penal por delito, debemos ser cautos y conjugar la seguridad jurídica necesaria con el margen de interpretación que permite una valoración judicial concreta. En este sentido se han presentado nuestras enmiendas y por ello la enmienda número 1 introduce: poniendo en peligro la seguridad del tráfico. No es un peligro concreto, pero en alguna parte, en algún peligro se ha de poner el bien jurídico que se ha de proteger. Cuando estudiamos la carrera de Derecho nos explican que el Código Penal actúa cuando se vulnera un bien jurídico, que es el que se protege a través del Código Penal. Si no es así, no se debe abordar una reforma en el Código Penal.

En definitiva, señorías, si se opta por la persecución penal, debe asumirse que ello exige más requisitos que la mera intervención administrativa. La intervención penal ha de ser siempre mucho más garantista y por eso se ha de recoger el principio acusatorio, la presunción de inocencia y el principio de ofensividad. No es razonable exigir la intervención penal sin los límites y garantías que le son propios. Por lo tanto, pido que se voten favorablemente nuestras enmiendas y también algunas del resto de los grupos para que esto no ocurra y para que esta reforma del Código Penal sea razonable y realmente útil para luchar contra el problema que padecemos en nuestras carreteras”.

En otro momento de los debates dijo:

“En cuanto al texto resultante, nuestro grupo sigue poniendo en duda la necesidad y la oportunidad de esta reforma del Código Penal tal y como se ha efectuado. Pese a nuestros reparos, solo nos queda desear que sea efectiva y que funcione en un tema tan sensible como es la seguridad vial, que esta reforma tenga un verdadero efecto positivo en la lucha contra la siniestralidad en las carreteras. El modelo de política criminal debe abordarse de manera global, con una reforma integral del Código Penal, que fue la primera iniciativa que esta portavoz defendió en la Comisión de Justicia en esta legislatura. Curiosamente, fue aprobada y, sin embargo, la legislatura acaba y solo tenemos una reforma muy parcial del Código Penal.

Esperamos que una reforma en este sentido en el ámbito de la seguridad vial sea una herramienta más, una herramienta útil y que no quede como la reforma de la Ley de violencia de género, donde se incrementan las penas pero después las mujeres siguen padeciendo esta violencia. ¿Por qué? Porque en la práctica este tipo de reformas suelen revelarse inútiles para la prevención de los delitos. En cualquier caso, también nos parece positivo que haya formación directa hacia las personas y los días de servicio a favor de la comunidad, intentando a través de ello que haya un cambio de actitud, porque la concienciación de la ciudadanía en la seguridad vial es fundamental. También deseamos destacar que tenemos que seguir haciendo grandes esfuerzos en la aplicación del carné por puntos.

No nos centremos ahora en esta reforma del Código Penal olvidando el fundamental *carne por puntos*, que debe ser el que nos dé los logros y nos permita aplaudir una reducción de cifras que, hoy por hoy, todavía no hemos visto. Como reflexión global, desde este contexto social en que nos movemos a veces se hacen reformas que se dirigen a los errores ajenos, que sí que hay que perseguir, sobre todo cuando se ponen en peligro vidas ajenas, pero también hay que reconocer los errores propios y, por lo tanto, analizar qué estamos haciendo respecto a la poderosísima industria automovilística. La enmienda del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida- Iniciativa per Catalunya Verds respecto a introducir los limitadores de velocidad no se aprobó. ¿Los coches son legales cuando pueden alcanzar velocidades de más de 300 kilómetros por hora y después recogerlo en el Código Penal? ¿No es una flagrante contradicción, señorías, que se puedan construir coches de este tipo, que puedan circular por nuestro país, que se vendan con anuncios que dicen que cuanto más rápido vayas, eres más triunfador y mejor, que lo que hacen es invitar a la peligrosidad y a las grandes velocidades? Evidentemente algo se está haciendo mal. También tenemos mecanismos de seguridad para los coches que cuestan dinero. Por tanto, en función de la capacidad económica del ciudadano se puede comprar un coche que tiene más o menos mecanismos de seguridad. Es decir, se podrían evitar muchos accidentes obligando a establecer en todos los coches mecanismos de seguridad y, sin embargo, no se hace. Así, coche más caro, más seguridad; el que tiene más dinero lo compra y compra más seguridad. Sin embargo, el que no tiene dinero, coche pequeño, mucha velocidad y más inseguridad. Como digo, algo estamos haciendo mal.

¿Qué estamos haciendo mal también? La política de infraestructuras. También nos vamos a los errores ajenos y olvidamos los propios. Tenemos las carreteras secundarias en un pésimo estado. No se cumple todavía un plan efectivo, rápido y eficaz de eliminación de los puntos negros. Cada vez que se tramitan los Presupuestos Generales del Estado, los parlamentarios tenemos que hacer las enmiendas de nuestras circunscripciones electorales diciendo: Por favor, invierta en arreglar este punto negro donde la gente, día a día, está teniendo accidentes.

Eso no es razonable. De hecho, en Portugal, en dos años, eliminaron los puntos negros y han reducido el número de accidentes. Imitemos en la efectividad a nuestros vecinos portugueses. Los guardarrailes están mutilando a los moteros. También hemos estado toda la legislatura pidiendo que se eliminen los guardarrailes y que se ponga protección. ¿Es necesario que estemos cuatro años pidiéndolo, cuando es evidente que, si se hace, se va a reducir el número de accidentes y, sobre todo, las consecuencias negativas en las personas de esos accidentes?

Las autopistas de pago que hemos pagado, una y otra vez, están en un estado pésimo y lamentable, entre otras la AP-7 que, repito, la pagamos una y otra vez. Las carreteras secundarias también están en un pésimo estado, curvas imposibles a las que se enfrentan los ciudadanos todos los días y mala señalización.

Señorías, atendamos también los errores propios. Hay mucho trabajo por hacer. Había mucho trabajo por hacer antes de hacer una reforma del Código Penal."

En nombre del Grupo Parlamentario Vasco, la señora Uría Etxebarria:

“ Nuestro grupo no quiso ejercer esta iniciativa legislativa tan original que suponía desgajar esto del total contenido del Código Penal, que está también presentado en esta Cámara como proyecto, para tipificar únicamente las conductas que hacían referencia a tráfico y seguridad vial, y quizá en castigo por ello hemos tenido un trato durante la tramitación; un no trato, mejor dicho, señor presidente, puesto que nadie, por parte del grupo mayoritario, ha ejercido lo que suelen ser buenas maneras o cortesía parlamentaria y manifestarnos algo sobre nuestras enmiendas y cuál iba a ser la postura del grupo, con lo que hemos deducido lógicamente que ninguna de nuestras dos enmiendas va a ser objeto de votación favorable. Insisto, no ha habido ni ese mínimo contacto, que tampoco existió en la ponencia que, como bien sabe el señor presidente, se dilucidó simplemente diciendo que se rechazaba todo.”

... “Se me dirá que, si este era el criterio del Grupo Vasco, hemos presentado pocas enmiendas y efectivamente solo hemos presentado dos, que permiten corregir una técnica legislativa que nos parece deficiente, y es que, señorías, también debo confesar que a quien ejerce la potestad sancionadora en el ámbito de la Administración vasca sí le parecían adecuadas las previsiones que el texto contempla. Cuantos menos expedientes administrativos tengan que tramitarse por la Administración mejor, supongo que se considera que es bueno para el servicio que se presta, sin que necesariamente piense yo que se va a producir otro efecto que el de atascar a los tribunales quitando competencias a la Administración sancionadora en este caso. Insisto, no tengo nada claro que la aprobación de este texto se vaya a traducir en una minoración drástica de los muertos y heridos en carreteras, ni en una mejora de las cifras en relación con años anteriores.”

En otro momento de los debates dijo:

“Todos ustedes conocen, señorías, que mi grupo ha sido muy crítico con esta reforma: No firmó la iniciativa y no la ha votado en los distintos trámites porque nos parecía que había un exceso en la respuesta punitiva. Exceso que se quiere paliar con intervenciones desde distintos sectores, desde la propia fiscalía, diciendo que la respuesta de prisión que se anuda a determinadas conductas referidas a seguridad vial, en realidad no se va a cumplir, que la pretensión es educar, y que se sustituirá por trabajos en beneficio de la comunidad. Creemos que entonces debió hacerse una norma con estas medidas y no con la amenaza de la prisión, pero ahí ha quedado.”

Por otra parte, el propio presidente de la Comisión de Seguridad Vial, que será portavoz en esta norma en nombre de Convergència i Unió, en distintas intervenciones recientes le he oído decir que tiene una gran fe en la disposición adicional que hace referencia a la revisión de la señalización vial y de la normativa reguladora de los límites de velocidad. Pues, para ese viaje, tampoco hacía falta tocar el Código Penal. Podía haberse hecho esto, incluso, en normas sin rango de ley. Con todo, debo reconocer que el texto de la norma ha mejorado notablemente a lo largo de su tramitación.”

Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), el señor Jané I Guasch:

“Llega hoy a la Comisión de Justicia del Congreso de los Diputados una reforma legislativa de largo recorrido, porque tuvo su origen en unos debates en la Comisión de Seguridad Vial que tengo el honor de presidir, ante la que durante varias semanas comparecieron diversas personas para pronunciarse sobre si era necesario o no modificar el Código Penal en este ámbito. Quiero recordar que compareció ante la Comisión de Seguridad Vial el Fiscal General del Estado, que es un hecho excepcional, normalmente comparece ante esta Comisión de Justicia, pero quiso venir a la Comisión de Seguridad Vial a explicar cuáles eran, a su entender, las carencias de la actual normativa penal en este ámbito; compareció el anterior ministro de Justicia, Juan Fernando López Aguilar, el propio Defensor del Pueblo, magistrados del Tribunal Supremo, expertos, asociaciones de automovilistas y asociaciones de víctimas, y del debate del conjunto de comparecencias que tuvieron lugar se extraía un mínimo común denominador: que era necesario emprender esa reforma del Código Penal.

Quiero destacar aquí de manera muy singular la propia intervención del Director General de Tráfico, don Pere Navarro, que incluso se atrevió ante esa Comisión de Seguridad Vial a formular unos criterios de por dónde debía impulsarse esa modificación, criterios marcados por él y por el Ministerio del Interior bajo la pauta de lo que se estaba haciendo en otros países de nuestro entorno. Con ese criterio se llegó a la conclusión de la necesidad de modificar el Código Penal, ampliamente votada en el Pleno del debate de política general de esta Cámara del año 2006.

A partir de esa votación, el Gobierno presenta un proyecto de Código Penal, y entre los aspectos y capítulos que incluye están los relativos a la seguridad vial. Por tanto, viene de lejos esta tramitación, porque viene de un proyecto de ley que estaba en esta Cámara hace ya más de un año y para el que se abrió un plazo de enmiendas, comenzando así su iter parlamentario el Código Penal; Código Penal de difícil acuerdo en esta legislatura, y así lo detectó nuestro grupo, Convergència i Unió, que pidió que, dado que entendíamos que no llegaríamos a tiempo de aprobar el Código Penal en su conjunto, por lo menos esos aspectos relativos a la seguridad vial en los que había un amplio consenso en la Comisión de Seguridad Vial, se separaran a través de una tramitación distinta para poderlos acelerar, con un objetivo, que estuvieran aprobados al final de esta legislatura, en la que sí habíamos iniciado ese trabajo y escuchado unas comparecencias, pareciéndonos oportuno dar esa respuesta legislativa. Desde Convergència i Unió creemos que teníamos razón, que no se va a aprobar en esta legislatura el Código Penal global. El tiempo nos está confirmando que ese diagnóstico era certero. La Mesa sigue aún ampliando cada semana el plazo de enmiendas al articulado del proyecto de Ley del Código Penal. Por tanto, creemos que teníamos razón en pedir que se desgajara del mismo esa parte relativa a la seguridad vial y que mi grupo también hacía extensiva a los artículos que se referían a los aspectos de seguridad ciudadana, como las bandas organizadas. Por tanto, el tiempo nos da la razón en el sentido de

que el Código Penal global no verá la luz en esta legislatura; en cambio, sí creemos que puede ver la luz la proposición de ley que ahora estamos tramitando.

Es una proposición de ley que parte de un consenso básico entre los grupos firmantes de la misma, a partir de un texto cuya redacción fue muy meditada en el Ministerio de Justicia y Ministerio del Interior. Tampoco fue una redacción improvisada de los ministerios, sino una redacción semejante a la que ya incluía el proyecto global de Código Penal, cuya parte de seguridad vial ahora desgajamos, que había pasado el filtro de la Comisión General de Codificación y de todos los informes previos a la presentación a la Cámara de un proyecto de ley. Pues bien, esa parte ahora se incluye como proposición de ley con algunos cambios, y quiero destacar algunos. La proposición de ley que ahora se impulsa es, si me lo permiten, menos contundente que el proyecto de ley inicialmente presentado. Por ejemplo, los límites finales de velocidad que van a producir la comisión de un delito son menos rigurosos que los del proyecto de ley presentado inicialmente. Entendemos que pueden tener una mayor comprensión social en el sentido de que son menos exigentes que el proyecto inicial, pero van a estar en el Código Penal.”

...” Por tanto, primera apreciación, no es improvisado, porque su tramitación viene de largo; ya en el proyecto de Ley de Código Penal presentado por el Gobierno estaban estos delitos. Pero es que, además, viene de largo porque viene de unas conclusiones de la Comisión de Seguridad Vial a las que, oídas las comparecencias, pudimos llegar los distintos grupos que participamos activamente en sus debates.

Segunda apreciación. Una vez presentada la proposición de ley, cada grupo debía intentar presentar y consensuar enmiendas. No ha ido por lectura única. Se ha hecho un trámite legislativo por urgencia, pero con la debida presentación de enmiendas por parte de los grupos, sabiendo que tenemos un compromiso inicial. Si hemos firmado entre todos una proposición de ley, debemos buscar unas enmiendas que no violenten ese sentir inicial de los firmantes. Debemos buscar unas enmiendas que puedan ser aceptadas -lo digo con toda claridad, con toda honestidad y con toda sinceridad- por parte del grupo mayoritario de la Cámara. Yo tengo enmiendas que si hoy las someto a votación podrían obtener una mayoría alternativa. Pero si el grupo mayoritario que ha sido firmante y ha impulsado que se pueda tramitar hoy esta proposición de ley, viera que, al final, fruto de la misma, salen enmiendas que desde la política legislativa del Gobierno, del Ministerio del Interior y del Ministerio de Justicia, no concuerdan con la voluntad en este caso del Gobierno que ha avalado un texto inicial, estaríamos llegando a un resultado que a lo mejor no sería deseado por el Gobierno y, por tanto, estaríamos traicionando la voluntad de los grupos firmantes y la del grupo mayoritario. A mí me hubiera gustado un mayor consenso con las enmiendas presentadas por los distintos grupos, incluso con las presentadas por nuestro grupo, pero sabía inicialmente que todas las enmiendas tenían que pasar por ese filtro del grupo mayoritario y no íbamos a traicionar en Comisión lo que el grupo mayoritario tenga como criterio final a la hora de aceptar o no las enmiendas presentadas.”

...” Si tras la aprobación de esta reforma, algún conductor se lo piensa dos veces, habremos ganado mucho, quizá habremos evitado un accidente, habremos evitado víctimas y, por tanto, habrá valido la pena. Esperamos haber estado acertados en este intento. Es el mínimo común denominador que presidía los debates sobre estos aspectos. No se trata de castigar más sino, con una respuesta penal distinta, de intentar que ese conductor, repito, se lo piense dos veces, intentar que ese conductor deje de cometer una acción que claramente pone en riesgo la vida de los demás, la vida de todos. Nadie sabe cuándo puede ser víctima de un accidente de tráfico, porque todos estamos expuestos a ello, lo tenemos más cerca que nunca. Por tanto, todo aquello que pueda redundar, desde el rigor, desde la seriedad, en una respuesta lo más unánime posible del Parlamento, entendemos que puede ser positivo. Nos sumamos a esta reforma, pero con los límites que he manifestado, nuestro grupo solo va a poder aceptar aquellas enmiendas que puedan tener el concurso del grupo mayoritario de la Cámara.”

En otro momento de sus intervenciones dijo:

“Por tanto no es reforma improvisada, es reforma necesaria. Necesaria porque incide, en primer lugar, en dos aspectos nucleares, velocidad y alcohol, y todos los expertos coinciden en afirmar que si consiguiéramos atajar esas elevadas velocidades y esas elevadas tasas de alcoholemia y también de consumo de drogas y de estupefacientes, si lográramos atajar ese problema, conseguiríamos reducir los accidentes de tráfico en un 40 por ciento en cuanto a víctimas mortales. No es poco ese 40 por ciento de salvar vidas si fuéramos capaces, repito, de atajar esos dos grandes problemas: velocidad y alcohol. ¿Esa reforma lo va a conseguir? No nos engañemos: no. Es un elemento más que va en la línea necesaria, pero no es una varita mágica que por sí sola vaya a dar solución a esos excesos de velocidad y a esos excesos en la ingesta de alcohol o de drogas. Pero va en la línea adecuada, era necesaria, es una pieza más a la que no podemos renunciar. Y hemos legislado en esos aspectos como lo han hecho la mayoría de los países de nuestro entorno; están en sus códigos penales esos excesos de velocidad y excesos de alcoholemia en Japón, en Estados Unidos, en Francia, en Alemania, en Inglaterra —donde ahora están también modificando su Código Penal en este aspecto: ahora, en este mismo periodo de sesiones, también en el Reino Unido están endureciendo esos delitos-; Suiza, Irlanda, Finlandia, Luxemburgo o en Holanda, donde los excesos de velocidad son mucho más rigurosos en la vía penal de lo que van a ser en nuestro país a partir de la reforma, porque en Holanda se castigan excesos de más de 30 kilómetros en vía urbana y de más de 40 en vía interurbana, justo la mitad: nosotros hoy aprobamos que entran en la vía penal excesos de más de 60 kilómetros en vía urbana y de más de 80 en vía interurbana.

Por cierto hay una modificación importante del Senado —y adelanto que votaremos a favor de todas las enmiendas del Senado— porque cuando hablamos de excesos de velocidad es necesario que el límite esté bien puesto, que sea un límite creíble, que no sea un límite que dice 30 kilómetros por hora porque allí había una zona escolar en un tiempo o hubo unas obras, y ya no existe esa zona escolar o ya no están esas obras y el límite sigue siendo de 30. Revisemos ese límite porque exceder el

mismo puede comportar la implicación del derecho penal. Por tanto seamos rigurosos y en el Senado hemos incrementado lo que fue una disposición adicional que en su día introdujo Convergència i Unió en el sentido de revisar los límites de velocidad y poder regularlos porque, lo sabe bien el ministro del Interior, quizá determinadas vías urbanas, como pueden ser las Rondas en Barcelona o algún tramo de la M-30 en Madrid, deben ser consideradas a efectos de la aplicación de este Código como vías interurbanas, para que el exceso sea de 80 y no de 60, atendiendo a las velocidades potenciales que los vehículos pueden alcanzar en ese tipo de vías. Por tanto nos queda trabajo por hacer: adecuar límites de velocidad y, evidentemente, trabajar desde el Ministerio de Fomento. (Rumores.)

Le pediría a la ministra de Fomento más implicación en este ámbito, trabajar desde el Ministerio de Fomento en superar los puntos negros, mejorar la señalización, mejorar de manera clara todos esos tramos de concentración de accidentes, los guardarraíles. Señorías, es necesario que, de alguna manera, haya esa implicación en todos esos ámbitos en los que el Ministerio de Fomento tiene competencias. Mensaje para el conductor, pero que se pongan también las pilas todos los poderes públicos. Rememos todos en la misma dirección.

Esta reforma, hoy necesaria, es solo una pieza más de ese conjunto de actuaciones que en materia de seguridad vial debemos llevar a cabo todos.

Señorías, hay dos aspectos de las enmiendas del Senado que yo quería destacar. En primer lugar, el relativo al hecho de que vamos a castigar penalmente a aquellos que conducen sin permiso, a aquellos que han perdido los puntos y siguen conduciendo y también evidentemente a aquellos que nunca han llegado a tener un permiso de conducir, que es una conducta antisocial, poco solidaria y que vamos, de manera expresa, a castigar, pero en el Senado se ha introducido que esa penalización entre en vigor el 1 de mayo. Les estamos dando un mensaje: a partir del 1 de mayo quien conduzca sin tener permiso va a tener una consecuencia penal; le estamos diciendo a ese infractor que tiene un tiempo valioso para hacer los deberes, para acudir a un centro especializado para formarse, para superar las pruebas y para conducir con permiso.

Es importante esa moratoria, esa vacatio hasta el 1 de mayo pero, ante los mensajes que hoy se pueden reflejar en los medios de comunicación, la reforma en su conjunto, excepto en este apartado, la reforma que hoy aprobamos en cuanto a velocidades y exceso de alcohol, entra en vigor el próximo puente de la Constitución; digámoslo claro, el próximo puente de la Constitución previsiblemente esta norma estará ya en vigor y, ¿qué esperamos?, ¿que se aplique mucho, que haya muchos infractores? No, lo que esperamos es que tenga un efecto de disuasión, de prevención.

Este Código Penal será un código con buenos resultados si se aplica poco porque consiga esa labor preventiva. Voy a poner un ejemplo. Señorías, ¿cuántas veces un conductor se lo piensa dos veces y cambia la actitud ante el volante cuando traspasa la frontera y sabe que en el país donde entra hay normas más rigurosas y que van a ser más exigentes y vigilantes? Esto ha pasado y que cada uno recapacite sobre cuál es su actitud cuando conduce en otros países si sabe que la respuesta allí es distinta. Es lo que pretendemos, que cambie la actitud del conductor infractor. Esta reforma se dirige a los grandes infractores, a aquellos que van a más de 200 kilómetros por hora

por una autovía o por una autopista; es a ese segmento. Por tanto, lo que pretende es proteger a la mayoría de ciudadanos que no van a esas velocidades pero que pueden, desgraciadamente, ser víctimas de un accidente de tráfico por culpa de un ciudadano que sí altera de manera exagerada los límites previstos.

Por consiguiente, entendemos, señorías, que es una reforma necesaria que protege el interés general, protege ante lo que es el principal problema en cuanto a muertes de jóvenes en nuestro país; los accidentes de tráfico son la primera causa de mortalidad de nuestros jóvenes, el año pasado, 2006, una media de más de once muertos por día. No nos podemos permitir esas cifras y, por tanto, todo aquello que camine en la dirección necesaria creemos, señorías, que es importante que reúna el consenso en esta Cámara.

En nombre de Coalición Canaria en el Grupo Mixto, el señor Mardones Sevilla:

“Vamos a votar favorablemente todas estas enmiendas del Senado, haciendo una valoración positiva de este todavía proyecto de ley; pero debemos tener clara la directriz que lo ha inspirado, fundamentalmente a través de la magnífica labor que ha desarrollado la Comisión parlamentaria de Seguridad Vial, bajo la presidencia de don Jordi Janè, de Convergència i Unió, que ha sido secundada por todos los grupos parlamentarios. Hay que tomar conciencia de este problema.

Habrà que ver también las actuaciones de esta nueva figura del fiscal para la seguridad vial, en la que están puestas tantas esperanzas para que la senda de lo penal vaya no solamente generando jurisprudencia sino ejemplaridad disuasoria para todos los infractores, porque es algo que un Estado moderno no puede permitirse, ya que no se trata solo de contar muertos o heridos en accidentes de tráfico en los puentes o fines de semana, ni siquiera por meses o por años; si tuviéramos que contabilizar los muertos y heridos en accidentes de tráfico por legislaturas parlamentarias, comprobaríamos que son miles, lo cual es una hecatombe.

Hablando con sentido práctico, nos felicitamos hoy por esta nueva disposición legislativa que modifica el Código Penal y que tendrá gran fuerza disuasoria, así como esperamos que se hagan las pertinentes adecuaciones en nuestro ordenamiento legislativo”.

En nombre del Bloque Nacionalista Galego del Grupo Mixto, el señor Rodríguez Sánchez:

“El BNG considera que la reforma de la Ley Orgánica del Código Penal no va a ser una vara mágica, pero si tiene efectos positivos lo será en la medida en que se asuma como un efecto psicológico de carácter preventivo que nos obligue a ser mucho más cautelosos, a tener más cuidado con la vida de las personas y a actuar sin dosis manifiestas de temeridad en la carretera.

Sin duda alguna, el grave problema que significan los accidentes de tráfico, con tantas vidas humanas segadas —más de cuatro mil al año en el caso del Estado español—, indica que tomar esta decisión no es caprichoso, no es una medida puramente política, sino que se trata de prevenir y de ser todos más conscientes de la gravedad de nuestras actuaciones, si son temerarias. Vamos a apoyar, sin duda alguna, las enmiendas del Senado.”

En nombre del Grupo Parlamentario Popular, el señor Souvirón García:

“ La verdad es que nos parece evidente la conveniencia de mejorar la respuesta del ordenamiento jurídico ante el grave problema de la inseguridad vial, así como la necesidad de superar la penosa situación en la que se encuentran las víctimas de los accidentes de tráfico cuando han tenido que relacionarse con la justicia penal, como consecuencia de la progresiva desaparición de los fiscales en los juicios de tráfico, que tienen su origen en una instrucción de la Fiscalía del Estado del año 1989, de donde vienen todos los males que se han producido en cuanto al tratamiento penal de los delitos de tráfico¹⁵.

Lo que pasa es que basta con oír las intervenciones de la señora Uría y de la señora Navarro, con cuyas críticas estoy sustancialmente de acuerdo, para saber que estamos ante una oportunidad perdida, ante una ocasión malograda. El grupo mayoritario ha pretendido dar un golpe de efecto y ha preferido irse al terminar la legislatura con una reforma del Código Penal debajo del brazo antes que hacer una buena reforma, la necesaria reforma del Código Penal, que precisamos y que desde el Partido Popular apoyamos. Desde luego, el Código Penal no está para subsanar las deficiencias en la gestión administrativa; es una norma que afecta a la libertad y a la seguridad jurídica de los ciudadanos y no puede, ni muchísimo menos, dedicarse a eso.

Por otra parte, los proponentes de la iniciativa han hecho un texto, lo han blindado -aquí ha quedado en evidencia- y se han opuesto a cualquier enmienda que pudiera perturbar su diseño idílico de la solución del problema. En el Grupo Parlamentario Popular creemos que no estamos en el Parlamento para interpolar en el Código Penal normas cada vez más confusas, de difícil aplicación, ni siquiera para ser coherentes con la política legislativa del Gobierno; nuestra función es hacer las leyes lo mejor posible, de manera que beneficien a los ciudadanos, sobre todo en un tema de la gravedad del que estamos hablando.”

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Mayoral Cortés:

“ Y tengo que reafirmar esta mañana de una manera lo más rotunda posible que gracias a esta ley tendremos más Estado de derecho en calles y carreteras.

15 El texto de la citada Instrucción de la FGE se incluye en el Anexo.

El Código Penal, señorías, estaba prácticamente ausente, la justicia como institución se había desvanecido del tratamiento de un fenómeno de masas tan amplio y delicado como es la seguridad de los ciudadanos en la circulación vial, un problema inmenso que prácticamente carecía de proyección penal y que había sufrido la paulatina privatización del procedimiento penal, reducido las más de las veces a determinar el daño económico como arreglo entre las compañías de seguros antes que abordar los resultados lesivos contra las personas. Hoy damos un paso importantísimo en esa dirección. La justicia tendrá un papel destacado en la política de seguridad vial, todo ello reforzado con el hecho de la creación de la Fiscalía especial dedicada a los delitos de tráfico y seguridad vial. Ese es, precisamente, señorías, el objetivo central de la reforma, acabar con las impunidades que se venían produciendo y que generaban una enorme alarma social.

Las asociaciones de víctimas, a las que también quiero rendir tributo, reconocimiento y saludo esta misma mañana, han sido quienes venían reclamando constantemente esta reforma, porque son quienes han padecido de manera más dolorosa y directa la impunidad que ahora tratamos de erradicar. Tenían toda la razón y el Grupo Parlamentario Socialista siempre entendió que la razón estaba de su parte, como el actual presidente del Gobierno, que en su momento hizo una afirmación que a mi juicio era categórica pero evidente: El que conduce como un homicida debe ser tratado como tal.

Pues bien, para proteger de estas conductas a veces homicidas a la inmensa mayoría de conductores cumplidores de la ley, no debemos dudar, señorías, en poner un límite enérgico y sancionador a quienes se manifiestan como antisociales. ¿Todos a la cárcel, como decía la película famosa de Berlanga? Hay algunos que han intentado erosionar la imagen, crear alarma o establecer algún tipo de imagen negativa en relación con este proyecto, pero todos a la cárcel es a mi juicio una afirmación falaz, demagógica y, sobre todo y fundamentalmente, una afirmación carente de solvencia y de pruebas. Parece desconocer el sentido del alcance de la reforma que se plantea, que no es otro que realizar precisamente un conjunto de medidas que permitan, como he dicho antes, la presencia de la justicia penal, que se había ausentado desgraciadamente de este menester, de este conjunto de actividades que deben desarrollar los poderes públicos para preservar la vida y la seguridad integral de las personas.”

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Sáez Jubero:

“Señorías, previsiblemente hoy vamos a aprobar en Comisión esta proposición de ley por la que se modifica el Código Penal en materia de seguridad vial. Esta proposición de ley, como ustedes conocen y ha sido comentado a lo largo de esta sesión, fue suscrita por una amplia mayoría de grupos parlamentarios, concretamente de seis grupos proponentes: Grupo Catalán (Convergència i Unió), Grupo de Esquerra Republicana de Catalunya, Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, Grupo de Coalición Canaria-Nueva Canarias, Grupo Mixto y Grupo Socialista.

Brindamos nuevamente -porque creo que sería muy importante para esta reforma del Código Penal- a los grupos que en su día no apoyaron esa proposición de ley que en el trámite de esta Comisión se añadan al consenso que se produjo también -como se ha recordado- en la Ley del carné por puntos, que dota de mayor garantía y de mayor apoyo a una proposición de ley que es importante y que da respuesta a uno de los problemas que plantean la seguridad vial y los accidentes de tráfico. Es importante, por tanto, el consenso que ya alcanzamos en la presentación de la proposición de ley, que hemos mantenido también en el trámite de ponencia y que vamos a mantener hoy en Comisión, porque sin duda se mantiene el equilibrio y la arquitectura de este acuerdo. Como ustedes van a comprobar, hemos introducido pocas enmiendas, porque si hubiéramos aceptado algunas de las enmiendas de los grupos proponentes podríamos haber roto el equilibrio y el consenso previamente conseguido. Pero no cejamos en el empeño de que el Grupo Parlamentario Popular y otros grupos parlamentarios que han mostrado su oposición a esta iniciativa se añadan a ese consenso, lo que sería deseable en beneficio del interés general y en interés de la resolución de los problemas que plantean la seguridad vial y los accidentes de tráfico.

Debemos agradecer las propuestas de enmienda que nos han hecho llegar los grupos parlamentarios, que han supuesto para el trabajo de la ponencia una nueva reflexión y un nuevo estudio sobre algunos de los aspectos que se comentaban. El rechazo de ellas viene argumentado -como les he anticipado y como les diré a continuación- por la conveniencia de no romper el equilibrio del consenso previo.

Se ha dicho aquí -y conviene recordarlo- que el derecho penal debe ser siempre la última ratio en la resolución de conflictos y que las reformas penales precisan sosiego y reflexión. La reforma que proponemos cumple perfectamente con estos requisitos. Durante esta legislatura se constituyó esta Comisión no permanente sobre seguridad vial y prevención de accidentes de tráfico, de la que yo mismo he formado parte, y durante los últimos meses se ha debatido esta posible reforma del Código Penal con especialistas en esta cuestión. Los miembros de esta Comisión hemos podido escuchar a especialistas, debatir, y además esta proposición de ley ha sido complementada con un amplio diálogo que el mismo ministerio, además de los grupos parlamentarios, ha tenido con los diferentes grupos para encontrar vías de acuerdo y para reforzar en aquellos grupos que no creían en la oportunidad de esta reforma la necesidad de plantearla. Por tanto, la crítica de falta de diálogo podría hacerse en otra ocasión, pero no precisamente en esta proposición de ley y en la tramitación posterior. Es una respuesta que la ciudadanía nos exige. La sociedad nos exige una respuesta a la lacra que significan los accidentes de tráfico, las muertes y las lesiones graves, así como a conductas que en nuestro actual ordenamiento jurídico, en nuestro derecho penal, no tienen una respuesta adecuada. Creemos que la sociedad está madura y nos lo demanda, por lo que a ese fin debería dar respuesta esta reforma del Código Penal.

Por otra parte, como ya les he comentado, en la Comisión no permanente sobre seguridad vial y accidentes de tráfico prácticamente la totalidad de los especialistas

-no sólo las víctimas, como ha pretendido recordar algún portavoz- han manifestado que esta reforma del Código Penal era precisa, necesaria y que se debería acometer de manera inmediata. Como ha comentado el portavoz de Convergència i Unió, el Gobierno socialista pretendía afrontar esta reforma en el proyecto de Ley del Código Penal, que todavía está en trámite parlamentario, pero ante la duda de que pueda concluirse en este periodo legislativo hemos entendido que era necesario acometer por la vía de urgencia esta reforma del Código Penal en materia de seguridad vial a través de esta proposición de ley."

..." Estas enmiendas que les proponemos, que darán mayor eficacia a la aprobada Ley del carné por puntos, permitirán también la delegación de la competencia sancionadora en los jefes provinciales y locales de tráfico. Como ha expresado algún portavoz de otro grupo parlamentario, hay un escrupuloso respeto por las comunidades autónomas que tienen competencias en materia de tráfico. Sometemos a esta Comisión la aprobación de estas enmiendas. En cuanto al resto de las enmiendas, siguiendo el argumento de no romper el equilibrio del consenso previo alcanzado en esta proposición de ley, vamos a rechazarlas."

En cuanto a la portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, no podemos compartir su crítica sobre la falta de diálogo. Le repito que además de la ponencia ha habido una Comisión no permanente de seguridad vial en la que muchos de nosotros hemos participado y en la que S.S. también hubiera podido participar en cualquier momento. En dicha Comisión se ha hecho un debate previo sobre la oportunidad o no de esta reforma y además hemos podido asistir a comparecencias interesantes al respecto."

..." En cuanto a la portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), agradecemos su predisposición y también que haya admitido la posibilidad de introducir en este trámite de Comisión las enmiendas in voce en relación con la reforma del régimen sancionador."

... "Agradecemos al portavoz del Grupo Parlamentario Catalán su predisposición al diálogo y las transacciones a las que hemos llegado en esta sesión de la Comisión de Justicia..."

El Ministro del Interior Sr. Pérez Rubalcaba:

" Unas brevísimas palabras para mostrar la satisfacción del Gobierno por la aprobación de este proyecto, de esta modificación del Código Penal en materia de seguridad vial. Destacaban algunos de los portavoces parlamentarios —he oído al señor Mardones y también al señor Jané— el carácter preventivo o disuasorio que tiene toda norma penal. Yo quiero hacerlo hoy aquí en esta tribuna explicando una vez más que tratamos con esta ley de que los ciudadanos no conduzcan sin carné —algo que va a

mejorar, por cierto, la eficacia del carné por puntos—, de que los ciudadanos no vayan a velocidades temerarias por las carreteras, en definitiva, de impedir que pongan en riesgo su vida y la vida de los demás. Ese es el sentido de esta modificación del Código Penal que hoy hacemos.

Quisiera en segundo término destacar que no es algo que se haya hecho apresuradamente. Hace ya bastante tiempo que en la Comisión de Seguridad Vial de este Congreso se aprobaron mociones en este sentido, ha habido, por tanto, un tiempo de maduración de la propuesta.

Esta propuesta cuenta con el acuerdo de las asociaciones de víctimas, a quienes quiero agradecer su trabajo continuado durante toda la legislatura aprovechando esta que seguramente será mi última oportunidad para hablar de este tema en esta Cámara. Por tanto, no es una ley que no se haya trabajado o que no se haya pensado. Es una ley que se ha enriquecido considerablemente en el Senado con enmiendas llenas de sentido común y que hoy cuenta, a mi juicio, con una madurez suficiente para ponerla en marcha y para poderla explicar al conjunto de los ciudadanos, que la van a entender, porque lo que no es explicable es que alguien pueda ir a 200 kilómetros por hora en una carretera poniendo en riesgo su vida y la de los demás, sin que le pase absolutamente nada; eso no es explicable. Terminó, señora presidenta. Es verdad que esta, como decía, será la última intervención probablemente en esta Cámara en esta legislatura en relación con este tema.

Creo que podemos echar brevisamente la vista atrás para decir dos cosas que se han destacado aquí por muchos portavoces, la primera, que ha habido una Comisión de Seguridad Vial que ha funcionado muy bien, con mucho consenso; la segunda, que ha habido un Gobierno que desde el primer momento ha cogido el toro por los cuernos. El resultado de estas dos cosas, del trabajo parlamentario y del trabajo del Gobierno y del apoyo de las asociaciones de víctimas es que hoy estamos hablando de un año, el año 2007, donde probablemente tengamos que lamentar al final del mismo algo menos de 3.000 fallecidos en nuestras carreteras, pero cuando comenzó la legislatura esa cifra era de 4.000. Son 1.000 fallecidos menos —más de 1.000—, de los cuales más de la mitad son directamente imputables al carné por puntos, que sí está funcionando, y eso, el carné por puntos y esta política que —como señalaba el señor Jané, presidente de la Comisión— es una política global que tiene distintos elementos, es fruto del consenso en esta Cámara y con las asociaciones de víctimas. Me gustaría destacar este consenso, porque debo reconocer que hay intervenciones que uno, al final de la legislatura y echando la vista atrás, no entiende muy bien.”

ARTÍCULO 47 DEL CÓDIGO PENAL

La Ley Orgánica 15/07 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 su artículo único Primero dice:

Se añade un último párrafo al artículo 47, con la siguiente redacción:

“Cuando la pena impuesta lo 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.”

Texto Anterior: Artículo 47 :

“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.”

ARTÍCULO 379.1 DEL CÓDIGO PENAL

La Ley Orgánica 15/07 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 su artículo único Tercero dice:

Se modifica el artículo 379, que queda redactado como sigue:

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

Texto Anterior: No tiene equivalente.

Enmiendas y justificaciones de las mismas por los Diputados y Senadores

Enmienda Núm. 1

Del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds
Al artículo 379.1

Se propone añadir tras «... reglamentariamente» el siguiente texto:
«... poniendo en peligro la seguridad del tráfico...», resto igual.

La señora NAVARRO CASILLAS: *“Se someten a debate seis enmiendas del Senado que consideramos positivas. En cuanto a la primera, al artículo 379, obviamente nos hubiera gustado que se hubiera vuelto al texto que se aprobó en Comisión. No sabemos si fue un desliz, un lapsus o el subconsciente el que hizo que aquella Comisión aprobara un texto que consideramos que mejoraba sustancialmente el original del proyecto de ley tomado en consideración.*

Entendíamos que rompía el automatismo del tipo penal que se crea castigando el exceso de velocidad porque consideramos que cuando hablamos de delitos tenemos que incorporar la valoración del riesgo, del peligro, es decir, vincular el exceso de velocidad a la peligrosidad y la seguridad del tráfico, que es el bien jurídico protegido. Y esto es lo que se ha de hacer cuando hablamos de derecho penal. Por tanto, nos parece más que discutible el automatismo que se recoge hoy por hoy en el artículo 379, a pesar de la enmienda del Senado que, como digo, no solventa esta situación al obviar la puesta en peligro concreto, más allá de las valoraciones que merece la tipificación específica del exceso de velocidad y la influencia de este factor en los accidentes de tráfico, que es lógica y es evidente. Pero el plus de gravedad que significa la intervención penal se sitúa en la creación del peligro añadido a la infracción formal de los límites y exigencias administrativas.

En general lo que ocurre con esta reforma es que se prescinde de esta exigencia, optando por presumir el peligro en determinados comportamientos. Nosotros considerábamos que esto no era lo razonable.”

Enmienda Núm. 9

Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), formula la siguiente enmienda al Artículo único. Tercero.

El texto que se propone quedará redactado de la siguiente forma:

Artículo 379.1.

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

Enmienda Núm. 10

Del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (GPP), formula la siguiente enmienda al Artículo único. Tercero.

El texto que se propone quedará redactado de la siguiente forma:

Artículo 379.1

“1. El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad temeraria, en consideración a su desproporción con el límite superior establecido para dicho tramo y a las circunstancias concurrentes en el momento de la infracción, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o a 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 privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.”

JUSTIFICACIÓN

“Una regulación que no discrimina -respecto a la circulación urbana- 1) si es un tramo de población o no, 2) cuales son las razones que determinaban un eventual límite máximo inferior al general de las poblaciones -piénsese en limitaciones por centros escolares a horas de la madrugada o señalizaciones de obras que no han sido eliminadas a su terminación- y si esas razones concurrían o no en el momento de los hechos, 3) la hora en que tiene lugar el exceso de velocidad o 4) la naturaleza de la vía en cuanto a número de carriles, regulación semafórica, pasos o cruces elevados, etc., no es sino la criminalización absurda y automática.

De otro lado, la empírica imposibilidad de multitudinario cumplimiento de estas penas, invitará a la tolerancia generalizada -con la consiguiente inseguridad jurídica para los excepcionales supuestos de persecución-, al vaciamiento del contenido sancionador mediante el instrumento del beneficio de la suspensión de la pena o a una reelaboración jurisprudencial indebida asentada en la antijuricidad material de la ley, lo que termina por perjudicar la prevención general que la tipificación formal persigue.

Lo mismo puede predicarse con relación a la circulación interurbana, siendo valorable el momento en que los hechos tuvieron lugar, la naturaleza y condiciones de las infraestructuras, las circunstancias atmosféricas de seguridad de la vía, las derivadas de la densidad del tráfico circundante o la subsistencia o no de los motivos que pudieron conducir en su día a la fijación del límite máximo imperante en dicho punto.”

Para la defensa de la enmienda el señor Souvirón García:

“La enmienda número 10 trata el asunto de la velocidad, que es de la mayor relevancia y con nuestra enmienda damos un paso adelante respecto a la legislación anterior. Lo hacemos de forma equilibrada, ponderada y, si me lo permiten, sensata, porque pretendemos que quede clara la aplicación del principio de libre interpretación de la prueba y que se tenga en cuenta, a la hora de calibrar una conducta que tiene que ver con la velocidad, la velocidad excesiva o desproporcionada con arreglo a la que

está establecida en la norma correspondiente así como las circunstancias que concurren en el momento en que se circula a esa velocidad. Nos parece que en eso coincidimos con la filosofía de la enmienda número 1, de Izquierda Unida.

En la enmienda número 1 Izquierda Unida también muestra su desconfianza respecto a la objetivización absoluta de la velocidad, porque no olvidemos que según el Tribunal Constitucional se puede atentar incluso contra principios que están claramente establecidos en nuestro sistema penal, como el de la presunción de inocencia. Pero con la enmienda de Izquierda Unida, al mantener el límite de velocidad numérica y objetivamente establecido y al exigir que para ser considerado delito tenga que hacerse además con grave peligro para la circulación, podemos correr el riesgo de que queden fuera velocidades inferiores que, sin embargo, son claramente negativas para la seguridad en el tráfico, que son conductas temerarias y que en el actual momento están siendo tenidas como tales por los jueces y tribunales. Esa es nuestra prevención respecto a la enmienda número 1, de Izquierda Unida. La nuestra, que responde a la misma filosofía, es más completa y da un paso adelante.”

En otro momento dijo:

“Con la norma que hoy van a aprobar se va a establecer un límite objetivo por encima del cual todos aquellos conductores que circulen serán considerados como incurso en el tipo penal y por tanto serán penados con prisión. La disposición adicional de esta misma norma establece e insta al Gobierno a que, cuanto antes, modifique la señalización de tráfico, y no solo eso, sino también la normativa reguladora de los límites de velocidad para adecuarla a las necesidades de la seguridad vial, con lo cual tenemos una disposición adicional que refuta el sentido de justicia de la propia norma. ¿No sería mucho más razonable que primero se pusiera al día la señalización y se modificara la regulación y después se incluyera en el Código Penal la persecución de los conductores? ¿Por qué criminalizamos a los conductores antes de que la Administración haga los deberes?”

Yo comprendo, señorías, que este hecho es un auténtico símbolo de lo que ha sido la política de seguridad vial del Gobierno durante esta legislatura: hacer recaer sobre los hombros de los conductores la incapacidad del Gobierno y la impotencia para desarrollar una política integral de seguridad vial para limitarse a una política de control y de sanción en el tráfico que, al final, ha tenido más sentido represivo que preventivo lamentablemente cuando hacemos el balance al final de la legislatura.”

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Sáez Jubero:

“El mantenimiento de su enmienda no resolvería ninguno de los problemas que a nuestro juicio se plantean con esta reforma, y ello sin olvidar además que se produciría una auténtica falta de claridad en el mensaje para el ciudadano. La reforma pretende, entre otros objetivos, como hemos dicho claramente, que la circulación con un vehículo con un determinado exceso de velocidad sea castigada en un

nivel superior y, por tanto, que actúe el derecho penal, diferente de la simple multa administrativa.”

Enmienda Núm. 15

Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió)

Al apartado tercero del artículo único

Redacción que se propone:

Artículo único. Apartado tercero.

«Se modifica el artículo 379, que queda redactado como sigue:

“1. El que condujere un vehículo a motor... (resto igual)... será castigado con multa de seis a doce meses y trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días, y, en cualquier caso, a la privación del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años. (...)”

JUSTIFICACIÓN

“En este tipo delictivo en el que no se precisa un peligro concreto y en el que se incurre en el mismo sin que existan víctimas, castigándose las circunstancias objetivas que se dan en la conducción, parece más adecuado no establecer penas de prisión y, en cambio, prever de manera expresa, además de la multa y de la privación del derecho a conducir vehículos, la pena de trabajos en beneficio de la comunidad, que podría realizarse mediante actuaciones de ayuda a víctimas de tráfico, colaboración con servicios de emergencia, etc.”

Para la defensa de las el señor Jané i Guasch:

“Hemos presentado diversas enmiendas, una de ellas, importante, guarda relación con la enmienda número 1 de Izquierda Unida, con la que mi grupo hubiera visto posible llegar a una transacción, ya que comparte la filosofía en cuanto a los excesos de velocidad, cuando tenemos la suerte de que ese exceso de velocidad no ha causado ningún accidente y no hay ninguna víctima.

Es una suerte, porque, no nos engañemos, estamos hablando de altos excesos de velocidad. Al ir a más de 200 por una autopistas, a más de 180 por una carretera, a más de 110 por un núcleo urbano puedes tener la suerte de no causar ningún accidente, pero estás creando una conducta de alto riesgo y el bien jurídico que vamos a proteger aquí es la ciudadanía en general. No nos engañemos, aquí no vamos a castigar al conductor. No. Vamos a intentar crear menos riesgos en nuestras carreteras, en nuestros núcleos urbanos y beneficiar el bien jurídico protegido, que es la sociedad, los ciudadanos que transitan por las calles de su ciudad, los ciudadanos que conducen con prudencia y que se encuentran, a veces, a una persona que a altas velocidades les puede llegar a causar la muerte.

Quiero recordar ante esta Cámara que cada día y como promedio en España mueren diez personas por accidente de tráfico en núcleos urbanos y vías interurbanas. Qué otro fenómeno de nuestra sociedad causa una cifra igual, por no hablar de las miles de personas heridas con paraplejas que en un día les cambia la vida. ¿Por qué les ha cambiado la vida? Porque alguien actuó con excesiva imprudencia en algunas ocasiones. Digámoslo claro. A veces es la fatalidad y es un accidente real, pero la ONU ha dicho de manera clara: El accidente no es accidental. Se causa un accidente porque alguien ha actuado de manera indebida y lo que pretende el Código Penal es prevenir. Este código sería bueno si se aplicase poco, en el sentido de que consiguiera cambiar ciertas actitudes absolutamente imprudentes.

Por tanto, mi grupo a través de su enmienda lo que pretende es que cuando tengamos la suerte de que ese exceso de velocidad no haya causado un accidente, nunca pudiera haber penas de prisión, que pudiera haber trabajos en beneficio de la comunidad, privación del permiso, multa, pero no prisión, no privación de la libertad en estos casos. Se nos dirá que, evidentemente, la pena de prisión que en ese supuesto no excede de los seis meses nunca se va a aplicar, pero en casos de multirreincidencia quizá se llegaría a aplicar.

Entendemos que la prisión no sería el mejor resultado para ese supuesto en el que al final, por suerte, no hemos tenido un accidente o una víctima. Esta sería una buena solución, que va en la línea que defendía la diputada Navarro, en el sentido de objetivar que el exceso de velocidad vaya ligado a causar realmente un riesgo para la seguridad vial. Repito, este es el criterio de nuestro grupo que no ha sido compartido por el grupo mayoritario y, por tanto, ya anuncio que no someteré a votación esta enmienda porque, repito, voy a respetar ese criterio del grupo mayoritario.”

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Sáez Jubero:

“En cuanto a la portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, Anunciamos el rechazo a sus enmiendas y especialmente a la número 1, que también en cierto modo coincide con una de las enmiendas propuestas por el Grupo Popular. Esta enmienda propone que para configurar el tipo penal además del exceso de velocidad concurra la puesta en peligro en concreto de la seguridad del tráfico, y no podemos aceptarla, del mismo modo que rechazamos la del Grupo Popular, porque sin duda supone desvirtuar por completo el espíritu de la reforma, basado en que determinadas velocidades constituyen por sí mismas conductas peligrosas para la seguridad del tráfico.”

ARTÍCULO 379.2 DEL CÓDIGO PENAL

La Ley Orgánica 15/07 de 30 de noviembre, dice:

Se modifica el artículo 379.2 que queda redactado como sigue:

“ 2. Con las mismas penas (prisión de tres a seis meses o a la de multa de seis a doce meses y trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, a la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.) 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.”

Texto Anterior: Artículo 379¹⁶

“El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o multa de seis a 12 meses y, en su caso, trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días y, en cualquier caso, privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.”

El inciso segundo no tiene equivalente.

En la defensa de las enmiendas 15 a 19, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), el señor Jané manifestó:

“Otro aspecto al que me voy a referir, y al cual se dio muchas vueltas, es el de la tasa penal de alcoholemia. Los países de nuestro entorno han fijado una tasa penal de alcoholemia. Nosotros hemos fijado en la proposición conjunta el 1,2 gramos de alcohol en sangre. Ese es un criterio que nos sitúa entre los países europeos menos exigentes. Nos equipara a Portugal y Reino Unido, que tienen 1,2, pero la mayoría de países tienen límites más bajos, por ejemplo, 0,8 Francia. Los expertos nos han dicho -y quiero citar aquí al Intra y al señor don Luis Montoro que ha hecho unos estudios- que llevar 1,2 gramos de alcohol en sangre significaría una clara pérdida de conciencia y de reflejos por parte del que conduce.

Por tanto, es un peligro potencial en la carretera o en nuestras calles tener una persona que va con ese altísimo grado de alcoholemia. De todas formas, se mantiene el criterio actual, que es conducir bajo los efectos del alcohol, de drogas, de

16 Precepto redactado por art. único centésimo trigésimo tercero L0 15/2003 de 25 noviembre.

estupefacientes, pero en todo caso se entiende que vas bajo los efectos del alcohol si tienes 1,2 gramos en sangre. A lo mejor, alguien tiene menos y también se puede verificar que va bajo los efectos del alcohol, pero que nadie pueda decir que si va con más de 1,2 no está ante ese tipo penal. Por tanto, la fijación de esa tasa penal de alcoholemia es lógica, concorde con el derecho comparado y entendemos que es válida la presentación final de la misma.”

Enmienda Núm. 11

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 379.2

El texto que se propone quedará redactado de la siguiente forma:

Artículo 379.2

“ 2. Las mismas penas se impondrán al 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 0,75 mg por litro de sangre o una tasa de alcohol en sangre superior a 1,5 gramos por litro de sangre”.

JUSTIFICACIÓN

“Resulta evidente que con la redacción propuesta, se da entrada a la tasa de concentración como elemento de valoración penal por cuanto se refiere al alcohol y al resultado positivo del análisis de sangre en los supuestos de drogas, cuando aquel supera las dosis mínimas psicoactivas, como elementos de referencia que ya se emplean por el Tribunal Supremo en los delitos contra la salud pública.

Todo lo señalado en este precepto guarda plena armonía con el derecho comparado de los países de nuestro entorno.

Además de esta forma se mantiene la debida conexión con la necesidad de tutela del bien jurídico que representa la seguridad vial y la jurisprudencia española que dice que es a partir de 1,5 gramos por litro de sangre cuando es probable que una persona no esté en disposición de conducir y que solo con dos gramos se tiene la certeza absoluta de ello.”

Para la defensa de las enmiendas, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, el señor Souvirón García:

“La enmienda número 11 se refiere al control de la alcoholemia y de las drogas. Si se trata de objetivar una cifra, de establecer un nivel a partir del cual se considere que la persona que circula con ese grado de alcohol en la sangre está cometiendo un delito, lo más razonable es remitirnos a lo que la jurisprudencia española tiene establecido con

arreglo al análisis de asuntos que se han planteado y con arreglo a la realidad española. Por tanto, establecemos el límite en 1,5 gramos por litro de sangre, que es el umbral mínimo que establece nuestra jurisprudencia como indiciario de que se puede correr un grave riesgo cuando se circula con ese grado de alcohol en sangre.”

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Sáez Jubero:

“En cuanto a la enmienda número 11, en este caso se cuestiona si las tasas de alcohol en sangre a partir de las cuales se considera que existe una conducta penalmente relevante deben elevarse. A este respecto cabe señalar que estas cifras ya se han incluido tras realizar los oportunos estudios técnicos. Solo si la Dirección General de Tráfico dispusiese de otra información adicional quizás habría podido estudiarse una modificación, pero el texto de la proposición de ley nos parece más adecuado”

ARTÍCULO 380 DEL CÓDIGO PENAL

La Ley Orgánica 15/07 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 su artículo único Cuarto dice:

Se modifica el artículo 380, que queda redactado como sigue:

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

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

Texto Anterior:

Artículo 381¹⁷.

“El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiera en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, será

17 Precepto redactado por art. único centésimo trigésimo tercero LO 15/2003 de 25 noviembre.

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.

En todo caso, se considerará que existe temeridad manifiesta y concreto peligro para la vida o la integridad de las personas 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.”

Comentario de la señora Uría Etxebarria en nombre del Grupo Vasco:

“En artículo 380 vemos que sigue subsistiendo una pega: la temeridad manifiesta creando concreto peligro sin causar daño aparece más penada si vemos que con resultado de daño efectivo iríamos a las lesiones del 152.1.3º, que son las lesiones a que se refiere el artículo 150, que tienen menos pena de lo que aquí se pretende.”

ARTÍCULO 381 DEL CÓDIGO PENAL

La Ley Orgánica 15/07 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 su artículo único Quinto dice:

Se modifica el artículo 381, que queda redactado como sigue:

“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.”

Texto Anterior:

Artículo 384 :

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

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

Artículo 385

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

Enmienda Núm. 2

Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds

Al artículo 381

Se propone sustituir en el actual artículo 381, «y» por «o», quedando redactado como sigue.

«... con altas tasas de alcohol en sangre o con exceso desproporcionado de velocidad...»

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Sáez Jubero:

“Les voy a indicar brevemente algunas de las enmiendas transaccionales y enmiendas in voce que vamos a someter en este acto a la aprobación de los diferentes grupos parlamentarios. En primer lugar, vamos a proponer una enmienda in voce al artículo 1.5, en el artículo 381, apartado 1, del Código Penal, que propone sustituir el término consciente por manifiesto, referido al desprecio por la vida de los demás. Se trata de una mejora técnica legislativa que se adecua más a la doctrina penal, que ya estaba reflejada en el proyecto de Ley de reforma del Código Penal elaborado por el Gobierno y que permitirá, como ustedes, juristas de reconocido prestigio de esta Comisión, entenderán, sancionar conductas de dolo eventual de manera más clara.”

ARTÍCULO 382 DEL CÓDIGO PENAL

La Ley Orgánica 15/07 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 su artículo único Sexto dice:

Se modifica el artículo 382, que queda redactado como sigue:

“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.”

Texto Anterior:

Artículo 383 :

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

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

Enmienda N° 1

Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV)
Al punto Sexto, que modifica el artículo 382, del Artículo único.

Quedaría redactado del siguiente modo:

“Cuando con los actos sancionados en los artículos anteriores se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que sea su gravedad...” (resto igual).

JUSTIFICACIÓN

“ Únicamente pretendía evitar la exacerbación de la pena a la mitad superior, que va en contra del principio de proporción que debe regir en toda tipificación penal, para aquellos supuestos en los que el resultado lesivo por su gravedad fuese constitutivo de una simple falta del artículo 621 del Código Penal.”

Comentario de la señora Uría Etxebarria en nombre del Grupo Vasco:

“Lo que más nos satisface es la corrección que se ha efectuado en el artículo 382, fruto de una enmienda presentada por el Grupo de Senadores Vascos. Cuando por los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo, se dice ahora: constitutivo de delito. Ha desaparecido la posibilidad de que se pudiese referir a la simple falta que contempla el artículo 621.1º del Código Penal. Nos parece que esto aporta corrección, puesto que se trata de la aplicación de un concurso de leyes que debe ser resuelto con el principio de alternatividad. Se ha aceptado una enmienda de nuestro grupo, nos satisface y así lo manifestamos en la tribuna.”

Enmienda Núm. 12

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 382

El texto que se propone quedará redactado de la siguiente forma:

Artículo 382.

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

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

JUSTIFICACIÓN

Mayor seguridad jurídica.

Para la defensa de la enmienda, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, el señor Souvión García:

“La enmienda número 12 trata de fijar aquella situación en la que, además del riesgo objetivo, se produzca un resultado lesivo. En el proyecto se fija que en esos casos se aplicará la pena correspondiente a la infracción más grave y en su nivel superior. Nosotros creemos que eso hace que no se tenga en cuenta el carácter de las lesiones: hay lesiones que son más graves, pero hay otras que tienen un carácter leve; por tanto, no pueden ser tratadas de la misma manera. Esta enmienda coincide sustancialmente con la número 7, del Partido Nacionalista Vasco. Estamos en disposición de ofrecerle una enmienda transaccional y aceptaríamos su enmienda, porque nos parece que pone

las cosas en su sitio, que especifica que las lesiones que constituyan delito deben tener la aplicación de la pena en su grado superior, siempre y cuando acepte el párrafo segundo de nuestra enmienda número 12, en la que hablamos de la necesidad de que se haga, lógicamente, la interpretación por el juez y de acuerdo con su prudente arbitrio. La verdad es que esta reforma destila una cierta desconfianza hacia la interpretación judicial en la aplicación de las normas, que no compartimos bajo ningún concepto.”

En nombre del Grupo Mixto el señor Rodríguez Sánchez:

“Como representante del Bloque Nacionalista Galego, vamos a apoyar las enmiendas que vienen del Senado porque nos parecen meritorias, especialmente una de ellas. La que nos parece más interesante y que viene a poner a la ley orgánica, con sus modificaciones, en un estado de asunción mayoritaria por este Congreso de los Diputados es aquella que hace referencia a la modificación del artículo 382, cuando habla de que para aplicar las medidas de carácter punitivo que se establecen en este artículo, tendrá que contemplarse que se trata de un resultado lesivo para las personas constitutivo de delito, y no solamente un resultado lesivo. Esta redacción da mayor seguridad y pondera más el aspecto punitivo en función de la gravedad de los daños producidos. Se trata de un cambio cualitativo importante que valoramos en todo lo que significa.”

Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds la señora Navarro., Casillas:

“Respecto a la enmienda número 382, nos parece muy positiva porque es más adecuado circunscribir su aplicación a aquellos supuestos en los que el resultado sea un delito de lesiones, evitando la desproporción que suponía el texto anterior. Esta enmienda sí se puede considerar de contenido y supone un avance en la proporcionalidad de las penas.”

El señor Mardones Sevilla, en nombre de Coalición Canaria en el Grupo Mixto:

“Para decir que vamos a votar favorablemente las enmiendas que nos llegan del Senado. Son pocas, pero creo que han introducido algunas cuestiones técnicas, como la de modificar el artículo 379 del Código Penal, así como la modificación del artículo 382, donde se introduce la frase: un resultado lesivo constitutivo de delito. Sería desproporcionado no hacer una división entre un resultado lesivo, que puede ser, como se dice en la enmienda, constitutivo de delito, y una simple falta administrativa; sería desproporcionado, repito, aplicar una pena prevista en el Código Penal a lo que es simplemente una falta administrativa en la conducción de un vehículo.”

ARTÍCULO 383 DEL CÓDIGO PENAL

La Ley Orgánica 15/07 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 su artículo único Séptimo dice:

Se modifica el artículo 383, que queda redactado como sigue:

“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.”

Texto Anterior: Artículo 380 :

“El conductor que, requerido por el agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de los hechos descritos en el artículo anterior, será castigado como autor de un delito de desobediencia grave, previsto en el art. 556 de este Código.”

Enmienda Núm. 2

Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV)
Al punto Séptimo, que modifica el artículo 383, del Artículo único.

Se propone suprimir la frase:

“...y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.”

JUSTIFICACIÓN

“El precepto prevé la sanción de una conducta de mera desobediencia a un Agente de la Autoridad, pero ello no implica que el desobediente conduzca bajo la influencia del alcohol o de otras drogas.

Por lo tanto, si el tipo no exige conducir bajo tales circunstancias (puede ser autor del delito un conductor desobediente sobrio), no procede imponerle una pena de privación del derecho a conducir, sólo aplicable si se hubiese conducido bajo la influencia de dichas sustancias.”

ARTÍCULO 384 DEL CÓDIGO PENAL

La Ley Orgánica 15/07 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 su artículo único Octavo dice:

Se modifica el artículo 384, que queda redactado como sigue:

“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”.

Texto Anterior: No tiene equivalente.

Enmienda Núm. 16

Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió)

Al apartado octavo del artículo único

Redacción que se propone:

Se modifica el artículo 384, que queda redactado como sigue:

“1. El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos... (resto igual)... privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial.

2. El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor, por cualquier espacio o vía pública, sin haber tenido nunca un permiso o licencia de conducción, expedido por autoridad pública de cualquier país, será castigado con las mismas penas del apartado anterior en su grado máximo.”

JUSTIFICACIÓN

Con la redacción del artículo se agrava la tenencia de permiso y se beneficia al que nunca lo ha tenido, no previendo la oportuna respuesta punitiva para este supuesto.

Para la defensa de las enmiendas 15 a 19, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), el señor Jané:

“ Había un tercer aspecto, que es que, después de haber aprobado en esta Cámara con un amplio consenso el permiso por puntos, nos encontrábamos con que personas que han perdido su permiso de conducir porque han perdido todos los puntos, reinciden en la conducción habiendo perdido los puntos y no tenían una respuesta penal. En este caso entendíamos que, al ser una persona que se burla del sistema, necesitaba tener también esa respuesta penal.

Por otro lado, sí que parece que puede llegarse a un acuerdo en relación con nuestra enmienda 16. Hoy se nos ha hecho llegar una posible transacción que está cargada de sentido común. Incluso los propios especialistas y medios de comunicación nos han trasladado a la opinión pública que estábamos produciendo un resultado contradictorio cuando, en el artículo 384 se castiga penalmente al que conduce habiendo perdido los puntos -porque ha tenido una decisión judicial que le ha privado definitivamente del permiso y sigue conduciendo- y en cambio no se castiga a aquel que nunca ha tenido el permiso. Este de alguna manera aún se burla más del sistema, porque estaríamos tratando peor al que habiéndolo obtenido ha perdido los puntos o se le ha privado del permiso tras una sentencia, que al que no lo ha tenido nunca. Creemos que incorporar al que no lo ha tenido nunca va en la línea correcta y del sentido común, si no estaríamos tratando distinto al que no ha tenido nunca el permiso, que saldría más beneficiado que aquel que, por lo menos, lo ha llegado a tener a pesar de haber perdido los puntos o habersele privado judicialmente del mismo.

Cuando uno conduce habiendo perdido los puntos o sin haber tenido nunca permiso la pena que se imponía en ambos casos incluía también la privación del derecho a conducir vehículos a motor por un tiempo superior de uno y hasta seis años. Esto era una incongruencia, porque se le castiga por no tener permiso y la pena le prohíbe obtener el permiso de nuevo, con lo cual era un círculo vicioso que las autoridades de Tráfico detectaban como tal. Por tanto, creo muy acertado eliminar de este artículo 384 la pena relativa a que no puedes volverte a sacar el permiso durante un tiempo. Que puedan sacárselo.

Lo que pedimos los legisladores es que se conduzca con permiso vigente y, por tanto, si uno lo ha perdido démosle la oportunidad de que se lo pueda sacar, por lo que nos parece una buena solución que no vaya esa pena accesoria dentro del artículo 384. En consecuencia, aceptaremos esa transacción y nos congratulamos de ello.”

En nombre del Grupo Parlamentario Vasco, la señora Uría:

“Se incurre, además, en el texto del precepto en otra cuestión que mi grupo tuvo ya ocasión de señalar -no yo misma sino mi compañero Emilio Olabarría- cuando se produjo la modificación del permiso de conducir y se introdujo la modalidad de los

puntos. Se sostiene, al menos por parte de quien apoya al Gobierno, que la retirada de los puntos no tiene naturaleza punitiva. Se dice que la técnica de los puntos tiene nada más que una finalidad reeducadora: realización de cursos y sensibilización en materia de reeducación vial, lo que a su entender no se traduce en una doble penalización por unos mimos hechos.

Justificábamos allí la postura de que creemos que estamos ante una auténtica sanción y lo hacíamos con jurisprudencia constitucional. La sentencia del Tribunal Constitucional 276/2000 dice que ni el nomen iuris empleado por la administración o asignado por la ley ni la clara voluntad del legislador de excluir una medida del ámbito sancionador constituyen un dato decisivo a la hora de precisar si los artículos 24.2 y 25.1 de la Constitución resultan de aplicación. Siguiendo los términos de esta sentencia que he citado, la medida propuesta -reducción de puntos- se aplica como consecuencia de una infracción de ley precisamente a quien aparece como responsable de la misma; en segundo lugar, la medida puede suponer la restricción de un derecho, puesto que puede llevar a la retirada del permiso o licencia de conducción, y, en tercer lugar, la reducción de puntos planteada en el proyecto -allí decíamos en el proyecto, ahora en el texto vigente- se gradúa en función del comportamiento ilícito o la gravedad de la infracción. Se nos presentan, por tanto, algunos caracteres externos que parecen conferir al sistema de reducción de puntos una cierta imagen sancionadora. Además, la propia exposición de motivos de la norma a la que me estoy refiriendo dice en el párrafo cuarto que el efecto punitivo para aquellos comportamientos consiste en la disminución o pérdida del crédito en puntos con que cuenta un conductor titular de un permiso o licencia de conducción.

Ahora que estamos hablando de modificar el Código Penal, se sigue incurriendo en esta inconsecuencia al no establecerse dentro del propio Código Penal como pena la privación de puntos, y si se endurece la respuesta sancionadora respecto de estas conductas, en lógica consecuencia también debiera tener traslación, puesto que tiene un efecto punitivo, la adecuación en materia de puntos. Si ahora se sancionan más determinadas conductas o conductas distintas, en el propio Código Penal debiera existir alguna referencia a la naturaleza de respuesta punitiva que tiene para nosotros el carné por puntos. Insistimos en lo que ha sido criterio de este grupo también durante la tramitación.”

Enmienda Núm. 3

Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds
Al artículo 384

Se propone la supresión del artículo 384 en su totalidad.

Enmienda Núm. 4

Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds
Al artículo 384

Se propone añadir después de «el que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor...» el siguiente texto.

«...con temeridad manifiesta...», resto igual.

Enmienda Núm. 5

Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds
Al artículo 384

Se propone la supresión del siguiente texto:

«Las mismas penas se impondrán al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial.»

Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, la Sra. Navarro Casillas:

“Con la enmienda número 3 pedimos la supresión del artículo 384, porque equipara conducir sin licencia a la decisión judicial. Y subsidiariamente la enmienda número 4 propone añadir: con temeridad manifiesta. Entendemos que conducir sin licencia solo debe ser punible penalmente en caso de que se ponga en peligro la seguridad del tráfico.

Presentamos la enmienda número 5, de supresión, porque quiebra un principio básico del Código Penal que es que no se puede equiparar un tribunal de Justicia con un órgano administrativo; es decir, cuando se habla del quebrantamiento de una medida como es la retirada del carné, si es una decisión judicial, ya está recogido, es el quebrantamiento de condena del artículo 468 del Código Penal. Por lo tanto, no sería necesario introducir nada y lo que no se puede hacer es introducir la desobediencia de una sanción administrativa como punible a no ser que se uniera a la conducción temeraria.”

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Sáez Jubero:

“En cuanto a la portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, Usted ha comentado el rechazo de alguna de las enmiendas, pero el rechazo a la enmienda número 3 tiene su motivación porque con la entrada en vigor del nuevo carné por puntos se considera fundamental incluir una sanción penal para aquellas personas que habiendo sido privadas de una autorización para conducir sigan haciéndolo aunque hayan perdido todos los puntos. Si no se incluyera esta previsión dichas conductas, que ya no tienen sanción administrativa, podrían quedar impunes.”

ARTÍCULO 385 DEL CÓDIGO PENAL

La Ley Orgánica 15/07 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 su artículo único Noven dice:

Se modifica el artículo 385, que queda redactado como sigue:

“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.”

Texto Anterior:
Artículo 382:¹⁸

“Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o multa de 12 a 24 meses el que origine un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:

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

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

Enmienda Núm. 10¹⁹

Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)
Al artículo 385, párrafo primero:

El texto que se propone quedará redactado de la siguiente forma:

Artículo 385.

18 Párrafo inicial redactado por art. único centésimo trigésimo quinto LO 15/2003 de 25 noviembre.
19 Se corresponde con la Enmienda Núm. 13 Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

«Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de 12 a 24 meses y trabajos en beneficio de la comunidad de 10 a 40 días, el que origine un grave riesgo para la seguridad vial de alguna de las siguientes formas:».

Enmienda Núm. 14
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso
Al artículo 385.1

El texto que se propone quedará redactado de la siguiente forma:

Artículo 385.1

“1. Colocando en la vía obstáculos, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro motivo.”

JUSTIFICACIÓN

“El termino obstáculos imprevisibles nos parece innecesario, ya que cualquier objeto que no este debidamente autorizado, puede poner en peligro la seguridad vial.”

Para la defensa de las enmiendas 9 a 14, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, el señor Souvirón García:

“La enmienda número 13 pretende realizar una mejora técnica en el artículo 385. Se trata de sustituir el concepto de circulación por el de seguridad vial, simplemente por lograr la mayor concordancia con la rúbrica del capítulo IV del título XVII del libro segundo del Código Penal.

La enmienda número 14 trata de suprimir el carácter imprevisible de los obstáculos que puedan colocarse en la carretera. Nos parece que cualquier objeto que no esté debidamente autorizado o señalizado atenta contra la seguridad en el tráfico y que, por tanto, quien realice una actividad encaminada a ese fin debe ser considerado como incurso en el Código Penal.”

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Sáez Jubero:

“ El señor Souvirón ha hecho especial referencia a su enmienda número 14, y en este sentido debo señalarle que precisamente la eliminación de la expresión imprevisibles da sentido a la relevancia penal de la conducta mediante la concreción del peligro, ya que a nuestro criterio es completamente indiferente hablar de riesgo para la circulación o para la seguridad vial.”

DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA. LEGISLACIÓN APLICABLE.

1. Los delitos y faltas cometidos hasta el día de la entrada en vigor de esta Ley se juzgarán conforme a la legislación penal vigente en el momento de su comisión. No obstante lo anterior, se aplicará esta Ley, una vez que entre en vigor, si las disposiciones de la misma son más favorables para el reo, aunque los hechos hubieran sido cometidos con anterioridad a su entrada en vigor.

2. Para la determinación de cuál sea la Ley más favorable se tendrá en cuenta la pena que correspondería al hecho enjuiciado con la aplicación de las normas completas del Código actual y de la reforma contenida en esta Ley.

3. En todo caso será oído el reo.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA. REVISIÓN DE SENTENCIAS.

1. El Consejo General del Poder Judicial, en el ámbito de las competencias que le atribuye el artículo 98 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, podrá asignar a uno o varios de los Juzgados de lo Penal o secciones de las Audiencias Provinciales dedicados en régimen de exclusividad a la ejecución de sentencias penales la revisión de las sentencias firmes dictadas antes de la vigencia de esta Ley.

Dichos Jueces o Tribunales procederán a revisar las sentencias firmes y en las que el penado esté cumpliendo efectivamente la pena, aplicando la disposición más favorable considerada taxativamente y no por el ejercicio del arbitrio judicial. En las penas privativas de libertad no se considerará más favorable esta Ley cuando la duración de la pena anterior impuesta al hecho con sus circunstancias sea también imponible con arreglo a esta reforma del Código. Se exceptúa el supuesto en que esta Ley contenga para el mismo hecho la previsión alternativa de una pena no privativa de libertad; en tal caso, deberá revisarse la sentencia.

2. No se revisarán las sentencias en que el cumplimiento de la pena esté suspendido, sin perjuicio de hacerlo en caso de que se revoque la suspensión y antes de proceder al cumplimiento efectivo de la pena suspendida.

Igual regla se aplicará si el penado se encuentra en período de libertad condicional.

Tampoco se revisarán las sentencias en que, con arreglo a la redacción anterior de los artículos del Código y a la presente reforma, corresponda, exclusivamente, pena de multa.

3. No serán revisadas las sentencias en que la pena esté ejecutada o suspendida, aunque se encuentren pendientes de ejecutar otros pronunciamientos del fallo, así como las ya totalmente ejecutadas, sin perjuicio de que el Juez o Tribunal que en el futuro pudiera tenerlas en cuenta a efectos de reincidencia deba examinar previamente si el hecho en ellas penado ha dejado de ser delito o pudiera corresponderle una pena menor de la impuesta en su día, conforme a esta Ley.

4. En los supuestos de indulto parcial, no se revisarán las sentencias cuando la pena resultante que se halle cumpliendo el condenado se encuentre comprendida en un marco imponible inferior respecto a esta Ley.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA. REGLAS DE INVOCACIÓN DE LA NORMATIVA APLICABLE EN MATERIA DE RECURSOS.

En las sentencias dictadas conforme a la legislación que se deroga y que no sean firmes por estar pendientes de recurso, se observarán las siguientes reglas:

a) Si se trata de un recurso de apelación, las partes podrán invocar y el Juez o Tribunal aplicará de oficio los preceptos de la nueva Ley, cuando resulten más favorables al reo.

b) Si se trata de un recurso de casación, aún no formalizado, el recurrente podrá señalar las infracciones legales basándose en los preceptos de la nueva Ley.

c) Si, interpuesto recurso de casación, estuviera sustanciándose, se pasará de nuevo al recurrente, de oficio o a instancia de parte, por el término de ocho días, para que adapte, si lo estima procedente, los motivos de casación alegados a los preceptos de la nueva Ley, y del recurso así modificado se instruirán las partes interesadas, el fiscal y el magistrado ponente, continuando la tramitación conforme a derecho.”

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Sáez Jubero:

“ En tercer lugar, presentamos una transaccional a la enmienda 19, de Convergència i Unió, y en virtud del artículo 14 del Reglamento de esta Cámara proponemos tres enmiendas una a la disposición adicional; otra, una enmienda nueva de disposición derogatoria única, y otra a la exposición de motivos. Se refieren a la modificación del régimen sancionador y están en concordancia con la aprobación de la orden del Ministerio del Interior por la que se crea el Centro de tramitación de denuncias automatizadas, que pretende, como ustedes saben, agilizar los procedimientos sancionadores y dar un tratamiento homogéneo a este tipo de infracciones. En este centro se tramitarán, como ustedes saben, todas las infracciones de velocidad captadas a través de los radares instalados en las diferentes carreteras, por lo que se hace preciso dotarle de una competencia sancionadora para que pueda ejercer sus funciones de manera ágil y eficiente.

Estas enmiendas que les proponemos, que darán mayor eficacia a la aprobada Ley del carné por puntos, permitirán también la delegación de la competencia sancionadora en los jefes provinciales y locales de tráfico. Como ha expresado algún portavoz de otro grupo parlamentario, hay un escrupuloso respeto por las comunidades autónomas que tienen competencias en materia de tráfico. Sometemos a esta Comisión la aprobación de estas enmiendas.”

DISPOSICIÓN DEROGATORIA ÚNICA. DEROGACIÓN NORMATIVA.

Queda derogado el 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.

DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA**ARTÍCULO 68 DEL REAL DECRETO LEGISLATIVO 339/1990, DE 2 MARZO**

Uno. El artículo 68 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial queda redactado de la forma siguiente:

“Artículo 68. Competencias.

1. La competencia para sancionar las infracciones de lo dispuesto en la presente Ley corresponde al Jefe de Tráfico de la provincia en que se haya cometido el hecho. Si se trata de infracciones cometidas en el territorio de más de una provincia, la competencia para su sanción corresponderá, en su caso, al Jefe de Tráfico de la provincia en que la infracción hubiera sido primeramente denunciada.

2. Los Jefes Provinciales podrán delegar esta competencia en la medida y extensión que estimen conveniente. En particular, podrán delegar en el Director del Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas la de las infracciones que hayan sido detectadas a través de medios de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo.

3. En las Comunidades Autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, serán competentes para sancionar los órganos designados por sus respectivos Consejos de Gobierno.

4. La sanción por infracción de normas de circulación cometida en vías urbanas corresponderá a los respectivos Alcaldes, los cuales podrán delegar esta facultad de acuerdo con la legislación aplicable.

5. Los Jefes Provinciales de Tráfico y los órganos competentes que correspondan, en caso de Comunidades Autónomas que tengan transferidas las competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, asumirán la competencia de los Alcaldes cuando, por razones justificadas o por insuficiencia de los servicios municipales, no pueda ser ejercida por éstos.

6. Las competencias municipales no comprenden las infracciones de los preceptos del Título IV de esta Ley ni las cometidas en travesías en tanto no tengan el carácter de vías urbanas.

7. En los casos previstos en todos los apartados anteriores de este artículo, la competencia para imponer la suspensión del permiso o licencia de conducción corresponde al Jefe Provincial de Tráfico.

8. La competencia para sancionar las infracciones a que se refiere el artículo 52 de esta Ley corresponderá, en todo caso, al Director General de Tráfico o a su correspondiente en las Comunidades Autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, limitada al ámbito geográfico de la Comunidad Autónoma.

9. En las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, las competencias que en los apartados anteriores se atribuyen a los Jefes Provinciales de Tráfico, corresponderán a los Jefes Locales de Tráfico.

Enmienda Núm. 3

Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV)

A la Disposición Final primera. Uno, Artículo 68.7.

Se propone añadir, «in fine», lo que sigue:

«, excepto en las Comunidades Autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, en las que serán competentes para imponerlas los órganos designados por sus respectivos Consejos de Gobierno.»

JUSTIFICACIÓN

“No es entendible se pretenda hurtar tal competencia a las Comunidades Autónomas que tienen transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.”

Enmienda Núm. 4

Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos (GPSNV)

A la Disposición final primera. Uno, Artículo 68.8.

Se propone añadir, «in fine», lo que sigue:

«, o a su correspondiente en las Comunidades Autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.»

JUSTIFICACIÓN

“La misma de la enmienda anterior.”

Para la defensa de las enmiendas 15 a 19, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), el señor Jané.:

“Resumiendo, señor presidente, señorías, de las enmiendas que ha presentado el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a esta proposición de ley mantendríamos para su votación y a efectos de transacción la 16 y 19 y retiraríamos el resto. Ya adelanto que en la medida en que la modificación que nos proponen no afecta en nada a las competencias de las comunidades autónomas con competencias en materia de tráfico, en el sentido de ayudar a una mejor tramitación de las sanciones administrativas a través de una reforma puntual que afecta incluso a la Lofage, nuestro grupo no le ve inconveniente si esto puede contribuir a lo que también es un requisito necesario, que las sanciones se tramiten con mayor celeridad, porque uno de los efectos de la sanción es que llegue cuando antes la resolución definitiva, con las debidas garantías para el administrado porque así se aumenta ese poder de prevención que toda sanción debe contener. Si esto puede ayudar, y las autoridades del Ministerio del Interior nos lo piden porque lo han estudiado y creen que puede ser una solución positiva, nuestro grupo facilita al Grupo Socialista que se pueda introducir esa modificación puntual de ese procedimiento sancionador.”

Por el Grupo Parlamentario Vasco, la señora Uría:

“Según se nos ha hecho saber por parte no de quien es ponente en esta ley, sino de algún otro representante del Grupo Socialista, que se pretende introducir en este trámite una nueva disposición final. No nos oponemos, nunca ha sido táctica de este grupo impedir que se pueda tramitar, puesto que se requerirá unanimidad favorable para la tramitación. Ahora, de no haberse hecho esta trampa -para nosotros supone una trampa y así lo hemos manifestado siempre- al proceso normativo de introducir algo privando a los grupos de formular enmiendas, mi grupo hubiera tenido ocasión de presentar algún perfil o matización respecto de lo que se pretende. En principio, no nos parece mal, puesto que lo que se pretende con esta nueva disposición final tiene naturaleza meramente organizativa de la Administración del Estado respecto a qué órganos van a ser los competentes para sancionar, todo ello en relación con la propia Administración del Estado, insisto. Sin embargo, el Estado salva perfectamente la competencia para aquellas comunidades autónomas que son competentes en materia de tráfico diciendo que ellas mismas elegirán quiénes son los órganos designados por sus respectivos consejos de gobierno.

Hay, sin embargo, dos aspectos que sí hubieran sido objeto de modificación. Uno, que nunca hemos encontrado justificación para que el Estado se reserve la competencia de sancionar en materia de autorización para publicidad de vehículos, puesto que es claro que es una competencia de tráfico o de defensa de los consumidores, ambos títulos competenciales que corresponden a las comunidades autónomas y en los que, por tanto, debieran ser capaces también de sancionar. El segundo aspecto

que hubiésemos enmendado sé que es un clásico, ningún Gobierno ha querido nunca entender que la posible retirada del permiso de conducir pudiera efectuarse por parte de las propias comunidades autónomas. No insistiré respecto de las posibilidades de entender la retirada del permiso como competencia autonómica, puesto que hay literatura abundante en el "Diario de Sesiones" de esta Cámara, la última ocasión cuando se produjo la Ley de transferencia o delegación de las competencias en materia de tráfico a la Generalitat de Catalunya. Ya sé que es una convicción histórica respecto de quien gobierna en cada momento, sea un partido u otro, pero nos hubiese gustado haber tenido ocasión de formular enmiendas a estos dos aspectos. Por lo demás, lo intentaremos en el Senado, supongo que con parecido éxito al que han tenido nuestras propuestas en la tramitación de este texto."

ARTÍCULO 80 DEL REAL DECRETO LEGISLATIVO 339/1990, DE 2 DE MARZO

Dos. El artículo 80 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 queda redactado de la forma siguiente:

"Artículo 80. Recursos.

1. Contra las resoluciones de los expedientes sancionadores que sean competencia de los Jefes Provinciales y Locales de Tráfico podrá interponerse dentro del plazo de un mes recurso de alzada ante el Director General de Tráfico.

Las resoluciones de los recursos de alzada serán recurribles ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo en los términos previstos en su Ley reguladora.

Transcurridos tres meses desde la interposición del recurso de alzada sin que recaiga resolución, se podrá entender desestimado, quedando expedita la vía contencioso-administrativa.

2. Contra las resoluciones de los expedientes sancionadores dictadas por los órganos competentes de las Comunidades Autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, así como las dictadas por los Alcaldes, en el caso de las entidades locales, se estará a lo establecido en la normativa correspondiente."

ARTÍCULO 82 DEL REAL DECRETO LEGISLATIVO 339/1990, DE 2 DE MARZO

Tres. El artículo 82 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 queda redactado de la forma siguiente:

“Artículo 82. Anotación y cancelación.

Las sanciones graves y muy graves una vez sean firmes en vía administrativa serán anotadas, por el órgano competente de la Jefatura Central de Tráfico que instruye el procedimiento, en el Registro de conductores e infractores, el día de su firmeza. Cuando dichas sanciones hayan sido impuestas por los Alcaldes o por la autoridad competente de las Comunidades Autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, se comunicarán, para su anotación en el Registro referido, en el plazo de quince días siguientes a su firmeza.

Las autoridades judiciales comunicarán a la Dirección General de Tráfico, en el plazo de quince días siguientes a su firmeza, las sentencias que condenen a la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, a efectos de su anotación en el referido Registro.

Las anotaciones se cancelarán de oficio, a efectos de antecedentes, una vez transcurridos tres años desde su total cumplimiento o prescripción.”

DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA. NATURALEZA DE LA LEY

Tienen el carácter de Ley Orgánica todos los preceptos de esta Ley, excepto la disposición adicional, la disposición derogatoria única y la disposición final primera.

DISPOSICIÓN FINAL TERCERA. ENTRADA EN VIGOR.

La presente Ley Orgánica entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el “Boletín Oficial del Estado”, salvo el párrafo segundo del artículo 384 del Código Penal, recogido en el apartado octavo del artículo único de esta Ley, que entrará en vigor el 1 de mayo de 2008.

CAPÍTULO III

PROPUESTAS DE NUEVOS ARTÍCULOS REALIZADAS POR LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS.

Durante la tramitación de la presente reforma, los distintos Grupos Parlamentarios, incluyeron, a través de distintas enmiendas, la posibilidad de reformar otros preceptos legales del Código Penal y de otras normas, como la Ley de Enjuiciamiento Criminal, que a su juicio darían mayor coherencia a esta reforma. Estas propuestas fueron todas rechazadas, entre otras razones por estar previstas en el consenso inicial que permitió realizar la reforma del Código Penal. Sin comentarios.

PROPUESTA DE REFORMA DEL ARTÍCULO 142 DEL CÓDIGO PENAL

Enmienda Núm. 9

Del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (GPP)

De adición. Primero bis.

Se modifica el 142.2 con la siguiente redacción:

“Cuando el homicidio imprudente sea cometido utilizando un vehículo a motor, un ciclomotor o un arma de fuego, se impondrá asimismo, y respectivamente, la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores o la privación del derecho a la tenencia y porte de armas; privación que será por tiempo de 1 a 3 años si la imprudencia tuviera la consideración legal de leve y de 2 a 6 años si fuera grave”.

JUSTIFICACIÓN

No es lógico que la pena de privación del derecho de conducir sea la misma para la muerte por imprudencia, con independencia de que esta sea grave o leve.

Para la defensa de las enmiendas 9 a 14, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, el señor Souvirón García:

“La enmienda número 9 intenta lograr una respuesta más equilibrada del ordenamiento jurídico penal ante hechos que son distintos. Evidentemente, no todas las imprudencias son temerarias; por tanto, a la hora de establecer las penas corres-

pondientes hay que tener en cuenta ante qué tipo de imprudencia estamos, es decir, qué tipo de imprudencia ha provocado la infracción que se trata de penar. Es una modificación al artículo 142.2 del Código Penal.”

PROPUESTA DE REFORMA DEL ARTÍCULO 796 DE LA L.E. CRIMINAL

Enmienda Núm. 15

Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

De adición.

Redacción que se propone:

Disposición final (nueva). Modificación de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

“Se modifica la regla 7.^a del apartado 1 del artículo 796 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, que pasa a tener la siguiente redacción:

“7.^a La práctica de las pruebas de alcoholemia se ajustará a lo establecido en la legislación de seguridad vial.

La práctica de las pruebas para detectar la posible presencia y, en su caso, la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas, en los conductores de vehículos a motor y ciclomotores, a realizar por la policía judicial, además de ajustarse a lo establecido en las normas de seguridad vial, reunirá los siguientes requisitos y determinará las siguientes obligaciones:

Quedan obligados a someterse a las mismas los conductores antes indicados en los supuestos previstos en la legislación de seguridad vial.

La obligación anterior alcanza el sometimiento a la obtención de una muestra de saliva con los instrumentos adecuados. De obtenerse un resultado positivo, los conductores podrán someterse a un análisis de sangre, para confirmar los resultados anteriores. Por razones médicas, debidamente justificadas, podrá sustituirse el análisis de sangre por el de cualquier otro fluido corporal interno o por la obtención de muestras externas.

En caso de accidente, a instancia de la policía judicial, se podrá someter a un análisis de sangre a los conductores cuando, por el alcance de las lesiones sufridas, no resulte posible practicarles las pruebas en aire espirado o en saliva.

La policía judicial solicitará de la autoridad judicial competente la autorización correspondiente para llevar a cabo las actuaciones anteriores cuando las personas afectadas, por razón de su fallecimiento o por encontrarse en estado inconsciente, no pudiesen expresar su consentimiento sobre la obtención de las muestras y su finalidad.

Cuando en virtud de lo dispuesto en los párrafos anteriores o en virtud de lo establecido en las normas de seguridad vial, se practicaren análisis de sangre u otros análogos, la policía judicial requerirá además al personal que los realice para que remita el resultado al Juzgado de guardia por el medio más rápido y, en todo caso, cuando así proceda, antes del día y hora de la citación a que se refieren las reglas anteriores”.

JUSTIFICACIÓN

“Resulta imprescindible una regulación legal de la prueba que permita constatar que se conduce bajo el efecto de algún producto psicotrópico de forma que se ponga en riesgo la seguridad vial.”

Para la defensa de la enmienda en nombre del Grupo Parlamentario Popular, el señor Souvirón García:

“Las enmiendas propuestas por el Grupo Parlamentario Popular tratan de dar algún tipo de apoyatura legal a las Fuerzas de Seguridad, en concreto, a las policías locales y a la Guardia Civil -no solamente para el caso de conducir bajo los efectos del alcohol, sino también bajo los efectos de otras drogas-, para poder sancionar con la severidad que merecen este tipo de conductas tan irresponsables, cuestiones como tasar un plazo para la revisión de la señalización de los tramos de velocidad, -revisión obligada para el Gobierno, según establece el proyecto de ley-; las relativas a la normativa sobre velocidad, tal y como se añade ahora, e, incluso, si no hay ninguna discusión, las cuestiones relativas a la tasa de alcohol. Como ven, mi grupo no ha reproducido la línea de alguna de las enmiendas que presentamos en el Congreso de los Diputados precisamente para favorecer la posibilidad de acuerdo y de aproximación. Sin embargo, sí consideramos necesaria cierta gradualidad penal en el asunto de la velocidad -donde tampoco entramos en las limitaciones cuantitativas recogidas en el proyecto de ley-, dejando un mínimo margen de interpretación a la autoridad judicial en este terreno.”

Enmienda Núm. 19

Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió)

Disposición final

De adición.

Redacción que se propone:

Disposición final (nueva). Modificación de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

«Se modifica la regla 7.a del apartado 1 del artículo 796 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, que pasa a tener la siguiente redacción:

“7.a La práctica de las pruebas de alcoholemia se ajustará a lo establecido en la legislación de seguridad vial.

La práctica de las pruebas para detectar la posible presencia y, en su caso, la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas, en los conductores de vehículos a motor y ciclomotores, a realizar por la policía judicial, además de ajustarse a lo establecido en las normas de seguridad vial, reunirá los siguientes requisitos y determinará las siguientes obligaciones:

Quedan obligados a someterse a las mismas los conductores antes indicados en los supuestos previstos en la legislación de seguridad vial.

La obligación anterior alcanza el sometimiento a la obtención de una muestra de saliva con los instrumentos adecuados. De obtenerse un resultado positivo, los conductores quedan obligados a someterse a un análisis de sangre, para confirmar los resultados anteriores, y determinarán, en su caso, cuantitativamente y cualitativamente las sustancias halladas.

Al mismo análisis de sangre están obligados los conductores, cuando existan dificultades para la obtención de la muestra de saliva o no resulte conveniente la misma por las circunstancias concurrentes en el afectado. Por razones médicas, debidamente justificadas, podrá sustituirse el análisis de sangre por el de cualquier otro fluido corporal interno o por la obtención de muestras externas.

No obstante lo señalado en los párrafos anteriores, en caso de accidente, a instancia de la policía judicial, será obligatorio el sometimiento a un análisis de sangre para los conductores o usuarios afectados, cuando, por razón de fallecimiento o por el alcance de las lesiones sufridas, en el mismo no resulte posible practicarles las pruebas en aire espirado o en saliva.

La policía judicial solicitará de la autoridad judicial competente la autorización correspondiente para llevar a cabo las actuaciones anteriores cuando las personas afectadas, por razón de su fallecimiento o por encontrarse en estado inconsciente, no pudiesen expresar su consentimiento sobre la obtención de las muestras y su finalidad.

Quando en virtud de lo dispuesto en los párrafos anteriores o en virtud de lo establecido en las normas de seguridad vial, se practicaren análisis de sangre u otros análogos, la policía judicial requerirá además al personal que los realice para que remita el resultado al Juzgado de guardia por el medio más rápido y, en todo caso, cuando así proceda, antes del día y hora de la citación a que se refieren las reglas anteriores.”

JUSTIFICACIÓN

“Parece oportuno incluirse en la Proposición de Ley determinadas modificaciones de la normativa procesal con objeto de permitir la mejora de los actos de investigación en relación a los delitos en materia de seguridad vial.”

Para la defensa de las enmiendas 15 a 19, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), el señor Jané:

“La última de las enmiendas presentadas por mi grupo trata de atender una petición de las asociaciones de víctimas -que celebraron un congreso en Madrid y así lo pidieron de manera clara- y de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Lo que nos piden es que modifiquemos el artículo 796 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal para que tras el ingreso hospitalario de una víctima de un accidente de tráfico se facilite la práctica de pruebas y analíticas para detectar la posible presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

Se nos pedía una modificación de la Ley de Enjuiciamiento Criminal porque a veces se requieren una serie de autorizaciones y trámites que dificultan que se pueda realizar esa analítica en el momento. A veces la analítica de saliva no es suficiente y era necesario reformar esta ley. También en este caso parece ser que no es posible emprender hoy esta modificación. Mi grupo hubiera preferido que se hubiera aprobado, pero tampoco someteremos a votación esa enmienda si no forma parte de ese consenso.”

PROPUESTA DE DISPOSICIÓN ADICIONAL

Enmienda Núm. 13

Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP).

De modificación.

El texto que se propone quedará redactado de la siguiente forma:

«Disposición Adicional. Revisión de la señalización vial.

El Gobierno impulsará, de acuerdo con las administraciones competentes, una revisión de la señalización vial para adecuar los límites de velocidad a las exigencias derivadas de una mayor seguridad vial en el plazo máximo de seis meses.»

JUSTIFICACIÓN

Es necesario establecer un plazo.

Enmienda Núm. 6

De los Grupos Parlamentarios Socialista (GPS), Entesa Catalana de Progrés (GPECP), Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU), de Senadores de Coalición Canaria (GPCC) y Mixto (GPMX) formulan la siguiente enmienda a la Disposición adicional.

Se propone la siguiente redacción:

Revisión de la señalización vial y de la Normativa reguladora de los límites de velocidad.

«El Gobierno impulsará, de acuerdo con las Administraciones competentes, una revisión de la señalización vial y de la normativa reguladora de los límites de velocidad, para adecuar los mismos a las exigencias derivadas de una mayor seguridad vial.»

JUSTIFICACIÓN

“La regulación legal que se establece para los que sobrepasen la velocidad permitida hace necesario proceder a la revisión de la señalización vial y de la normativa que regula y fija los límites de velocidad que permitan un mejor y más ajustado cumplimiento de la norma.”

PROPUESTA DE DISPOSICIÓN ADICIONAL NUEVA

Enmienda Núm. 5

Del Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP)
formula la siguiente enmienda a la Disposición adicional nueva.

Quedaría redactada como sigue:

«En el plazo de un año desde la entrada en vigor de la presente Ley el Gobierno deberá regular la instalación obligatoria de limitadores de velocidad en 180 Km/hora para todos los vehículos a motor y ciclomotores en circulación.»

JUSTIFICACIÓN

“Si se va a penalizar el exceso de velocidad sería conveniente que se estudiase al menos el establecimiento de limitadores de velocidad. Es un contrasentido que mientras se penaliza el exceso de velocidad la industria automovilista venda cada vez mayor potencia.”

Para la defensa de las enmiendas números 7 y 8 tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Vasco, la señora Uría.

La señora URÍA ETXEBARRÍA:

“Son muchas cosas las que se pueden hacer y una de nuestras propuestas es precisamente esta, introducir limitadores de velocidad para que los conductores de coches tengan esta limitación y nos apartemos de la visión que nos viene a través de la publicidad, según la cual el ir mucho más rápido es algo muy positivo y mucho mejor. Entendemos que debemos hacer frente a esta realidad mediática e introducir estos limitadores, sería una herramienta muy útil.”

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Sáez Jubero:

“En cuanto a la portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, También ha argumentado con especial énfasis la enmienda número 6, que hace referencia a los limitadores de velocidad. Desde nuestro grupo parlamentario también valoramos la oportunidad de introducirlo o no en esta proposición no de ley. Pero debemos rechazarla por un criterio que usted va a tener que comprender, y es que la introducción de elementos obligatorios en el automóvil se establece por directivas europeas que fijan las homologaciones de los diferentes vehículos, y no estaríamos en disposición de poderlo contemplar en esta reforma del Código Penal.”

PROPUESTA DE DISPOSICIÓN FINAL NUEVA

Enmienda Núm. 8

De los Grupos Parlamentarios Socialista (GPS), Entesa Catalana de Progrés (GPECP), Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU), de Senadores de Coalición Canaria (GPCC) y Mixto (GPMX)

Formula la siguiente enmienda a la Disposición final nueva.

Disposición Final Primera bis.(Nueva)

Se propone la adición de una nueva Disposición Final:

Primera bis con el contenido siguiente:

«Disposición Final Primera bis. Naturaleza de la Ley.

Tienen el carácter de Ley Orgánica todos los preceptos de esta Ley, excepto la Disposición Adicional, la Disposición Derogatoria única y la Disposición final primera.»

JUSTIFICACIÓN

“El contenido de estas disposiciones no justifica su regulación mediante el procedimiento exigido para la aprobación de Ley orgánica, al carecer de los requisitos exigidos por el texto constitucional para que deban regularse con tal carácter, dado que introduciría una innecesaria rigidez en el ordenamiento jurídico afectado.”

PROPUESTA DE CREACIÓN DEL ARTÍCULO 385 BIS DEL CÓDIGO PENAL

Enmienda Núm. 17

Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió)

Al apartado noveno.bis al artículo único

Redacción que se propone:

Artículo único. Apartado noveno.bis (nuevo).

«Se añade el Título XVII bis al Libro II, cuya rúbrica es la siguiente:

“De las organizaciones y grupos criminales”

JUSTIFICACIÓN

En relación con la enmienda posterior.

Enmienda Núm. 18

Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió)

Apartado noveno.ter al artículo único

Redacción que se propone:

Artículo único. Apartado noveno.ter (nuevo).

Se añade el artículo 385 bis, con la siguiente redacción:

“1. Los que formaren parte de organizaciones o grupos que tengan por objeto cometer delitos, serán castigados con la pena de prisión de dos a seis años. Se impondrá la pena en su mitad superior si los delitos fueren contra la vida o la integridad de las personas, la libertad, la libertad o indemnidad sexual, el patrimonio o la Hacienda Pública y la Seguridad Social.

2. A los jefes o dirigentes de las organizaciones o grupos mencionados en el apartado anterior se les impondrá la pena superior en grado.

3. La colaboración en las actividades de dichas organizaciones o grupos se castigará con la pena de prisión de dos a cuatro años.

4. Lo dispuesto en los números anteriores será de aplicación salvo que correspondiera mayor pena con arreglo a otro precepto de este Código.

En todo caso, las penas previstas en este artículo se impondrán sin perjuicio de las que correspondan por los delitos efectivamente cometidos.

5. Los Jueces o Tribunales, razonándolo en la sentencia, podrán imponer la pena inferior en uno o dos grados, siempre que el sujeto haya abandonado volunta-

riamente sus actividades delictivas y haya colaborado activamente con las autoridades o sus agentes, bien para impedir la producción del delito, bien para obtener pruebas decisivas para la identificación o captura de otros responsables o para impedir la actuación o el desarrollo de las organizaciones o grupos a los que haya pertenecido o con los que haya colaborado”.

JUSTIFICACIÓN

“De acuerdo con el texto propuesto por el Gobierno en el Proyecto de Ley, con el objetivo de mejorar la eficacia de la persecución por parte de las fuerzas policiales de los integrantes de bandas organizadas, y recogiendo las propuestas formuladas por diferentes organismos, debe castigarse la participación y colaboración con organizaciones que tengan por objeto cometer delitos, previendo la suficiente agravación si estos delitos se dirigen contra la vida o la integridad de las personas, la libertad, la libertad o indemnidad sexual o el patrimonio.”

Para la defensa de las enmiendas 15 a 19, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), el señor Jané:

“ Desde el inicio de la tramitación del proyecto de Ley del Código Penal nuestro grupo parlamentario -y quiero citar aquí a nuestro portavoz, Josep Antoni Duran i Lleida- tenía un gran interés en uno de sus artículos, el 385 bis, el que viene a penalizar a quienes forman parte de bandas organizadas para cometer delitos, hurtos, los típicos robos nocturnos, que muchas veces quedan en tentativa. Si se penaliza formar parte de una banda se podría dar una respuesta penal mucho mejor. Por eso, mi grupo presentó dos enmiendas para rescatar del proyecto global ese artículo 385 bis y el título correspondiente que incorporaba el mismo. Lamentablemente no hemos llegado a un acuerdo. Se nos dice que se abre la caja del Código Penal y que si ahora introducimos esto por qué no se introducen también otros aspectos. Yo lo respeto, aunque no lo comparto, y por tanto voy a retirar esas enmiendas porque no son objeto de consenso. Pero repito que desde el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) creemos que hubiera sido útil rescatar ese artículo, como habíamos dicho desde que se planteó la segregación, segregar seguridad vial y segregar también los aspectos relativos a la seguridad ciudadana.”

ANEXOS

Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial. (BOE 63/1990, de 14 marzo 1990)²⁰

La Ley 18/1989 de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, autoriza al Gobierno para que, con sujeción a los principios y criterios que resultan de dichas bases, apruebe, en el plazo de un año, un texto articulado, como instrumento normativo idóneo que permite revestir de rango legal las disposiciones en materia de circulación de vehículos caracterizados al mismo tiempo por su importancia desde el punto de vista de los derechos individuales y por su complejidad técnica.

En efecto, el fenómeno del tráfico de vehículos a motor se ha generalizado y extendido de tal manera que puede afirmarse que forma parte de la vida cotidiana y que se ha transformado en una de las expresiones más genuinas del ejercicio de la libertad de circulación. Pero, al efectuarse de forma masiva y simultánea, lleva consigo una serie de problemas que es necesario regular para que aquel ejercicio no lesione intereses individuales o colectivos que deben ser objeto de protección pública.

Las innegables secuelas negativas del tráfico tienen su máximo exponente en los accidentes de circulación, que representan un alto coste para la sociedad y vienen a acentuar la obligada intervención de los poderes públicos en el mantenimiento de la seguridad de la circulación vial, como corolario inexcusable de la competencia exclusiva que otorga al Estado, en materia de tráfico y de circulación de vehículos a motor, el art. 149,1 21ª CE.

En su virtud, de conformidad con la autorización prevista en el art. único Ley de Bases 18/1989, a propuesta del Ministro del Interior, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 2 marzo 1990,

DISPONGO:

Artículo único

Se aprueba el adjunto texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, de acuerdo con los principios y criterios contenidos en la Ley de Bases 18/1989 de 25 julio.

20 *Última reforma de la presente disposición realizada por Ley 17/2005, de 19 julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial*

TÍTULO PRELIMINAR. OBJETO DE LA LEY Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1. Objeto de la Ley

1. La presente ley tiene por objeto establecer una regulación legal en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

2. A tal efecto, la presente ley regula:

a) El ejercicio de las competencias que, de acuerdo con la Constitución y los Estatutos de Autonomía, corresponden en tales materias a la Administración del Estado, así como la determinación de las que corresponden en todo caso a las Entidades Locales.

b) Las normas de circulación para los vehículos, así como las que por razón de seguridad vial han de regir para la circulación de peatones y animales por las vías de utilización general; estableciéndose a tal efecto los derechos y obligaciones de los usuarios de dichas vías.

c) Los elementos de seguridad activa y pasiva y su régimen de utilización, así como las condiciones técnicas de los vehículos y de las actividades industriales que afecten de manera directa a la seguridad vial.

d) Los criterios de señalización de las vías de utilización general.

e) Las autorizaciones que, para garantizar la seguridad y fluidez de la circulación vial, debe otorgar la Administración con carácter previo a la realización de actividades relacionadas con la circulación de vehículos, especialmente a motor, así como las medidas cautelares que puedan ser adoptadas en orden al mismo fin.

f) Las infracciones derivadas del incumplimiento de las normas establecidas y las sanciones aplicables a las mismas, así como las peculiaridades del procedimiento sancionador en este ámbito.

Artículo 2. Ambito de aplicación

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.

Artículo 3. Conceptos utilizados

A los efectos de esta ley y sus disposiciones complementarias, los conceptos básicos sobre vehículos, vías públicas y usuarios de las mismas, se entenderán utilizados en el sentido que para cada uno de ellos se concreta en el anexo al presente texto.

TÍTULO PRIMERO. DEL EJERCICIO Y LA COORDINACIÓN DE LAS COMPETENCIAS SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL

CAPÍTULO PRIMERO. COMPETENCIAS

Artículo 4. Competencias de la Administración del Estado

Sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas las Comunidades Autónomas a través de sus propios Estatutos y además, de las que se asignan al Ministerio del Interior en el artículo siguiente, corresponderá a la Administración del Estado:

- a) La facultad de determinar la normativa técnica básica que afecte de manera directa a la seguridad vial.
- b) La previa homologación, en su caso, de los elementos de los vehículos, remolques y semirremolques que afecten a la seguridad vial, así como la facultad de dictar instrucciones y directrices en materia de inspección técnica de vehículos.
- c) La publicación de las normas básicas y mínimas para la programación de la educación vial en las distintas modalidades de la enseñanza.
- d) La aprobación del cuadro de las enfermedades y defectos físicos y psíquicos que inhabilitan para conducir y la fijación de los requisitos sanitarios mínimos para efectuar los reconocimientos para su detección, así como la inspección, control y en su caso, suspensión o cierre de los establecimientos dedicados a esta actividad.
- e) La determinación de las drogas, estupefacientes, productos psicotrópicos y estimulantes u otras sustancias análogas que puedan afectar a la conducción, así como de las pruebas para su detección y sus niveles máximos.
- f) La coordinación de la prestación de la asistencia sanitaria en las vías públicas o de uso público.
- g) La facultad de suscribir Tratados y Acuerdos internacionales relativos a la seguridad de los vehículos y de sus partes y piezas, así como de dictar las disposiciones pertinentes para implantar en España la reglamentación internacional derivada de los mismos.
- h) La facultad de regular aquellas actividades industriales que tengan una incidencia directa sobre la seguridad vial y, en especial, la de los talleres de reparación de vehículos.
- i) La regulación del transporte de personas y señaladamente, el de menores²¹ y el transporte escolar, a los efectos relacionados con la seguridad vial.
- j) La regulación del transporte de mercancías y, especialmente, el de mercancías peligrosas, perecederas y contenedores, de acuerdo con la reglamentación internacional, a los efectos relacionados con la seguridad vial.

21 Apartado i), la expresión niños queda sustituida por la de menores por art. único. uno Ley 19/2001 de 19 diciembre.

Artículo 5. Competencias del Ministerio del Interior²²

Se atribuyen al Ministerio del Interior las siguientes competencias en el ámbito de esta Ley, sin perjuicio de las que tengan asumidas las Comunidades Autónomas en sus propios Estatutos:

- a) Expedir y revisar los permisos y licencias para conducir vehículos a motor y ciclomotores con los requisitos sobre conocimientos, aptitudes técnicas y condiciones psicofísicas y periodicidad que se determinen reglamentariamente, así como la anulación, intervención, revocación y, en su caso, suspensión de aquéllos.
- b) Canjear, de acuerdo con las normas reglamentarias aplicables, los permisos para conducir expedidos en el ámbito militar y policial por los correspondientes en el ámbito civil, así como los permisos expedidos en el extranjero cuando así lo prevea la legislación vigente.
- c) Conceder las autorizaciones de apertura y funcionamiento de centros de formación de conductores y declarar la nulidad, así como los certificados de aptitud y autorizaciones que permitan acceder a la actuación profesional en materia de enseñanza de la conducción y acreditar la destinada al reconocimiento de aptitudes psicofísicas de los conductores, con los requisitos y condiciones que reglamentariamente se determinen.
- d) La matriculación y expedición de los permisos o licencias de circulación de los vehículos a motor, remolques, semirremolques y ciclomotores, así como la anulación, intervención o revocación de dichos permisos o licencias, con los requisitos y condiciones que reglamentariamente se establezcan.
- e) Expedir las autorizaciones o permisos temporales y provisionales para la circulación de vehículos hasta su matriculación.
- f) El establecimiento de normas especiales que posibiliten la circulación de vehículos históricos y fomenten la conservación y restauración de los que integran el patrimonio histórico cultural.
- g) La retirada de los vehículos de la vía fuera de poblado y la baja temporal o definitiva de la circulación de dichos vehículos.
- h) Los registros de vehículos, de conductores e infractores, de profesionales de la enseñanza de la conducción, de centros de formación de conductores, de los centros de reconocimiento para conductores de vehículos a motor y de manipulación de placas de matrícula, en la forma que reglamentariamente se determine.
- i) La vigilancia y disciplina del tráfico en toda clase de vías interurbanas y en travesías cuando no exista policía local, así como la denuncia y sanción de las infracciones a las normas de circulación y de seguridad en dichas vías.
- j) La denuncia y sanción de las infracciones por incumplimiento de la obligación de someterse a la inspección técnica de vehículos, así como a las prescripciones derivadas de aquélla, y por razón del ejercicio de actividades industriales que afecten de manera directa a la seguridad vial.

22 Precepto redactado por art. único uno Ley 17/2005, de 19 julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

- k) La regulación, gestión y control del tráfico en vías interurbanas y en travesías, estableciendo para estas últimas fórmulas de cooperación o delegación con las entidades locales, y sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones y de las facultades de otros departamentos ministeriales.
- l) Establecer las directrices básicas y esenciales para la formación y actuación de los agentes de la autoridad en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, sin perjuicio de las atribuciones de las corporaciones locales, con cuyos órganos se instrumentará, de común acuerdo, la colaboración necesaria.
- m) La autorización de pruebas deportivas que hayan de celebrarse utilizando en todo o parte del recorrido carreteras estatales, previo informe de las Administraciones titulares de las vías públicas afectadas, e informar, con carácter vinculante, las que se vayan a conceder por otros órganos autonómicos o municipales, cuando hayan de circular por vías públicas o de uso público en que la Administración General del Estado tiene atribuida la vigilancia y regulación del tráfico.
- n) Cerrar a la circulación, con carácter excepcional, carreteras o tramos de ellas, por razones de seguridad o fluidez del tráfico, en la forma que se determine reglamentariamente.
- ñ) La coordinación de la estadística y la investigación de accidentes de tráfico, así como las estadísticas de inspección de vehículos, en colaboración con otros organismos oficiales y privados, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.
- o) La realización de las pruebas, reglamentariamente establecidas, para determinar el grado de intoxicación alcohólica, o por estupefacientes, psicotrópicos o estimulantes, de los conductores que circulen por las vías públicas en las que tienen atribuida la vigilancia y el control de la seguridad de la circulación vial.
- p) Gestionar los cursos de sensibilización y reeducación vial que han de realizar los conductores como consecuencia de la pérdida parcial o total de los puntos que les hayan sido asignados, elaborar el contenido de los cursos, así como su duración y requisitos. Dicha gestión podrá realizarse, mediante concesión, de acuerdo con lo establecido en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas.
- q) La garantía de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, especialmente en su calidad de conductores, en todos los ámbitos regulados en esta ley.

Artículo 6. Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico

1. El Ministerio del Interior ejerce las competencias relacionadas en el artículo anterior a través del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.
2. Para el ejercicio de las competencias atribuidas al Ministerio del Interior en materia de vigilancia, regulación y control del tráfico y de la seguridad vial, así como para la denuncia de las infracciones a las normas contenidas en esta ley, y para las labores de protección y auxilio en las vías públicas o de uso público, actuarán, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, las Fuerzas de la Guardia Civil, especialmente su Agrupación de Tráfico, que a estos efectos depende específicamente de la Jefatura Central de Tráfico.

Artículo 7. Competencias de los Municipios

Se atribuyen a los Municipios, en ámbito de esta ley, las siguientes competencias:

a) La ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como su vigilancia por medio de agentes propios, la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.

b) La regulación mediante Ordenanza Municipal de Circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

c) La inmovilización de los vehículos en vías urbanas cuando no se hallen provistos de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida hasta que se logre la identificación de su conductor.

La retirada de los vehículos de las vías urbanas y el posterior depósito de aquéllos cuando obstaculicen o dificulten la circulación o supongan un peligro para ésta o se encuentren incorrectamente aparcados en las zonas de estacionamiento restringido, en las condiciones previstas para la inmovilización en este mismo artículo.

Igualmente, la retirada de vehículos en las vías interurbanas y el posterior depósito de éstos, en los casos y condiciones que reglamentariamente se determinen.

d) La autorización de pruebas deportivas cuando discurran íntegra y exclusivamente por el casco urbano, exceptuadas las travesías.

e) La realización de las pruebas a que alude el apartado o) art.5, de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca.

f) El cierre de vías urbanas cuando sea necesario.

CAPÍTULO II. CONSEJO SUPERIOR DE TRÁFICO Y SEGURIDAD DE LA CIRCULACIÓN VIAL

Artículo 8. Composición y competencias²³

1. Para garantizar la coordinación de las competencias de las diferentes Administraciones Públicas se crea, bajo la presidencia del Ministro del Interior y como órgano consultivo en lo relativo al impulso y mejora de la seguridad del tráfico vial, el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, en el que, junto con

23 Apartados 2 y 4 redactados por art. único cinco Ley 19/2001 de 19 diciembre.

la Administración del Estado, las Comunidades Autónomas y las Administraciones Locales, estarán representadas las organizaciones profesionales, económicas, sociales y de consumidores y usuarios más significativas, directamente relacionadas con el tráfico y la seguridad vial.

2. Dentro del campo de la seguridad vial, elaborará y propondrá planes de actuación conjunta, para cumplimentar las directivas previamente marcadas por el Gobierno o para someterlos a su aprobación; asesorará a los órganos superiores de decisión e informará sobre la publicidad de los vehículos a motor, sobre convenios y tratados internacionales y los proyectos de disposiciones de carácter general en materia de circulación de vehículos; así mismo coordinará e impulsará la actuación de los distintos organismos, entidades y asociaciones que desarrollen actividades relacionadas con la seguridad vial.

3. El Consejo funcionará en Pleno y en Comisiones y Grupos de Trabajo.

4. El Pleno es el órgano colegiado presidido por el Ministro del Interior con representación ponderada de las distintas Administraciones públicas, así como de las diversas organizaciones profesionales, económicas y sociales, y de consumidores y usuarios.

Su composición se determinará reglamentariamente, dentro de los siguientes límites: diecinueve miembros con voz y voto que representarán a la Administración General del Estado; diecinueve miembros con voz y voto que representarán a las Comunidades Autónomas y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla; diecinueve miembros con voz y voto que representarán a la Administración Local y veintisiete miembros con voz y voto que representarán a las organizaciones a que se refiere el párrafo anterior.

5. Se constituirá una Comisión del Consejo en cada Comunidad Autónoma. Asimismo se constituirá una Comisión del Consejo para el estudio del tráfico y la seguridad en vías urbanas.

TÍTULO II. NORMAS DE COMPORTAMIENTO EN LA CIRCULACIÓN

CAPÍTULO PRIMERO. NORMAS GENERALES

Artículo 9. Usuarios y conductores

1. Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan indebidamente la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes.

2. En particular se deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario.

Artículo 10. Obras y actividades prohibidas²⁴

1. La realización de obras, instalaciones, colocación de contenedores, mobiliario urbano o cualquier otro elemento u objeto de forma permanente o provisional en las vías objeto de esta Ley necesitará la autorización previa del titular de las mismas y se regirán por lo dispuesto en la Ley de Carreteras y su Reglamento, y en las normas municipales. Las mismas normas serán aplicables a la interrupción de las obras, en razón de las circunstancias o características especiales del tráfico que podrá llevarse a efecto a petición de la Jefatura Central de Tráfico.

Las infracciones a estas normas se sancionarán en la forma prevista en la legislación de Carreteras, como asimismo la realización de obras en la carretera sin señalización o sin que ésta se atenga a la reglamentación técnica sobre el particular, sin perjuicio de la normativa municipal sancionadora.

2. Se prohíbe arrojar, depositar o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento, hacerlos peligrosos o deteriorar aquélla o sus instalaciones, o producir en la misma o en sus inmediaciones efectos que modifiquen las condiciones apropiadas para circular, parar o estacionar.

3. Quienes hubieran creado sobre la vía algún obstáculo o peligro, deberán hacerlo desaparecer lo antes posible, adoptando entretanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación.

4. Se prohíbe arrojar a la vía o en sus inmediaciones cualquier objeto que pueda dar lugar a la producción de incendios o, en general, poner en peligro la seguridad vial.

5. Se prohíbe la emisión de perturbaciones electromagnéticas, ruidos, gases y otros contaminantes en las vías objeto de esta ley, por encima de las limitaciones que reglamentariamente se establezcan.

Se prohíbe cargar los vehículos de forma distinta a lo que reglamentariamente se determine.

6. No podrán circular por las vías objeto de esta Ley los vehículos con niveles de emisión de ruido superiores a los reglamentariamente establecidos; así como tampoco emitiendo gases o humos en valores superiores a los límites establecidos y en los supuestos de haber sido objeto de una reforma de importancia no autorizada. Todos los conductores de vehículos quedan obligados a colaborar en las pruebas reglamentarias de detección que permitan comprobar las posibles deficiencias indicadas.

Artículo 11. Normas generales de conductores²⁵

1. Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos. Al aproximarse a otros usuarios de la vía, deberán adoptar las precaucio-

24 Párrafo 1 apdo. 1 y apartado 6 redactado y añadido respectivamente por art. único seis Ley 19/2001 de 19 diciembre.

25 Precepto redactado por art. único dos Ley 17/2005, de 19 julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

nes necesarias para su seguridad, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, personas ciegas o en general personas con discapacidad y con problemas de movilidad.

2. El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía. A estos efectos, deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros, y la adecuada colocación de los objetos o animales transportados para que no haya interferencias entre el conductor y cualquiera de ellos.

3. Queda prohibido conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, excepto durante la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención de permiso de conducción en las condiciones que se determinen reglamentariamente.

Se prohíbe la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares.

Quedan exentos de dicha prohibición los agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas.

4. Los conductores y ocupantes de los vehículos están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, cascos y demás elementos de protección y dispositivos de seguridad en las condiciones y con las excepciones que, en su caso, se determinen reglamentariamente. Los conductores profesionales cuando presten servicio público a terceros no se considerarán responsables del incumplimiento de esta norma por parte de los ocupantes del vehículo.

En todo caso, queda prohibido circular con menores de 12 años situados en los asientos delanteros del vehículo, salvo que utilicen dispositivos homologados al efecto. Asimismo, queda prohibido circular con niños menores de tres años situados en los asientos traseros del vehículo, salvo que utilicen para ello un sistema de sujeción homologado adaptado a su talla y a su peso con las excepciones que se establezcan reglamentariamente.

5. Queda prohibido circular con menores de 12 años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, con o sin sidecar, por cualquier clase de vía. Excepcionalmente, se permite esta circulación a partir de los siete años, siempre que los conductores sean los padres o madres, tutores o persona mayor de edad autorizada por ellos, utilicen casco homologado y se cumplan las condiciones específicas de seguridad establecidas reglamentariamente.

6. Se prohíbe que en los vehículos se instalen mecanismos o sistemas, se lleven instrumentos o se acondicionen de forma encaminada a eludir la vigilancia de los agentes de tráfico, y que se emitan o hagan señales con dicha finalidad.

Artículo 12. Bebidas alcohólicas, sustancias estupefacientes y similares²⁶

1. No podrá circular por las vías objeto de esta Ley, el conductor de vehículos o bicicletas con tasas superiores a las que reglamentariamente se establezcan de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas.

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

Dichas pruebas que se establecerán reglamentariamente y consistirán normalmente en la verificación del aire espirado mediante alcoholímetros autorizados, se practicarán por los agentes encargados de la vigilancia del tráfico. 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.

El personal sanitario vendrá obligado, en todo caso, a dar cuenta del resultado de las pruebas que realicen a la Autoridad judicial, a los órganos periféricos de la Jefatura Central de Tráfico y, cuando proceda, a las autoridades municipales competentes.

3. Reglamentariamente podrán establecerse pruebas para la detección de las demás sustancias a que se refiere el apartado primero del presente artículo, siendo obligatorio el sometimiento a las mismas de las personas a que se refiere el apartado anterior.

CAPÍTULO II. DE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS

SECCIÓN PRIMERA. Lugar en la vía

Artículo 13. Sentido de la circulación

Como norma general y muy especialmente en las curvas y cambios de rasante de reducida visibilidad, los vehículos circularán en todas las vías objeto de esta ley por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada, manteniendo la separación lateral suficiente para realizar el cruce con seguridad.

Artículo 14. Utilización de los carriles

1. El conductor de un automóvil, que no sea coche de minúsvulo, o de un vehículo especial con el peso máximo autorizado superior al que reglamentariamente se determine, circulará por la calzada y no por el arcén salvo por razones de emergencia y deberá, además, atenerse a las reglas siguientes:

26 Apartado 1, y primer párrafo apartado 2 redactados por art. sexto 1 y 2, respectivamente, Ley 43/1999 de 25 noviembre, sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo.

- a) En las calzadas con doble sentido de circulación y dos carriles, separados o no por marcas viales, circulará por el de su derecha.
- b) En las calzadas con doble sentido de circulación y tres carriles, separados por marcas longitudinales discontinuas, circulará también por el de su derecha, y en ningún caso por el situado más a su izquierda.
- c) Fuera de poblado, en las calzadas con más de un carril reservado para su sentido de marcha, circulará normalmente por el situado más a su derecha, si bien podrá utilizar el resto de los de dicho sentido cuando las circunstancias del tráfico o de la vía lo aconsejen, a condición de que no entorpezca la marcha de otro vehículo que le siga.

Cuando una de dichas calzadas tenga tres o más carriles en el sentido de su marcha, los conductores de camiones con el peso máximo autorizado superior al que reglamentariamente se determine, los de vehículos especiales que no estén obligados a circular por el arcén y los de conjuntos de vehículos de más de siete metros de longitud, circularán normalmente por el situado más a su derecha, pudiendo utilizar el inmediato en las mismas circunstancias y con igual condición a las citadas en el párrafo anterior.

d) Cuando se circule por calzadas de poblados con al menos dos carriles reservados para el mismo sentido, delimitados por marcas longitudinales, podrá utilizar el que mejor convenga a su destino, pero no deberá abandonarlo más que para prepararse a cambiar de dirección, adelantar, parar o estacionar.

2. Para el cómputo de carriles, a efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, no se tendrá en cuenta los destinados al tráfico lento ni los reservados a determinados vehículos, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.

Artículo 15. Utilización del arcén²⁷

1. El conductor de cualquier vehículo de tracción animal, vehículo especial con masa máxima autorizada no superior a la que reglamentariamente se determine, ciclo, ciclomotor, vehículo para personas de movilidad reducida o vehículo en seguimiento de ciclistas, en el caso de que no exista vía o parte de la misma que les esté especialmente destinada, circulará por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente, y, si no lo fuera, utilizará la parte imprescindible de la calzada. Deberán también circular por el arcén de su derecha, o, en las circunstancias a que se refiere este apartado, por la parte imprescindible de la calzada, los conductores de motocicletas, de turismos y de camiones con peso máximo autorizado, que no exceda del que reglamentariamente se determine que, por razones de emergencia, lo hagan a velocidad anormalmente reducida, perturbando con ello gravemente la circulación. No obstante, los conductores de bicicleta podrán superar la velocidad máxima fijada reglamentariamente para estos vehículos en aquellos tramos en los que las circunstancias de la vía aconsejen desarrollar una velocidad superior, pudiendo ocupar

27 Apartado 1 redactado por art. único ocho Ley 19/2001 de 19 diciembre.

incluso la parte derecha de la calzada que necesiten, especialmente en descensos prolongados con curvas.

2. Se prohíbe que los vehículos enumerados en el apartado anterior circulen en posición paralela, salvo las bicicletas y ciclomotores de dos ruedas, en los casos y forma que se permitan reglamentariamente, atendiendo a las circunstancias de la vía o a la peligrosidad del tráfico.

Artículo 16. Supuestos especiales del sentido de circulación

1. Cuando razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, podrá ordenarse por la autoridad competente otro sentido de circulación, la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general o para determinados vehículos o usuarios, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos, o la utilización de arcones o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto.

2. Para evitar entorpecimiento a la circulación y garantizar la fluidez de la misma, se podrán imponer restricciones o limitaciones a determinados vehículos y para vías concretas, que serán obligatorias para los usuarios afectados.

Artículo 17. Refugios, isletas o dispositivos de guía

Cuando en la vía existan refugios, isletas o dispositivos de guía, se circulará por la parte de la calzada que quede a la derecha de los mismos, en el sentido de la marcha, salvo cuando estén situados en una vía de sentido único o dentro de la parte correspondiente a un solo sentido de circulación, en cuyo caso podrá hacerse por cualquiera de los dos lados.

Artículo 18. Circulación en autopistas y autovías²⁸

1. Se prohíbe circular por autopistas y autovías con vehículos de tracción animal, bicicletas, ciclomotores y vehículos para personas de movilidad reducida.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, los conductores de bicicletas podrán circular por los arcones de las autovías, salvo que, por razones de seguridad vial, se prohíba mediante la señalización correspondiente.

2. Reglamentariamente se podrán establecer otras limitaciones de circulación, temporales o permanentes, en las demás vías objeto de esta Ley, cuando así lo exijan las condiciones de seguridad o fluidez en la circulación.

28 Apartado 1 redactado por art. único nueve Ley 19/2001 de 19 diciembre.

SECCIÓN SEGUNDA. Velocidad

Artículo 19. Límites de velocidad²⁹

1. Todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse.
2. La velocidad máxima y mínima autorizadas para la circulación de vehículos a motor se fijará reglamentariamente, con carácter general, para los conductores, los vehículos y las vías objeto de esta ley, de acuerdo con sus propias características. Los lugares con prohibiciones u obligaciones específicas de velocidad serán señalizados con carácter permanente, o temporal en su caso. En defecto de señalización específica, se cumplirá la genérica establecida para cada vía.
3. Se establecerá también reglamentariamente un límite máximo, con carácter general, para la velocidad autorizada en las vías urbanas y en poblado. Este límite podrá ser rebajado en travesías especialmente peligrosas, por acuerdo de la autoridad municipal con el titular de la vía, y en las vías urbanas, por decisión del órgano competente de la Corporación Municipal.
4. Las velocidades máximas fijadas para las vías rápidas y carreteras convencionales que no discurran por suelo urbano, sólo podrán ser rebasadas en 20 kilómetros por hora, por turismos y motocicletas, cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquéllas.
5. Se podrá circular por debajo de los límites mínimos de velocidad en los casos de transportes y vehículos especiales, o cuando las circunstancias de tráfico impidan el mantenimiento de una velocidad superior a la mínima sin riesgo para la circulación, así como en los supuestos de protección o acompañamiento a otros vehículos, en las condiciones que reglamentariamente se establezcan.

Artículo 20. Distancias y velocidad exigible³⁰

1. Salvo en caso de inminente peligro, todo conductor, para reducir considerablemente la velocidad de su vehículo, deberá cerciorarse que puede hacerlo sin riesgo para otros conductores y está obligado a advertirlo previamente y a realizarlo de forma que no produzca riesgo de colisión con los vehículos que circulan detrás del suyo, de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca.

29 Apartado cinco redactado por art. único diez Ley 19/2001 de 19 diciembre.

30 Apartado 2 y primer inciso apartado 3 redactados por art. único once Ley 19/2001 de 19 diciembre.

2. Todo conductor de un vehículo que circule detrás de otro deberá dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse, en caso de frenado brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado. No obstante, se permitirá a los conductores de bicicletas circular en grupo, extremando en esta ocasión la atención a fin de evitar alcances entre ellos.
3. Además de lo dispuesto en el apartado anterior, la separación que debe guardar todo conductor de vehículo que circule detrás de otro sin señalar su propósito de adelantamiento, deberá ser tal que permita al que a su vez le siga adelantarlo con seguridad, excepto si se trata de ciclistas que circulan en grupo. Los vehículos con peso máximo superior al autorizado que reglamentariamente se determine y los vehículos o conjuntos de vehículos de más de 10 metros de longitud total, deberán guardar, a estos efectos, una separación mínima de 50 metros.
4. Lo dispuesto en el apartado anterior no será de aplicación:
 - a) En poblado.
 - b) Donde estuviere prohibido el adelantamiento.
 - c) Donde hubiere más de un carril destinado a la circulación en su mismo sentido.
 - d) Cuando la circulación estuviere tan saturada que no permita el adelantamiento.
5. Se prohíbe entablar competiciones de velocidad en las vías públicas o de uso público, salvo que con carácter excepcional, se hubieran acotado para ello por la autoridad competente.

SECCIÓN TERCERA. Prioridad de paso

Artículo 21. Normas generales de prioridad

1. En las intersecciones, la preferencia de paso se verificará siempre ateniéndose a la señalización que la regule.
2. En defecto de señal que regule la preferencia de paso, el conductor está obligado a cederlo a los vehículos que se aproximen por su derecha, salvo en los siguientes supuestos:
 - a) Tendrán derecho de preferencia de paso los vehículos que circulen por una vía pavimentada frente a los procedentes de otra sin pavimentar.
 - b) Los vehículos que circulen por raíles tienen derecho de prioridad de paso sobre los demás usuarios.
 - c) En las glorietas, los que se hallen dentro de la vía circular tendrán preferencia de paso sobre los que pretendan acceder a aquéllas.
 - d) Reglamentariamente se podrán establecer otras excepciones.

Artículo 22. Tramos estrechos y de gran pendiente

1. En los tramos de la vía en los que por su estrechez sea imposible o muy difícil el paso simultáneo de dos vehículos que circulen en sentido contrario, donde no haya señalización expresa al efecto, tendrá derecho de preferencia de paso el que hubiere

entrada primero. En caso de duda sobre dicha circunstancia, tendrá la preferencia el vehículo con mayores dificultades de maniobra, de acuerdo con lo que se determine reglamentariamente.

2. En los tramos de gran pendiente, en los que se den las circunstancias de estrechez señaladas en el número anterior, la preferencia de paso la tendrá el vehículo que circule en sentido ascendente, salvo si éste pudiera llegar antes a un apartadero establecido al efecto. En caso de duda se estará a lo establecido en el número anterior.

Artículo 23. Conductores, peatones y animales³¹

1. Los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos, respecto de los peatones, salvo en los casos siguientes:

- a) En los pasos para peatones debidamente señalizados.
- b) Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no exista paso para éstos.
- c) Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando peatones que no dispongan de zona peatonal.

2. En las zonas peatonales, cuando los vehículos las crucen por los pasos habilitados al efecto, los conductores tienen la obligación de dejar pasar a los peatones que circulen por ellas.

3. También deberán ceder el paso:

- a) A los peatones que vayan a subir o hayan bajado de un vehículo de transporte colectivo de viajeros, en una parada señalizada como tal, cuando se encuentren entre dicho vehículo y la zona peatonal o refugio más próximo.
- b) A las tropas en formación, filas escolares o comitivas organizadas.

4. Los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos, respecto de los animales, salvo en los casos siguientes:

- a) En las cañadas debidamente señalizadas.
- b) Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya animales cruzándola, aunque no exista pasos para éstos.
- c) Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando animales que no dispongan de cañada.

5. Los conductores de bicicletas tienen prioridad de paso respecto a los vehículos a motor:

- a) Cuando circulen por un carril-bici, paso para ciclistas o arcén debidamente autorizado para uso exclusivo de conductores de bicicletas.
- b) Cuando para entrar en otra vía el vehículo a motor gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, existiendo un ciclista en sus proximidades.
- c) Cuando los conductores de bicicleta circulen en grupo, serán considerados como una única unidad móvil a los efectos de prioridad de paso. En circulación urbana se estará a lo dispuesto por la ordenanza municipal correspondiente.

31 Letra c) apartado 5 añadida por art. único doce Ley 19/2001 de 19 diciembre.

En los demás casos serán aplicables las normas generales sobre prioridad de paso entre vehículos contenidas en esta Ley.

Artículo 24. Cesión de paso e intersecciones

1. El conductor de un vehículo que haya de ceder el paso a otro no deberá iniciar o continuar su marcha o su maniobra, ni reemprenderlas, hasta haberse asegurado de que con ello no fuerza al conductor del vehículo que tiene la prioridad a modificar bruscamente la trayectoria o la velocidad del mismo y debe mostrar con suficiente antelación por su forma de circular, y especialmente con la reducción paulatina de la velocidad, que efectivamente va a cederlo.
2. Aun cuando goce de prioridad de paso, ningún conductor deberá penetrar con su vehículo en una intersección o en un paso para peatones si la situación de la circulación es tal que, previsiblemente, pueda quedar detenido de forma que impida u obstruya la circulación transversal.
3. Todo conductor que tenga detenido su vehículo en una intersección regulada por semáforo y la situación del mismo constituya obstáculo para la circulación deberá salir de aquélla sin esperar a que se permita la circulación en la dirección que se propone tomar, siempre que al hacerlo no entorpezca la marcha de los demás usuarios que avancen en el sentido permitido.

Artículo 25. Vehículos en servicios de urgencia

Tendrán prioridad de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía los vehículos de servicio de urgencia públicos o privados, cuando se hallen en servicio de tal carácter. Podrán circular por encima de los límites de velocidad establecidos y estarán exentos de cumplir otras normas o señales, en los casos y con las condiciones que reglamentariamente se determinen.

SECCIÓN CUARTA. Incorporación a la circulación

Artículo 26. Incorporación de vehículos a la circulación

El conductor de un vehículo parado o estacionado en una vía o procedente de las vías de acceso a la misma, de sus zonas de servicio o de una propiedad colindante, que pretenda incorporarse a la circulación, deberá cerciorarse previamente, incluso siguiendo las indicaciones de otra persona en caso necesario, de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios, cediendo el paso a otros vehículos y teniendo en cuenta la posición, trayectoria y velocidad de éstos, y lo advertirá con las señales obligatorias para estos casos. Si la vía a la que se accede está dotada de un carril de aceleración, el conductor que se incorpora a aquélla procurará hacerlo con velocidad adecuada a la misma.

Artículo 27. Conducción de vehículos en tramo de incorporación

Con independencia de la obligación de los conductores de los vehículos que se incorporen a la circulación de cumplir las prescripciones del artículo anterior, los demás conductores facilitarán, en la medida de lo posible, dicha maniobra, especialmente si se trata de un vehículo de transporte colectivo de viajeros, que pretende incorporarse a la circulación desde una parada señalizada.

SECCIÓN QUINTA. Cambios de dirección, de sentido y marcha atrás**Artículo 28. Cambios de vía, calzada y carril**

1. El conductor de un vehículo que pretenda girar a la derecha o a la izquierda para utilizar vía distinta de aquélla por la que circula, tomar otra calzada de la misma vía o para salir de la misma, deberá advertirlo previamente y con suficiente antelación a los conductores de los vehículos que circulan detrás del suyo y cerciorarse de que la velocidad y la distancia de los vehículos que se acerquen en sentido contrario le permiten efectuar la maniobra sin peligro, absteniéndose de realizarla de no darse estas circunstancias. También deberá abstenerse de realizar la maniobra cuando se trate de un cambio de dirección a la izquierda y no exista visibilidad suficiente.
2. Toda maniobra de desplazamiento lateral que implique cambio de carril, deberá llevarse a efecto respetando la prioridad del que circule por el carril que se pretende ocupar.
3. Reglamentariamente, se establecerá la manera de efectuar las maniobras necesarias para los distintos supuestos de cambio de dirección.

Artículo 29. Cambios de sentido

El conductor de un vehículo que pretenda invertir el sentido de su marcha deberá elegir un lugar adecuado para efectuar la maniobra, de forma que se intercepte la vía el menor tiempo posible, advertir su propósito con las señales preceptivas con la antelación suficiente y cerciorarse de que no va a poner en peligro u obstaculizar a otros usuarios de la misma. En caso contrario, deberá abstenerse de realizar dicha maniobra y esperar el momento oportuno para efectuarla. Cuando su permanencia en la calzada mientras espera para efectuar la maniobra de cambio de sentido, impida continuar la marcha de los vehículos que circulan detrás del suyo, deberá salir de la misma por su lado derecho, si fuera posible, hasta que las condiciones de la circulación le permitan efectuarlo.

Artículo 30. Prohibición de cambio de sentido

Se prohíbe efectuar el cambio de sentido en toda situación que impida comprobar las circunstancias a que alude el art.anterior, en los pasos a nivel y en los tramos de

vía afectados por la señal «túnel», así como en las autopistas y autovías, salvo en los lugares habilitados al efecto y, en general, en todos los tramos de la vía en que esté prohibido el adelantamiento, salvo que el cambio de sentido esté expresamente autorizado.

Artículo 31. Marcha hacia atrás

1. Se prohíbe circular hacia atrás, salvo en los casos en que no sea posible marchar hacia adelante ni cambiar de dirección o sentido de marcha, y en las maniobras complementarias de otra que las exija, y siempre con el recorrido mínimo indispensable para efectuarla.
2. La maniobra de marcha hacia atrás deberá efectuarse lentamente, después de haberlo advertido con las señales preceptivas y de haberse cerciorado, incluso apeándose o siguiendo las indicaciones de otra persona si fuera necesario, de que, por las circunstancias de visibilidad, espacio y tiempo necesarios para efectuarla, no va a constituir peligro para los demás usuarios de la vía.
3. Se prohíbe la maniobra de marcha atrás en autovías y autopistas.

SECCIÓN SEXTA. Adelantamiento

Artículo 32. Sentido del adelantamiento

1. En todas las carreteras objeto de esta ley, como norma general, el adelantamiento deberá efectuarse por la izquierda del vehículo que se pretenda adelantar.
2. Por excepción, y si existe espacio suficiente para ello, el adelantamiento se efectuará por la derecha y adoptando las máximas precauciones, cuando el conductor del vehículo al que se pretenda adelantar esté indicando claramente su propósito de cambiar de dirección a la izquierda o parar en ese lado, así como en las vías con circulación en ambos sentidos, a los tranvías que marchen por la zona central.
3. Reglamentariamente se establecerán otras posibles excepciones a la norma general señalada en el número 1 de este artículo, y particularidades de la maniobra de adelantamiento, en razón del carácter o configuración de la carretera en que se desarrolle esta maniobra.

Artículo 33. Normas generales del adelantamiento³²

1. Antes de iniciar un adelantamiento que requiera desplazamiento lateral, el conductor que se proponga adelantar deberá advertirlo con suficiente antelación, con las señales preceptivas, y comprobar que en el carril que pretende utilizar para el adelantamiento, existe espacio libre suficiente para que la maniobra no ponga en

32 Apartado 4 añadido por art. único trece Ley 19/2001 de 19 diciembre.

peligro ni entorpezca a quienes circulen en sentido contrario teniendo en cuenta la velocidad propia y la de los demás usuarios afectados. En caso contrario, deberá abstenerse de efectuarla.

2. También deberá cerciorarse de que el conductor del vehículo que le precede en el mismo carril no ha indicado su propósito de desplazarse hacia el mismo lado, en cuyo caso deberá respetar la preferencia que le asiste. No obstante, si después de un tiempo prudencial, el conductor del citado vehículo no ejerciera su derecho prioritario, se podrá iniciar la maniobra de adelantamiento del mismo, advirtiéndosele previamente con señal acústica u óptica.

3. Asimismo, deberá asegurarse de que no se ha iniciado la maniobra de adelantar a su vehículo por parte de ningún conductor que le siga por el mismo carril, y de que dispone de espacio suficiente para reintegrarse a su mano cuando termine el adelantamiento.

4. No se considerará adelantamiento a efectos de estas normas los producidos entre ciclistas que circulen en grupo.

Artículo 34. Ejecución del adelantamiento³³

1. Durante la ejecución del adelantamiento, el conductor que lo efectúe deberá llevar su vehículo a una velocidad notoriamente superior a la del que pretende adelantar y dejar entre ambos una separación lateral suficiente para realizarlo con seguridad.

2. Si después de iniciar la maniobra de adelantamiento advirtiera que se producen circunstancias que puedan hacer difícil la finalización del mismo sin provocar riesgos, reducirá rápidamente su marcha y regresará de nuevo a su mano, advirtiéndolo a los que le siguen con las señales preceptivas.

3. El conductor del vehículo que ha efectuado el adelantamiento deberá reintegrarse a su carril tan pronto como le sea posible y de modo gradual, sin obligar a otros usuarios a modificar su trayectoria o velocidad y advirtiéndolo a través de las señales preceptivas.

4. Todo conductor de vehículo automóvil que se proponga realizar un adelantamiento a un ciclo o ciclomotor, o conjunto de ellos, deberá realizarlo ocupando parte o la totalidad del carril contiguo de la calzada, siempre y cuando existan las condiciones precisas para realizar un adelantamiento en las condiciones previstas en la ley. Queda expresamente prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario.

Artículo 35. Vehículo adelantado

1. El conductor que advierta que otro que le sigue tiene el propósito de adelantar a su vehículo, estará obligado a ceñirse al borde derecho de la calzada, salvo en

33 Apartado 4 redactado por art. 71 uno Ley 62/2003 de 30 diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.

el supuesto de cambio de dirección a la izquierda o de parada en ese mismo lado a que se refiere el art. 32,2 en que deberá ceñirse a la izquierda todo lo posible, pero sin interferir la marcha de los vehículos que puedan circular en sentido contrario.

2. Se prohíbe al conductor del vehículo que va a ser adelantado aumentar la velocidad o efectuar maniobras que impidan o dificulten el adelantamiento. También estará obligado a disminuir la velocidad de su vehículo cuando, una vez iniciada la maniobra de adelantamiento, se produzca alguna situación que entrañe peligro para su propio vehículo, para el vehículo que la está efectuando, para los que circulan en sentido contrario o para cualquier otro usuario de la vía.

Artículo 36. Prohibiciones de adelantamiento

Queda prohibido adelantar:

1. En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida y, en general, en todo lugar o circunstancia en que la visibilidad disponible no sea suficiente para poder efectuar la maniobra o desistir de ella una vez iniciada, a no ser que los dos sentidos de circulación estén claramente delimitados y la maniobra pueda efectuarse sin invadir la zona reservada al sentido contrario.
2. En los pasos para peatones señalizados como tales y en los pasos a nivel y en sus proximidades.
3. En las intersecciones y en sus proximidades, salvo cuando:
 - a) Se trate de una plaza de circulación giratoria.
 - b) El adelantamiento deba efectuarse por la derecha, según lo previsto en el art. 32,2.
 - c) La calzada en que se realice goce de prioridad en la intersección y haya señal expresa que lo indique.
 - d) El adelantamiento se realice a vehículos de dos ruedas.

Artículo 37. Supuestos especiales de adelantamiento³⁴

Cuando en un tramo de vía en que esté prohibido el adelantamiento se encuentre inmovilizado un vehículo que, en todo o en parte, ocupe la calzada en el carril del sentido de la marcha y salvo que los casos en que la inmovilización responda a las necesidades del tráfico, podrá ser rebasado, aunque para ello haya de ocupar parte del carril izquierdo de la calzada, después de haberse cerciorado de que se puede realizar la maniobra sin peligro. Con idénticos requisitos, se podrá adelantar a conductores de bicicletas.

34 Precepto redactado por art. único quince Ley 19/2001 de 19 diciembre.

SECCIÓN SÉPTIMA. Parada y estacionamiento**Artículo 38. Normas generales de paradas y estacionamientos³⁵**

1. La parada o el estacionamiento de un vehículo en vías interurbanas deberá efectuarse siempre fuera de la calzada, en el lado derecho de la misma y dejando libre la parte transitable del arcén.
2. Cuando en vías urbanas tenga que realizarse en la calzada o en el arcén, se situará el vehículo lo más cerca posible de su borde derecho, salvo en las vías de único sentido, en las que se podrá situar también en el lado izquierdo.
3. La parada y el estacionamiento deberán efectuarse de tal manera que el vehículo no obstaculice la circulación ni constituya un riesgo para el resto de los usuarios de la vía, cuidando especialmente la colocación del mismo y el evitar que pueda ponerse en movimiento en ausencia del conductor, de acuerdo con las normas que reglamentariamente se establezcan.
4. El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas incluida la retirada del vehículo o la inmovilización del mismo cuando no se halle provisto de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida hasta que se logre la identificación del conductor.

Artículo 39. Prohibiciones de paradas y estacionamientos³⁶

1. Queda prohibido parar en los siguientes casos:
 - a) En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida, en sus proximidades y en los túneles.
 - b) En pasos a nivel, pasos para ciclistas y pasos para peatones.
 - c) En los carriles o partes de la vía reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios.
 - d) En las intersecciones y en sus proximidades.
 - e) Sobre los raíles de tranvías o tan cerca de ellos que pueda entorpecerse su circulación.
 - f) En los lugares donde se impida la visibilidad de la señalización a los usuarios a quienes les afecte u obligue a hacer maniobras.
 - g) En autovías o autopistas, salvo en las zonas habilitadas para ello.
 - h) En los carriles destinados al uso exclusivo del transporte público urbano, o en los reservados para las bicicletas.

35 Apartado 4 redactado por el art. único B) Ley 5/1997 de 24 marzo de reforma del texto articulado Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por RDLeg. 339/1990 de 2 marzo.

36 Letra j) apartado 1 añadida por art. único dieciséis Ley 19/2001 de 19 diciembre.

- i) En las zonas destinadas para estacionamiento y parada de uso exclusivo para el transporte público urbano.
 - j) En zonas señalizadas para uso exclusivo de minusválidos y pasos de peatones.
2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:
- a) En todos los descritos en el número anterior del presente artículo, en los que está prohibido la parada.
 - b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, sin colocar el distintivo que lo autoriza o cuando colocado el distintivo se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la ordenanza municipal.
 - c) En zonas señalizadas para carga y descarga.
 - d) En zonas señalizadas para uso exclusivo de minusválidos.
 - e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de peatones.
 - f) Delante de los vados señalizados correctamente.
 - g) En doble fila.

SECCIÓN OCTAVA. Cruce de pasos a nivel y puentes levadizos

Artículo 40. Normas generales sobre pasos a nivel y puentes levadizos

1. Todos los conductores deben extremar la prudencia y reducir la velocidad por debajo de la máxima permitida al aproximarse a un paso a nivel o a un puente levadizo.
2. Los usuarios que al llegar a un paso a nivel o a un puente levadizo lo encuentren cerrado o con la barrera o semibarrera en movimiento, deberán detenerse uno detrás de otro en el carril correspondiente hasta que tengan paso libre.
3. El cruce de la vía férrea deberá realizarse sin demora y después de haberse cerciorado de que, por las circunstancias de la circulación o por otras causas, no existe riesgo de quedar inmovilizado dentro del paso.
4. Los pasos a nivel y puentes levadizos estarán debidamente señalizados por el titular de la vía.

Artículo 41. Bloqueo de pasos a nivel y puentes levadizos

Cuando por razones de fuerza mayor quede un vehículo detenido en un paso a nivel o se produzca la caída de su carga dentro del mismo, el conductor estará obligado a adoptar las medidas adecuadas para el rápido desalojo de los ocupantes del vehículo y para dejar el paso expedito en el menor tiempo posible. Si no lo consiguiese, adoptará inmediatamente todas las medidas a su alcance para que, tanto los maquinistas de los vehículos que circulen por railes como los conductores del resto de los vehículos que se aproximen, sean advertidos de la existencia del peligro con la suficiente antelación.

SECCIÓN NOVENA. Utilización del alumbrado

Artículo 42. Uso obligatorio de alumbrado³⁷

1. Todos los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol o a cualquier hora del día, en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal «túnel», deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca.
2. También deberán llevar encendido, durante el resto del día el alumbrado que reglamentariamente se establezca:
 - a) Las motocicletas que circulen por cualquier vía objeto de esta ley.
 - b) Todos los vehículos que circulen por un carril reversible o en sentido contrario al normalmente utilizado en la calzada donde se encuentre situado bien sea un carril que les esté exclusivamente reservado o bien abierto excepcionalmente a la circulación en dicho sentido.
3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes debidamente homologados que reglamentariamente se determinen y que deberán poseer estos vehículos de acuerdo a dicha normativa. Cuando sea obligatorio el uso de alumbrado, los conductores de bicicletas además llevarán colocada alguna prenda reflectante si circulan por vía interurbana.

Artículo 43. Supuestos especiales de alumbrado

También será obligatorio utilizar el alumbrado que reglamentariamente se establezca, cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad como en caso de niebla, lluvia intensa, nevada, nubes de humo o de polvo o cualquier otra circunstancia análoga.

SECCIÓN DÉCIMA. Advertencias de los conductores

Artículo 44. Advertencias de los conductores.

1. Los conductores están obligados a advertir al resto de los usuarios de la vía acerca de las maniobras que vayan a efectuar con sus vehículos.
2. Como norma general, dichas advertencias se harán utilizando la señalización luminosa del vehículo o, en su defecto, con el brazo, de acuerdo con lo que se determine reglamentariamente.
3. Excepcionalmente o cuando así lo prevea alguna norma de esta ley o de sus reglamentos, podrán emplearse señales acústicas, quedando prohibido su uso inmotivado o exagerado.

37 Apartado 3 redactado por art. único diecisiete Ley 19/2001 de 19 diciembre.

4. Los vehículos de servicios de urgencia públicos o privados y otros vehículos especiales podrán utilizar otras señales ópticas y acústicas en los casos y en las condiciones que reglamentariamente se determinen.

CAPÍTULO III. OTRAS NORMAS DE CIRCULACIÓN

Artículo 45. Puertas³⁸

Se prohíbe llevar abiertas las puertas del vehículo, abrirlas antes de su completa inmovilización y abrirlas o apearse del mismo sin haberse cerciorado previamente de que ello no implica peligro o entorpecimiento para otros usuarios, especialmente cuando se refiere a conductores de bicicletas.

Artículo 46. Apagado de motor

Aun cuando el conductor no abandone su puesto, deberá parar el motor siempre que el vehículo se encuentre detenido en el interior de un túnel o en lugar cerrado y durante la carga de combustible.

Artículo 47. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad³⁹

1. Los conductores y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección en los casos y en las condiciones que reglamentariamente se determinen.

Los conductores y, en su caso, los ocupantes de bicicletas estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías interurbanas bajo las condiciones que reglamentariamente se establezcan.

2. Reglamentariamente se fijarán también las excepciones a la norma del número anterior, de acuerdo con las recomendaciones internacionales en la materia y atendiendo a las especiales condiciones de los conductores minusválidos.

Artículo 48. Tiempo de descanso y conducción

Por razones de seguridad podrán regularse los tiempos de conducción y descanso. También podrá exigirse la presencia de más de una persona habilitada para la conducción de un solo vehículo.

38 Precepto redactado por art. único dieciocho Ley 19/2001 de 19 diciembre.

39 Último párrafo apartado 1 añadido por art. quinto Ley 43/1999 de 25 noviembre, sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo.

Artículo 49. Peatones

1. Los peatones están obligados a transitar por la zona peatonal, salvo cuando ésta no exista o no sea practicable, en cuyo caso podrán hacerlo por el arcén o, en su defecto, por la calzada, de acuerdo con las normas que reglamentariamente se determinen.
2. Fuera de poblado, en todas las vías objeto de esta ley, y en tramos de poblado incluidos en el desarrollo de una carretera que no dispongan de espacio especialmente reservado para peatones, como norma general la circulación de los mismos se hará por la izquierda.
3. Salvo en los casos y en las condiciones que reglamentariamente se determinen, queda prohibida la circulación de peatones por autopistas.

Artículo 50. Animales

1. En las vías objeto de esta ley sólo se permitirá el tránsito de animales de tiro, carga o silla, cabezas de ganado aisladas, en manada o rebaño, cuando no exista itinerario practicable por vía pecuaria y siempre que vayan custodiados por alguna persona. Dicho tránsito se efectuará por la vía alternativa que tenga menor intensidad de circulación de vehículos y de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca.
2. Se prohíbe la circulación de animales por autopistas y autovías.

Artículo 51. Auxilio

1. 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 hubiere, 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.
2. Si por causa de accidente o avería el vehículo o su carga obstaculizaren la calzada, los conductores, tras señalar convenientemente el vehículo o el obstáculo creado, adoptarán las medidas necesarias para que sea retirado en el menor tiempo posible, debiendo sacarlo de la calzada y situarlo cumpliendo las normas de estacionamiento siempre que sea factible.

Artículo 52. Publicidad ⁴⁰

Se prohíbe la publicidad en relación con vehículos a motor que ofrezca en su argumentación escrita o verbal, en sus elementos sonoros o en sus imágenes, incitación a la velocidad excesiva, a la conducción temeraria, a situaciones de peligro o

⁴⁰ Precepto redactado por art. único diecinueve Ley 19/2001 de 19 diciembre.

cualquier otra circunstancia que suponga una conducta contraria a los principios de esta Ley o cuando dicha publicidad induzca al conductor a una falsa o no justificada sensación de seguridad. Esta publicidad estará sometida al régimen de autorización administrativa previa, de acuerdo con lo establecido en la legislación reguladora de la publicidad.

TÍTULO III. DE LA SEÑALIZACIÓN

CAPÍTULO ÚNICO

Artículo 53. Normas generales sobre señales⁴¹

1. Todos los usuarios de las vías objeto de esta ley están obligados a obedecer las señales de la circulación que establezcan una obligación o una prohibición y a adaptar su comportamiento al mensaje del resto de las señales reglamentarias que se encuentren en las vías por las que circulan.

A estos efectos, cuando la señal imponga una obligación de detención, no podrá reanudar su marcha el conductor del vehículo así detenido hasta haber cumplido la finalidad que la señal establece.

En los peajes dinámicos o telepeajes, los vehículos que los utilicen deberán estar provistos del medio técnico que posibilite su uso en condiciones operativas.

2. Salvo circunstancias especiales que lo justifiquen, los usuarios deben obedecer las prescripciones indicadas por las señales, aun cuando parezcan estar en contradicción con las normas de comportamiento en la circulación.

Artículo 54. Prioridad entre señales

1. El orden de prioridad entre los distintos tipos de señales de circulación es el siguiente:

1º) Señales y órdenes de los Agentes de la circulación.

2º) Señalización circunstancial que modifique el régimen normal de utilización de la vía.

3º) Semáforos.

4º) Señales verticales de circulación.

5º) Marcas viales.

2. En el caso de que las prescripciones indicadas por diferentes señales parezcan estar en contradicción entre sí, prevalecerá la prioritaria, según el orden a que se refiere el apartado anterior, o la más restrictiva si se trata de señales del mismo tipo.

41 Párrafos 2 y 3 apartado 1 añadidos por art. único veinte Ley 19/2001 de 19 diciembre.

Artículo 55. Formato de las señales

1. Reglamentariamente se establecerá el Catálogo Oficial de Señales de la Circulación y Marcas Viales, de acuerdo con las reglamentaciones y recomendaciones internacionales en la materia.
2. Dicho Catálogo especificará, necesariamente, la forma, color, diseño y significado de las señales, así como las dimensiones de las mismas en función de cada tipo de vía y sus sistemas de colocación.
3. Las señales y marcas viales que pueden ser utilizadas en las vías objeto de esta ley deberán cumplir las especificaciones que reglamentariamente se establezcan.

Artículo 56. Idioma de las señales

Las indicaciones escritas de las señales se expresarán al menos en el idioma español oficial del Estado.

Artículo 57. Mantenimiento de señales y señales circunstanciales

1. Corresponde al titular de la vía la responsabilidad del mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales. También corresponde al titular de la vía la autorización previa para la instalación en ella de otras señales de circulación. En caso de emergencia, los Agentes de la autoridad podrán instalar señales circunstanciales sin autorización previa.
2. La autoridad encargada de la regulación del tráfico será responsable de la señalización de carácter circunstancial en razón de las contingencias del mismo y de la señalización variable necesaria para su control, de acuerdo con la legislación de carreteras.
3. La responsabilidad de la señalización de las obras que se realicen en las vías objeto de esta ley corresponderá a los Organismos que las realicen o a las Empresas adjudicatarias de las mismas, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine. Los usuarios de la vía están obligados a seguir las indicaciones del personal destinado a la regulación del tráfico en dichas obras.

Artículo 58. Retirada, sustitución y alteración de señales

1. El titular de la vía o, en su caso, la autoridad encargada de la regulación del tráfico ordenará la inmediata retirada y, en su caso, la sustitución por las que sean adecuadas de las señales antirreglamentariamente instaladas, de las que hayan perdido su objeto y de las que no lo cumplan por causa de su deterioro.
2. Salvo por causa justificada, nadie debe instalar, retirar, trasladar, ocultar o modificar la señalización de una vía sin permiso del titular de la misma, o, en su caso, de la autoridad encargada de la regulación del tráfico o de la responsable de las instalaciones.

3. Se prohíbe modificar el contenido de las señales o colocar sobre ellas o en sus inmediaciones placas, carteles, marcas u otros objetos que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o su eficacia, deslumbrar a los usuarios de la vía o distraer su atención.

TÍTULO IV. DE LAS AUTORIZACIONES ADMINISTRATIVAS

CAPÍTULO PRIMERO. DE LAS AUTORIZACIONES EN GENERAL

Artículo 59. Normas generales sobre autorizaciones administrativas

1. Con objeto de garantizar la aptitud de los conductores para manejar los vehículos y la idoneidad de éstos para circular con el mínimo de riesgo posible, la circulación de vehículos a motor por las vías objeto de esta ley queda sometida al régimen de autorización administrativa previa.
2. Reglamentariamente se fijarán los datos que han de constar en las autorizaciones de los conductores y de los vehículos, debiendo figurar en todo caso en las de los primeros, el nombre y apellidos de su titular, la fecha de nacimiento, el domicilio, el lugar y fecha de expedición, el plazo de vigencia y la categoría de los vehículos que autoriza a conducir con las condiciones restrictivas que eventualmente se establezcan; y en las de los segundos, la matrícula, el número de bastidor, la fecha de fabricación y, en su caso, la contraseña de homologación, así como los datos del titular, las dimensiones y peso máximos autorizados, incluida la carga, y el número máximo de plazas autorizadas.
3. El conductor de un vehículo queda obligado a estar en posesión y llevar consigo su permiso o licencia para conducir válido, así como el permiso de circulación del vehículo y la tarjeta de inspección técnica o certificado de características, y deberán exhibirlos ante los Agentes de la autoridad que se lo soliciten, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.

CAPÍTULO II. DE LAS AUTORIZACIONES PARA CONDUCIR

Artículo 60. Permisos y licencias de conducción⁴²

1. La conducción de vehículos a motor y ciclomotores exigirá haber obtenido previamente la preceptiva autorización administrativa, que se dirigirá a verificar que los

42 Precepto redactado en su contenido y en su rúbrica por art. único tres Ley 17/2005, de 19 julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

conductores tengan los requisitos de capacidad, conocimientos y habilidad necesarios para la conducción del vehículo, de acuerdo con lo que se determine reglamentariamente. Se prohíbe conducir vehículos a motor y ciclomotores sin estar en posesión de la mencionada autorización administrativa.

2. La enseñanza de los conocimientos y técnica necesarios para la conducción, el posterior perfeccionamiento y renovación de conocimientos, así como la constatación de las aptitudes psicofísicas de los conductores, se ejercerán por centros oficiales o privados, que necesitarán de autorización previa para desarrollar su actividad.

A los fines de garantizar la seguridad vial, el Gobierno determinará los elementos personales y materiales mínimos de los centros de enseñanza y de reconocimiento y las condiciones para su autorización. En particular, se regulará reglamentariamente el régimen docente y de funcionamiento de los centros de enseñanza. La titulación y acreditación de los profesores y directores se basará en pruebas objetivas que valoren los conocimientos, la aptitud pedagógica y la experiencia práctica. Las pruebas se convocarán periódicamente, y la calificación podrá ser objeto de recurso.

Igualmente, a los fines de garantizar la seguridad vial, se regulará reglamentariamente el funcionamiento de los centros de reconocimiento de conductores.

3. Se podrá autorizar la enseñanza no profesional en las condiciones que reglamentariamente se determinen.

4. El permiso y la licencia para conducir podrán tener vigencia limitada en el tiempo, y podrán ser revisados en los plazos y condiciones que reglamentariamente se determine.

De igual manera, la vigencia del permiso o la licencia de conducción estará condicionada a que su titular no haya perdido su asignación total de puntos, que será de 12 puntos, con las excepciones siguientes:

a) Titulares de un permiso o licencia de conducción con una antigüedad no superior a tres años, salvo que ya fueran titulares de otro permiso de conducción con aquella antigüedad: ocho puntos.

b) Titulares de un permiso o licencia de conducción que, tras perder su asignación total de puntos, han obtenido nuevamente el permiso o la licencia de conducción: ocho puntos.

El número de puntos inicialmente asignado al titular de un permiso o licencia de conducción se verá reducido por cada sanción firme en vía administrativa que se le imponga por la comisión de infracciones graves o muy graves que lleven aparejada la pérdida de puntos, de acuerdo con el baremo establecido en el anexo II.

Los conductores no perderán más de ocho puntos por acumulación de infracciones en un solo día, salvo que concurra alguna de las infracciones muy graves a que se refieren los apartados a), b), c), d), e), f), g) y h) del art. 65, apartado 5, en cuyo caso perderán el número total de puntos que correspondan.

5. Transcurridos dos años sin haber sido sancionados en firme en vía administrativa, por la comisión de infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos, los titulares de los permisos o licencias de conducción afectados por la pérdida parcial de puntos recuperarán la totalidad del crédito inicial de 12 puntos.

No obstante, en el caso de que la pérdida de alguno de los puntos se debiera a la comisión de infracciones muy graves, el plazo para recuperar la totalidad del crédito será de tres años.

Asimismo, los titulares de un permiso o licencia de conducción a los que se hace referencia en los párrafos a) y b) del apartado anterior, transcurrido el plazo de dos años sin haber sido sancionados en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones que impliquen la pérdida de puntos, pasarán a disponer de un total de 12 puntos.

Igualmente, quienes mantengan la totalidad de los puntos al no haber sido sancionados en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones, recibirán como bonificación dos puntos durante los tres primeros años y, un punto, por los tres siguientes, pudiendo llegar a acumular hasta un máximo de quince puntos en lugar de los doce iniciales.

6. La pérdida parcial, total o recuperación de los puntos asignados afectará al permiso o licencia de conducción cualquiera que sea su clase.

CAPÍTULO III. DE LAS AUTORIZACIONES RELATIVAS A LOS VEHÍCULOS

Artículo 61. Permisos de circulación y documentación de los vehículos⁴³

1. La circulación de vehículos exigirá que éstos obtengan previamente la correspondiente autorización administrativa, dirigida a verificar que estén en perfecto estado de funcionamiento y se ajusten en sus características, equipos, repuestos y accesorios a las prescripciones técnicas que se fijen reglamentariamente. Se prohíbe la circulación de vehículos que no estén dotados de la citada autorización.

2. Los vehículos, sus equipos y sus repuestos y accesorios deberán estar previamente homologados o ser objeto de inspección técnica unitaria antes de ser admitidos a la circulación, de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca. Dichos vehículos habrán de ser identificables, ostentando grabados o troquelados, de forma legible e indeleble, las marcas y contraseñas que reglamentariamente sean exigibles con objeto de individualizarlos, autenticar su fabricación y especificar su empleo o posterior acoplamiento de elementos importantes.

3. Los vehículos a motor, los ciclomotores y los remolques de peso máximo superior al que reglamentariamente se determine, tendrán documentadas sus características técnicas esenciales en el certificado oficial correspondiente, en el que se harán constar las reformas que se autoricen y la verificación de su estado de servicio y mantenimiento en la forma que se disponga reglamentariamente.

4. El permiso de circulación habrá de renovarse cuando varíe la titularidad registral del vehículo y quedará extinguido cuando éste se dé de baja en el correspondiente Registro, a instancia de parte o por comprobarse que no es apto para la circulación, en la forma que reglamentariamente se determine.

43 Apartado 5 redactado por art. único veintidós Ley 19/2001 de 19 diciembre.

5. La circulación de un vehículo sin autorización, bien por no haberla obtenido o porque haya sido objeto de anulación o declarada su pérdida de vigencia, dará lugar a la inmovilización del mismo hasta que se disponga de dicha autorización, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.

Artículo 62. Matrículas

1. Para poner en circulación vehículos a motor, así como remolques de peso máximo superior al que reglamentariamente se determine, será preciso matricularlos y que lleven las placas de matrícula con los caracteres que se les asigne del modo que se establezca. Esta obligación será exigida a los ciclomotores de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.

2. En casos justificados, la autoridad competente para expedir el permiso de circulación podrá conceder, en los términos que se fijen reglamentariamente, permisos temporales que autoricen la circulación provisional del vehículo, antes de su matriculación definitiva o mientras se tramita la misma.

CAPÍTULO IV. NULIDAD. LESIVIDAD Y PÉRDIDA DE VIGENCIA⁴⁴

Artículo 63. Declaración de nulidad o lesividad y pérdida de vigencia⁴⁵

1. Las autorizaciones administrativas reguladas en este Título podrán ser objeto de declaración de nulidad o lesividad cuando concurra alguno de los supuestos previstos en los arts. 62 y 63, respectivamente, de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

2. El procedimiento para la declaración de nulidad o lesividad se ajustará a lo dispuesto en el Capítulo 1 del Título VII del mencionado texto legal.

3. Con independencia de lo dispuesto en los apartados anteriores, la vigencia de las autorizaciones administrativas reguladas en este Título estará subordinada a que se mantengan los requisitos exigidos para su otorgamiento.

4. La Administración podrá declarar la pérdida de vigencia de las autorizaciones reguladas en este Título cuando se acredite la desaparición de los requisitos sobre conocimientos, habilidades o aptitudes psicofísicas exigidas para el otorgamiento de la autorización.

Para acordar la pérdida de vigencia, la Administración deberá notificar al interesado la presunta carencia del requisito exigido, a quien se le concederá la facultad de

44 Rúbrica redactada por art. único veintitrés Ley 19/2001 de 19 de diciembre.

45 Precepto redactado por art. único cuatro Ley 17/2005, de 19 julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

acreditar su existencia en la forma y plazos que reglamentariamente se determinen.

5. El titular de una autorización cuya pérdida de vigencia haya sido declarada, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado anterior, podrá obtenerla de nuevo siguiendo el procedimiento, superando las pruebas y acreditando los requisitos que reglamentariamente se establezcan.

6. La Administración declarará la pérdida de vigencia de la autorización para conducir cuando su titular haya perdido la totalidad de los puntos asignados, como consecuencia de la aplicación del baremo recogido en el anexo II. Una vez constatada la pérdida total de los puntos que tuviera asignados, la Administración, en el plazo de quince días, notificará al interesado, en la forma prevista en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, el acuerdo por el que se declara la pérdida de vigencia de su permiso o licencia de conducción.

En este caso, el titular de la autorización no podrá obtener un nuevo permiso o una nueva licencia de conducción hasta transcurridos seis meses, contados desde la fecha en que dicho acuerdo fuera notificado. Este plazo se reducirá a tres meses en el caso de conductores profesionales.

Si durante los tres años siguientes a la obtención de la nueva autorización fuera acordada su pérdida de vigencia por haber perdido nuevamente la totalidad de los puntos asignados, no se podrá obtener un nuevo permiso o licencia de conducción hasta transcurridos doce meses, contados desde la fecha en que dicho acuerdo haya sido notificado. Este plazo se reducirá a seis meses en el caso de conductores profesionales.

7. El titular de una autorización para conducir, cuya pérdida de vigencia haya sido declarada como consecuencia de la pérdida total de los puntos asignados, podrá obtener nuevamente un permiso o licencia de conducción de la misma clase de la que era titular, transcurridos los plazos señalados en el apartado anterior, previa realización y superación con aprovechamiento de un curso de sensibilización y reeducación vial y posterior superación de las pruebas que reglamentariamente se determinen.

El titular de una autorización, que haya perdido una parte del crédito inicial de puntos asignado, podrá optar a su recuperación parcial, hasta un máximo de cuatro puntos, por una sola vez cada dos años, realizando y superando con aprovechamiento un curso de sensibilización y reeducación vial, con la excepción de los conductores profesionales que podrán realizar el citado curso con frecuencia anual.

8. Los cursos de sensibilización y reeducación vial tendrán la duración, el contenido y los requisitos que se determinen por el Ministro del Interior.

En todo caso, la duración de los cursos de sensibilización y reeducación vial será como máximo de 15 horas, cuando se realicen para la recuperación parcial de puntos, y como máximo de 30 horas, cuando se pretenda obtener un nuevo permiso o licencia de conducción.

Artículo 64. Suspensión cautelar⁴⁶

En el curso de los procedimientos de declaración de nulidad o lesividad y pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas, se acordará la suspensión cautelar de la autorización en cuestión cuando su mantenimiento entrañe un grave peligro para la seguridad del tráfico, en cuyo caso la autoridad que conozca del expediente ordenará, mediante resolución fundada, la intervención inmediata de la autorización y la práctica de cuantas medidas sean necesarias para impedir el efectivo ejercicio de la misma.

TÍTULO V. DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES, DE LAS MEDIDAS CAUTELARES Y DE LA RESPONSABILIDAD**CAPÍTULO PRIMERO. INFRACCIONES Y SANCIONES****Artículo 65. Cuadro general de infracciones⁴⁷**

1. Las acciones u omisiones contrarias a esta Ley o a los Reglamentos que la desarrollan tendrán el carácter de infracciones administrativas y serán sancionadas en los casos, forma y medida que en ella se determinen, a no ser que puedan constituir delitos o faltas tipificadas en las leyes penales; en tal caso, la Administración pasará el tanto de culpa al Ministerio Fiscal y proseguirá el procedimiento absteniéndose de dictar resolución mientras la autoridad judicial no pronuncie sentencia firme o dicte otra resolución que le ponga fin sin declaración de responsabilidad y sin estar fundada en la inexistencia del hecho.
2. Las infracciones a que hace referencia el apartado anterior se clasifican en leves, graves y muy graves.
3. Son infracciones leves las cometidas contra las normas contenidas en esta Ley y en los Reglamentos que la desarrollen que no se califiquen expresamente como graves o muy graves en los apartados siguientes.
4. Son infracciones graves las conductas tipificadas en esta Ley referidas a:
 - a) Incumplir las disposiciones de esta Ley en materia de: limitaciones de velocidad, salvo que supere el límite establecido en el apartado 5.c), prioridad de paso, adelantamientos, cambios de dirección o sentido y marcha atrás.
 - b) Paradas y estacionamientos en lugares peligrosos o que obstaculicen gravemente la circulación constituyendo un riesgo u obstáculo para la circulación, especialmente de peatones, en los términos que se determinen reglamentariamente.

⁴⁶ Precepto redactado por art. único veinticinco Ley 19/2001 de 19 diciembre.

⁴⁷ Precepto redactado por art. único cinco Ley 17/2005, de 19 julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

- c) Circular sin el alumbrado reglamentario en situaciones de falta o disminución de visibilidad o produciendo deslumbramiento a otros usuarios de la vía y en aquellos supuestos en los que su uso sea obligatorio.
 - d) Realización y señalización de obras en la vía sin permiso, y retirada o deterioro de la señalización permanente u ocasional.
 - e) Conducir utilizando dispositivos incompatibles con la obligatoria atención permanente a la conducción en los términos que se determinen reglamentariamente.
 - f) Conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, el uso durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil, así como cualquier otro medio o sistema de comunicación que implique su uso manual, en los términos que se determine reglamentariamente, con las excepciones por motivos específicos relacionados con la seguridad, higiene o prevención laboral.
 - g) Conducir vehículos que tengan instalados mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia de los agentes de tráfico, o que lleven instrumentos con la misma intención, así como la utilización de mecanismos de detección de radar.
 - h) Conducir un vehículo o circular sus ocupantes sin hacer uso del cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección o dispositivos de seguridad de uso obligatorio en las condiciones y con las excepciones que se establezcan reglamentariamente.
 - i) Circular con menores de 12 años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas con las excepciones que se determinen reglamentariamente.
 - j) No respetar las señales de los agentes que regulan la circulación.
 - k) No respetar la luz roja de un semáforo.
 - l) No respetar una señal de stop.
 - m) Que el adquirente de un vehículo no solicite la renovación del permiso o licencia de circulación, cuando varíe su titularidad registral, en el plazo que se establezca reglamentariamente.
 - n) Conducir un vehículo siendo titular de una autorización de conducción que carece de validez por no haber cumplido los requisitos administrativos exigidos reglamentariamente.
 - ñ) Conducción negligente.
 - o) Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios, accidentes de circulación o perjudicar al medio natural.
 - p) No facilitar su identidad ni los datos del vehículo solicitados por los afectados en un accidente de circulación, estando implicado en el mismo.
 - q) Circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas, salvo que pudieran estimarse incluidas en el apartado 5.l) siguiente, así como las infracciones relativas a las normas que regulan la inspección técnica de vehículos.
5. Son infracciones muy graves, cuando no sean constitutivas de delito, las siguientes conductas:
- a) La conducción por las vías objeto de esta Ley habiendo ingerido bebidas alcohólicas con tasas superiores a las que reglamentariamente se establezcan, y, en todo

caso, la conducción bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y cualquier otra sustancia de efectos análogos.

b) Incumplir la obligación de todos los conductores de vehículos de someterse a las pruebas que se establezcan para detección de posibles intoxicaciones de alcohol, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas, y la de los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación.

c) Sobrepassar en más de un 50 por ciento la velocidad máxima autorizada, siempre que ello suponga superar, al menos, en 30 km por hora dicho límite máximo.

d) La conducción manifiestamente temeraria.

e) La ocupación excesiva del vehículo que suponga aumentar en un 50 por ciento el número de plazas autorizadas, excluida la del conductor con excepción de los autobuses de líneas urbanas e interurbanas.

f) La circulación en sentido contrario al establecido.

g) Las competiciones y carreras no autorizadas entre vehículos.

h) El exceso en más del 50 por ciento en los tiempos de conducción o la minoración en más del 50 por ciento en los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre.

i) El incumplimiento por el titular o el arrendatario del vehículo con el que se haya cometido la infracción de la obligación de identificar verazmente al conductor responsable de dicha infracción, cuando sean debidamente requeridos para ello y no exista causa justificada que lo impida.

j) La conducción de un vehículo sin ser titular de la autorización administrativa correspondiente.

k) Circular con un vehículo no matriculado o careciendo de las autorizaciones administrativas correspondientes, o que éstas carezcan de validez por no cumplir los requisitos exigidos reglamentariamente.

l) Circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas que afecten gravemente a la seguridad vial, establecidas reglamentariamente.

m) Incumplir las normas, reglamentariamente establecidas, sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación, sobre conocimientos y técnicas necesarios para la conducción.

n) Incumplir las normas, reglamentariamente establecidas, sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de reconocimiento de conductores.

ñ) Incumplir las normas, reglamentariamente establecidas, que regulan las actividades industriales que afectan de manera directa a la seguridad vial.

o) Circular por autopistas o autovías con vehículos expresamente prohibidos para ello.

p) Circular en posición paralela con vehículos prohibidos expresamente para ello por esta Ley.

6. Las infracciones derivadas del incumplimiento de la obligación de asegurar los vehículos a motor y de presentación de la documentación acreditativa de la existencia del seguro obligatorio se regularán y sancionarán con arreglo a su legislación específica.

Artículo 66. Infracciones en materia de publicidad

Las infracciones a lo previsto en el art. 52 se sancionarán en la cuantía y a través del procedimiento establecido en la legislación sobre defensa de los consumidores y usuarios.

Artículo 67. Sanciones⁴⁸

1. Las infracciones leves serán sancionadas con multa de hasta 90 euros; las graves, con multa de 91 a 300 euros; y las muy graves, de 301 a 600 euros. En el caso de infracciones graves, podrá imponerse, además, la sanción de suspensión del permiso o licencia de conducción por el tiempo mínimo de un mes y máximo de hasta tres meses, y en el supuesto de infracciones muy graves se impondrá, en todo caso, la sanción de suspensión por el tiempo mínimo de un mes y máximo de tres meses, todo ello sin perjuicio de las excepciones que se establecen en este artículo.

El cumplimiento de la sanción de suspensión de la autorización para conducir podrá realizarse fraccionadamente, a petición del interesado, en periodos que en ningún caso serán inferiores a 15 días naturales. Se podrá establecer un fraccionamiento inferior al antes indicado en el caso de los conductores profesionales, siempre que éstos lo soliciten y el cumplimiento íntegro de la sanción se realice en el plazo de doce meses desde la fecha de la resolución de la suspensión.

Las sanciones de multa podrán hacerse efectivas con una reducción del 30 por ciento sobre la cuantía correspondiente que se haya consignado correctamente en el boletín de denuncia por el agente o, en su defecto, en la notificación posterior de dicha denuncia realizada por el instructor del expediente, siempre que dicho pago se efectúe durante los 30 días naturales siguientes a aquel en que tenga lugar la citada notificación. El abono anticipado con la reducción anteriormente señalada, salvo que proceda imponer además la medida de suspensión del permiso o de la licencia de conducir, implicará únicamente la renuncia a formular alegaciones y la terminación del procedimiento sin necesidad de dictar resolución expresa, sin perjuicio de la posibilidad de interponer los recursos correspondientes.

Cuando el infractor no acredite su residencia legal en territorio español, el agente denunciante fijará provisionalmente la cuantía de la multa y, de no depositarse su importe, inmovilizará el vehículo. En todo caso, se tendrá en cuenta lo previsto en el párrafo anterior respecto a la reducción del 30 por ciento y el depósito o el pago de la multa podrá efectuarse en moneda de curso legal en España o de cualquier otro país con quien España mantenga tipo oficial de cambio.

2. Las infracciones muy graves previstas en los párrafos i), j), k), l), m), n) y ñ) del art. 65.5 podrán ser sancionadas con multa de 301 hasta 1.500 euros.

48 Precepto redactado por art. único seis Ley 17/2005, de 19 julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

En el supuesto de la infracción contemplada en el párrafo j), la conducción de un vehículo sin ser titular de la autorización administrativa correspondiente, la sanción que se imponga llevará aparejada la imposibilidad de obtener el permiso o la licencia durante dos años.

En el supuesto de la infracción muy grave contemplada en el párrafo m) del art. 65.5, la sanción de suspensión de la correspondiente autorización de los centros de enseñanza y formación, sobre conocimientos y técnicas necesarios para la conducción, podrá ser de hasta un año, y durante el tiempo que dure la suspensión su titular no podrá obtener otra autorización para las mismas actividades. Todo ello sin perjuicio de que pueda ser declarada la pérdida de vigencia de la autorización en los términos establecidos reglamentariamente, sin que pueda obtener otra nueva autorización durante el año siguiente al que se haya notificado el acuerdo por el que se ha declarado la pérdida de vigencia.

Los mismos efectos se producirán respecto a la infracción muy grave contemplada en el art. 65.5.n), por el incumplimiento de las normas reguladoras de la actividad de los centros de reconocimiento de conductores en cuanto a la eficacia de su inscripción en las Jefaturas de Tráfico.

3. El que en un periodo de dos años hubiera sido sancionado en firme en vía administrativa como autor de dos infracciones muy graves que lleven aparejada la suspensión del permiso o licencia de conducción deberá cumplir el periodo de suspensión que le correspondiese por la última infracción sin posibilidad de fraccionamiento.

4. La realización de actividades correspondientes a las distintas autorizaciones durante el tiempo de suspensión de éstas llevará aparejada una nueva suspensión por un año al cometerse el primer quebrantamiento, y de dos años si se produjese un segundo o sucesivos quebrantamientos.

5. El Gobierno, mediante Real Decreto, podrá actualizar la cuantía de las multas previstas en esta Ley, atendiendo a la variación que experimente el índice de precios al consumo.

Artículo 68. Competencias⁴⁹

1. La competencia para sancionar corresponde, en el marco de lo dispuesto en la presente Ley, al Delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma en que se haya realizado el hecho, salvo que se trate de infracciones leves en que la competencia sancionadora estará atribuida al Subdelegado del Gobierno en la provincia en que se hayan cometido aquéllas.

Si se trata de una infracción cometida en el territorio de más de una Comunidad Autónoma o de más de una provincia, la competencia para su sanción corresponderá, en su caso, al Delegado del Gobierno de la Comunidad Autónoma o al Subdelegado del Gobierno de la provincia en que la infracción hubiera sido primeramente denunciada, en los términos indicados en el párrafo primero.

⁴⁹ Precepto redactado por art. único veintiocho Ley 19/2001 de 19 diciembre.

La facultad de sancionar podrá ser delegada en los Jefes Provinciales de Tráfico en la medida y extensión que las autoridades competentes anteriormente mencionadas estimen conveniente. Los Delegados del Gobierno podrán también delegar en los Subdelegados del Gobierno.

En las Comunidades Autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, serán competentes para sancionar los órganos designados por sus respectivos Consejos de Gobierno.

2. La sanción por infracciones a normas de circulación cometidas en vías urbanas corresponderá a los respectivos Alcaldes, los cuales podrán delegar esta facultad de acuerdo con la legislación aplicable.

Los Delegados o Subdelegados del Gobierno, en su caso, y en las Comunidades Autónomas que tengan transferidas las competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, los órganos competentes que correspondan, asumirán esa competencia cuando, por razones justificadas o por insuficiencia de los servicios municipales, no pueda ser ejercida por los Alcaldes.

Las competencias municipales no comprenden las infracciones a los preceptos del Título IV de esta Ley ni a las cometidas en travesías en tanto no tengan el carácter de vías urbanas.

3. En el caso de todos los apartados anteriores, la competencia para imponer la suspensión del permiso o licencia de conducción corresponde al Delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma, sin perjuicio de sus facultades de delegación en el Subdelegado del Gobierno o en el Jefe Provincial de Tráfico.

La competencia para sancionar las infracciones a que se refiere el art. 52 de esta Ley corresponderá, en todo caso, al Director general de Tráfico.

Artículo 69. Graduación de sanciones⁵⁰

1. Las sanciones previstas en esta Ley se graduarán en atención a la debida adecuación entre la gravedad y trascendencia del hecho, a los antecedentes del infractor y su condición de reincidente, al peligro potencial creado para él mismo y para los demás usuarios de la vía y al criterio de proporcionalidad, de acuerdo con los límites establecidos en el art. 67.

2. No tendrán el carácter de sanciones las medidas cautelares o preventivas que se puedan acordar con arreglo a esta Ley y conforme se establece en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

50 Precepto redactado por art. único siete Ley 17/2005, de 19 julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

CAPÍTULO II. DE LAS MEDIDAS CAUTELARES

Artículo 70. Inmovilización del vehículo⁵¹

1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico podrán proceder a la inmovilización del vehículo cuando, como consecuencia del incumplimiento de los preceptos de esta Ley, de su utilización pueda derivarse un riesgo grave para la circulación, las personas o los bienes. A estos efectos, se considerará riesgo grave para las personas el conducir un ciclomotor o motocicleta sin casco homologado. Esta medida será levantada inmediatamente después de que desaparezcan las causas que la hayan motivado. También podrá inmovilizarse el vehículo en los casos de negativa a efectuar las pruebas a que se refieren los apartados 2 y 3 del art. 12, así como cuando no se halle provisto del correspondiente seguro obligatorio de vehículos, cuando no disponga del título que habilite para el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda de la autorización concedida hasta que se logre la identificación de su conductor.
2. Los agentes de la autoridad también podrán inmovilizar el vehículo en los casos de superar los niveles de gases, humos y ruido permitidos reglamentariamente según el tipo de vehículo, en el caso de que éste haya sido objeto de una reforma de importancia no autorizada, así como también cuando se observe un exceso en los tiempos de conducción o una minoración en los tiempos de descanso que sean superiores al 50 por 100 de los tiempos establecidos reglamentariamente o a consecuencia de indicios que pongan de manifiesto cualquier posible manipulación en los instrumentos de control, pudiendo disponer el traslado del vehículo a los solos efectos y por el tiempo imprescindible para verificar técnicamente dicha reforma o manipulación del tacógrafo o los limitadores de velocidad, corriendo los gastos de esta inspección por cuenta del denunciado si se acredita la infracción.
3. Los agentes de la autoridad inmovilizarán el vehículo cuando a su conductor se le pueda imputar la infracción prevista en el art. 65.5.d) de la presente Ley y lo mantendrán inmovilizado mientras subsista la causa de la infracción.
4. Los gastos que se originen como consecuencia de la inmovilización del vehículo serán por cuenta del titular, que deberá abonarlos o garantizar su pago como requisito previo a levantar tal medida, sin perjuicio del derecho de defensa que le asiste y de la posibilidad de repercutirlo sobre la persona responsable que haya dado lugar a que la Administración adopte dicha medida.

Artículo 71. Retirada del vehículo⁵²

1. La Administración podrá proceder, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada del vehículo de la vía y su

51 Precepto redactado por art. único veintinueve Ley 19/2001 de 19 diciembre.

52 Letra g) apartado 1 añadida por art. único treinta Ley 19/2001 de 19 diciembre.

depósito en el lugar que designe la autoridad competente, según aquél se encuentre dentro o fuera de poblado, en los siguientes casos:

a) Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o al funcionamiento de algún servicio público o deteriore el patrimonio público y también cuando pueda presumirse racionalmente su abandono.

Se presumirá racionalmente su abandono en los siguientes casos:

a) Cuando transcurran más de dos meses desde que el vehículo haya sido depositado tras su retirada de la vía pública por la autoridad competente.

b) Cuando permanezca estacionado por un período superior a un mes en el mismo lugar y presente desperfectos que hagan imposible su desplazamiento por sus propios medios o le falten las placas de matriculación.

En este caso tendrá el tratamiento de residuo sólido urbano de acuerdo con la normativa ambiental correspondiente.

En el supuesto contemplado en el apartado a), y en aquellos vehículos que, aun teniendo signos de abandono, mantengan la placa de matriculación o dispongan de cualquier signo o marca visible que permita la identificación de su titular, se requerirá a éste, una vez transcurridos los correspondientes plazos, para que en el plazo de quince días retire el vehículo del depósito, con la advertencia de que, en caso contrario, se procederá a su tratamiento como residuo sólido urbano.

b) En caso de accidente que impida continuar la marcha.

c) Cuando haya sido inmovilizado por deficiencias del mismo.

d) Cuando inmovilizado un vehículo, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 67,1 párr. 3º, el infractor persistiere en su negativa a depositar o garantizar el pago del importe de la multa.

e) Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria sin colocar el distintivo que lo autoriza, o cuando se rebase el doble del tiempo abonado conforme a lo establecido en la ordenanza municipal.

f) Cuando un vehículo permanezca estacionado en los carriles o partes de la vías reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios.

g) Cuando procediendo legalmente la inmovilización del vehículo no hubiere lugar adecuado para practicar la misma sin obstaculizar la circulación de vehículos o personas.

2. Salvo en caso de sustracción u otras formas de utilización del vehículo en contra de la voluntad de su titular, debidamente justificadas, los gastos que se originen como consecuencia de la retirada a la que se refiere el número anterior, serán por cuenta del titular, que deberá abonarlos o garantizar su pago como requisito previo a la devolución del vehículo, sin perjuicio del derecho de recurso que le asiste y de la posibilidad de repercutirlos sobre el responsable del accidente, del abandono del vehículo o de la infracción que haya dado lugar a la retirada.

CAPÍTULO III. DE LA RESPONSABILIDAD

Artículo 72. Personas responsables⁵³

1. La responsabilidad por las infracciones a lo dispuesto en esta Ley recaerá directamente en el autor del hecho en que consista la infracción, excepto en el supuesto de los pasajeros de los vehículos que estén obligados a utilizar el casco de protección en los casos y en las condiciones que reglamentariamente se determinan, en que la responsabilidad por la infracción recaerá en el conductor.

Cuando la autoría de los hechos cometidos corresponda a un menor de 18 años, responderán solidariamente con él sus padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho, por este orden, en razón al incumplimiento de la obligación impuesta a éstos que conlleva un deber de prevenir la infracción administrativa que se impute a los menores.

La responsabilidad solidaria quedará referida estrictamente a la pecuniaria derivada de la multa impuesta, que podrá ser moderada por la autoridad sancionadora. Cuando se trate de infracciones leves, previo el consentimiento de las personas referidas en el segundo párrafo de este apartado, podrá sustituirse la sanción económica de multa por medidas sociales relacionadas con la seguridad vial.

2. El titular que figure en el Registro de vehículos será, en todo caso, responsable por las infracciones relativas a la documentación del vehículo, las relativas al estado de conservación, cuando las deficiencias afecten a las condiciones de seguridad del vehículo, y por las derivadas del incumplimiento de las normas relativas a reconocimientos periódicos.

3. El titular o el arrendatario del vehículo con el que se haya cometido una infracción, debidamente requerido para ello, tienen el deber de identificar verazmente al conductor responsable de la infracción. Si incumpliera esta obligación en el trámite procedimental oportuno, sin causa justificada, será sancionado pecuniariamente como autor de la infracción muy grave prevista en el art. 65.5.i).

En los mismos términos responderán las personas especificadas en el párrafo anterior cuando no sea posible notificar la denuncia al conductor que aquellos identifiquen, por causa imputable a ellos.

Las empresas de alquiler sin conductor a corto plazo, acreditarán el cumplimiento de la obligación legal de identificar al conductor responsable de la infracción mediante la remisión, al órgano instructor correspondiente, de un duplicado o copia del contrato de arrendamiento donde quede acreditado el concepto de conductor de la persona que figure en el contrato.

4. La responsabilidad por el ejercicio profesional a que se refieren las autorizaciones del art. 5.c), en materia de enseñanza de la conducción y de aptitudes psicofísicas de los conductores, se determinará reglamentariamente.

53 Precepto redactado por art. único ocho Ley 17/2005, de 19 julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

5. El fabricante del vehículo y el de sus componentes serán, en todo caso, responsables por las infracciones relativas a las condiciones de su construcción que afecten a su seguridad, así como de que la fabricación se ajuste a tipos homologados.

TÍTULO VI. PROCEDIMIENTO SANCIONADOR Y RECURSOS

CAPÍTULO PRIMERO. PROCEDIMIENTO SANCIONADOR

Artículo 73. Normas generales⁵⁴

No se impondrá sanción alguna por las infracciones a los preceptos de esta Ley, sino en virtud de procedimiento instruido con arreglo a las normas del presente capítulo y el Título IX de la Ley 30/1992, modificada por la Ley 4/1999.

Artículo 74. Actuaciones administrativas y jurisdiccionales penales⁵⁵

1. Cuando en un procedimiento administrativo de carácter sancionador se ponga de manifiesto un hecho que ofrezca apariencia de delito o falta perseguible de oficio, la autoridad administrativa lo pondrá en conocimiento del Ministerio Fiscal, por si hubiere lugar al ejercicio de la acción penal.
2. En el caso a que se refiere el apartado anterior no se ordenará la suspensión de las actuaciones del procedimiento administrativo que continuará tramitándose hasta el momento en que el procedimiento esté pendiente de resolución en que se acordará la suspensión.
3. Concluido el proceso penal con sentencia condenatoria de los inculcados, y acordada que hubiere sido la suspensión del procedimiento administrativo, se archivará este procedimiento sin declaración de responsabilidad. Si la sentencia fuera absolutoria o el procedimiento penal acabare por otra resolución que le ponga fin sin declaración de responsabilidad y no estuviera fundada en la inexistencia del hecho, se dictará la resolución que corresponda en el procedimiento administrativo.

Artículo 75. Incoación

1. El procedimiento sancionador se incoará de oficio por la Autoridad competente que tenga noticias de los hechos que puedan constituir infracciones a los preceptos de esta ley o mediante denuncia que podrá formular cualquier persona que tenga conocimiento directo de los mismos.

54 Precepto redactado por art. único treinta y dos Ley 19/2001 de 19 diciembre.

55 Precepto redactado por art. único treinta y tres Ley 19/2001 de 19 diciembre.

2. Los Agentes de la Autoridad encargados del servicio de vigilancia de tráfico deberán denunciar las infracciones que observen cuando ejerzan funciones de vigilancia y control de la circulación vial.

3. En las denuncias por hechos de circulación deberá constar: La identificación del vehículo con el que se hubiese cometido la supuesta infracción, la identidad del denunciado, si fuere conocida, una relación circunstanciada del hecho, con expresión del lugar, fecha y hora y el nombre, profesión y domicilio del denunciante. Cuando éste sea un Agente de la Autoridad podrán sustituirse estos datos por su número de identificación. En las denuncias por hechos ajenos a la circulación se especificarán todos los datos necesarios para la exacta descripción de los mismos.

Artículo 76. Denuncias de las autoridades y sus Agentes

Las denuncias efectuadas por los Agentes de la Autoridad encargados de la vigilancia del tráfico harán fe, salvo prueba en contrario, respecto de los hechos denunciados, sin perjuicio del deber de aquéllos de aportar todos los elementos probatorios que sean posibles sobre el hecho denunciado.

Artículo 77. Notificación de denuncias⁵⁶

1. Como norma general, las denuncias de carácter obligatorio, formuladas por agentes de la autoridad, se notificarán en el acto al denunciado, haciendo constar en éstas los datos a que hace referencia el art. 75 y el derecho reconocido en el art. 79.1.

Será causa legal que justifique la notificación de la denuncia en momento posterior el hecho de formularse en momentos de gran intensidad de circulación o cuando concurren factores meteorológicos adversos, obras u otras circunstancias en que la detención del vehículo también pueda originar un riesgo concreto.

Asimismo, la notificación de la denuncia podrá efectuarse en un momento posterior cuando la autoridad haya tenido conocimiento de los hechos a través de medios de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo.

Procederá también la notificación de la denuncia en momento posterior a su formulación en los casos de vehículos estacionados cuando el conductor no esté presente.

2. El abono del importe de la multa indicado en la notificación de la denuncia, tanto si es el señalado por el agente en el acto de la denuncia como en la notificación enviada posteriormente por el instructor, en la forma que se determina en el párrafo tercero del art. 67.1, implicará únicamente la renuncia a formular alegaciones y la terminación del procedimiento sin necesidad de que se dicte resolución expresa, salvo que proceda acordar la suspensión del permiso o la licencia de conducción y sin perjuicio de la posibilidad de interponer los correspondientes recursos.

56 Precepto redactado por art. único nueve Ley 17/2005, de 19 julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 78. Domicilio de notificaciones

1. A efectos de notificaciones, se considerará domicilio del conductor y del titular del vehículo aquel que los interesados hayan expresamente indicado y, en su defecto, el que figure en los Registros de Conductores e Infractores, y en el de Vehículos, respectivamente.

Tanto los titulares de vehículos como de permisos para conducir están obligados a comunicar los cambios de domicilio.

2. Las notificaciones de las denuncias que no se entreguen en el acto y las demás notificaciones a que dé lugar el procedimiento sancionador, se cursarán al domicilio indicado en el anterior apartado de este artículo y se ajustarán al régimen y requisitos previstos en la Ley de Procedimiento Administrativo.

Artículo 79. Tramitación⁵⁷

1. Los órganos competentes de la Jefatura Central de Tráfico y los Ayuntamientos serán los instructores del expediente y deberán notificar las denuncias, si no se hubiere hecho por el denunciante, al presunto infractor, concediéndole un plazo de quince días para que alegue cuanto considere conveniente a su defensa y proponga las pruebas que estime oportunas.

2. De las alegaciones del denunciado se dará traslado al denunciante para que informe en el plazo de quince días.

3. Transcurridos los plazos señalados en los apartados anteriores a la vista de lo alegado y probado por el denunciante y el denunciado, ultimada la instrucción del procedimiento y practicada la audiencia al interesado por el órgano correspondiente, salvo cuando ésta no sea necesaria de acuerdo con lo dispuesto en el art. 84.4 de la Ley 30/1992, éste elevará propuesta de resolución al órgano que legal o reglamentariamente tenga atribuida la competencia sancionadora para que dicte la resolución que proceda.

CAPÍTULO II. DE LOS RECURSOS

Artículo 80. Recursos⁵⁸

1. Contra las resoluciones de los expedientes sancionadores que sean competencia de los Delegados del Gobierno en las Comunidades Autónomas, podrá interponerse dentro del plazo de un mes recurso de alzada ante el Ministro del Interior. En igual plazo serán recurribles ante el Delegado del Gobierno correspondiente las sanciones impuestas por los Subdelegados del Gobierno.

57 Apartado 3 redactado por art. único treinta y cinco Ley 19/2001 de 19 diciembre.

58 Precepto redactado por art. único treinta y seis Ley 19/2001 de 19 diciembre.

La competencia para resolver el recurso de alzada previsto en el párrafo anterior podrá delegarse en el Director general de Tráfico.

Las resoluciones de los recursos de alzada serán recurribles ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo en los términos previstos en su Ley reguladora.

Transcurridos tres meses desde la interposición del recurso de alzada sin que recaiga resolución, se podrá entender desestimado, quedando expedita la vía contencioso-administrativa.

2. Contra las resoluciones de los expedientes sancionadores dictadas por los órganos competentes de las Comunidades Autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, así como las dictadas por los Alcaldes, en el caso de las entidades locales, se estará a lo establecido en la normativa correspondiente.

CAPÍTULO III. DE LA PRESCRIPCIÓN Y CANCELACIÓN DE ANTECEDENTES

Artículo 81. Prescripción⁵⁹

1. El plazo de prescripción de las infracciones previstas en esta Ley será de tres meses para las infracciones leves, seis meses para las infracciones graves y un año para las infracciones muy graves.

El plazo de prescripción se cuenta a partir del día en que los hechos se hubieran cometido. La prescripción se interrumpe por cualquier actuación administrativa de la que tenga conocimiento el denunciado o esté encaminada a averiguar su identidad o domicilio y se practique con proyección externa a la dependencia en que se origine. También se interrumpe la prescripción por la notificación efectuada de acuerdo con lo establecido en el art. 78. La prescripción se reanuda si el procedimiento se paraliza durante más de un mes por causa no imputable al denunciado.

2. Si no hubiese recaído resolución sancionadora transcurrido un año desde la iniciación del procedimiento, se producirá su caducidad y se procederá al archivo de las actuaciones, a solicitud de cualquier interesado o de oficio por el órgano competente para dictar la resolución. Cuando la paralización del procedimiento se hubiera producido a causa del conocimiento de los hechos por la jurisdicción penal y cuando hubiera intervenido otra autoridad competente para imponer la sanción de multa y que haya de trasladar a la Administración General del Estado el expediente para sustanciar la suspensión de la autorización administrativa para conducir, el plazo de caducidad se suspenderá y reanudará, por el tiempo que reste hasta un año, una vez haya adquirido firmeza la resolución judicial o administrativa correspondiente.

59 Precepto redactado por art. único diez Ley 17/2005, de 19 julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

3. El plazo de prescripción de las sanciones será de un año, computado desde el día siguiente a aquél en que adquiera firmeza la resolución por la que se imponga la correspondiente sanción.

Interrumpirá la prescripción la iniciación, con conocimiento del interesado, del procedimiento de ejecución, volviendo a transcurrir el plazo si aquél está paralizado durante más de un mes por causa no imputable al infractor.

Artículo 82. Anotación y cancelación⁶⁰

Las sanciones graves y muy graves una vez sean firmes en vía administrativa serán anotadas, por la Jefatura de Tráfico instructora del procedimiento, en el Registro de conductores e infractores, el día de su firmeza. Cuando dichas sanciones hayan sido impuestas por los alcaldes o por la autoridad competente de las Comunidades Autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, se comunicarán, para su anotación en el Registro referido, en el plazo de 15 días siguientes a su firmeza.

Las autoridades judiciales comunicarán a la Dirección General de Tráfico, en el plazo de 15 días siguientes a su firmeza, las sentencias que condenen a la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, a efectos de su anotación en el referido Registro.

Las anotaciones se cancelarán de oficio, a efectos de antecedentes, una vez transcurridos tres años desde su total cumplimiento o prescripción.

CAPÍTULO IV. EJECUCIÓN DE LAS SANCIONES

Artículo 83. Ejecución de sanciones

1. No se podrá proceder a la ejecución de las sanciones previstas en esta ley que no hayan adquirido firmeza en vía administrativa.

2. La suspensión de las autorizaciones reguladas en esta ley se llevará a efecto, una vez que adquiera firmeza la sanción impuesta, mediante orden cursada al infractor para que entregue el documento al Agente de la Autoridad que se le indique.

En caso de desobediencia a dicha orden se pasará el tanto de culpa a la Autoridad Judicial.

3. Con independencia de lo señalado en el número anterior, se tomará razón en los registros correspondientes del período de suspensión. El ejercicio de las actividades propias de la respectiva autorización durante dicho período, aunque se haga con el documento no entregado, será considerada, a todos los efectos, como infracción a lo dispuesto en el art. 60.

60 Precepto redactado por art. único once Ley 17/2005, de 19 julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 84. Cobro de multas⁶¹

1. Las multas deberán hacerse efectivas a los órganos de recaudación de la Administración gestora, directamente o a través de Entidades de depósito, dentro de los quince días hábiles siguientes a la fecha de su firmeza.
2. Vencido el plazo de ingreso establecido en el apartado anterior sin que se hubiese satisfecho la multa, su exacción se llevará a cabo por el procedimiento de apremio. A tal efecto, será título ejecutivo la certificación de descubierto expedida por el órgano competente de la Administración gestora.
3. Cuando las sanciones hayan sido impuestas por la Administración del Estado, los órganos y procedimientos de la recaudación ejecutiva serán los establecidos en el Reglamento General de Recaudación y demás normas de aplicación. En los demás casos, serán los establecidos en la legislación aplicable por las Autoridades que las hayan impuesto.
4. Los actos de gestión recaudatoria en vía de apremio dictados por los órganos de la Administración del Estado respecto de las multas impuestas en aplicación de la presente ley, serán impugnables en vía económico- administrativa.
5. El procedimiento de recaudación ejecutiva para la efectividad de las sanciones impuestas por los órganos designados por los Consejos de Gobierno de las Comunidades Autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, así como por los Alcaldes, cuando los sancionados tengan su domicilio fuera del ámbito de competencia territorial de esas autoridades, podrá ser realizado por las mismas, conforme a su legislación específica.

DISPOSICIONES ADICIONALES**Disposición Adicional Primera. Pérdida de puntos en los permisos y licencias de conducción**

Quando un conductor sea sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones graves o muy graves que se relacionan en el anexo II, los puntos que corresponda descontar del crédito que posea en su permiso o licencia de conducción quedarán descontados de forma automática y simultánea en el momento en que se proceda a la anotación de la citada sanción en el Registro de conductores e infractores, quedando constancia en dicho Registro del crédito total de puntos de que disponga el titular de la autorización.

Disposición añadida, que entrará en vigor cuando lo haga su normativa de desarrollo y, en todo caso el 20 de julio de 2006, por art. único doce Ley 17/2005, de 19 julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

61 Apartado 5 añadido por art. único treinta y nueve Ley 19/2001 de 19 diciembre.

Disposición Adicional Segunda. Garantía de la antigüedad de permisos y licencias de conducción

La antigüedad permanece en los posteriores permisos o licencias de conducción obtenidos a consecuencia de la total extinción de los puntos inicialmente asignados a cada conductor.

Disposición añadida, que entrará en vigor cuando lo haga su normativa de desarrollo y, en todo caso el 20 de julio de 2006, por art. único trece Ley 17/2005, de 19 julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Disposición Adicional Tercera. Conductores profesionales

Se entiende por conductor profesional, a efectos de lo dispuesto en la presente Ley, toda persona provista de la correspondiente autorización administrativa para conducir, cuya actividad laboral principal sea la conducción de vehículos a motor dedicados al transporte de mercancías o de personas, extremo que se acreditará mediante certificación expedida por la empresa para la que ejerza aquella actividad, acompañada de la correspondiente documentación acreditativa de la cotización a la Seguridad Social como trabajador de dicha empresa.

Si se trata de un empresario autónomo, la certificación a que se hace referencia en el párrafo anterior será sustituida por una declaración del propio empresario.

Disposición añadida, con vigencia desde el 9 de agosto de 2005, por art. único catorce Ley 17/2005, de 19 julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Disposición Adicional Cuarta. Permisos y licencias de conducción en las Comunidades Autónomas con lengua cooficial

En aquellas Comunidades Autónomas que tengan una lengua cooficial, los permisos y licencias de conducción se redactarán además de en castellano en dicha lengua.

Disposición añadida, con vigencia desde el 9 de agosto de 2005, por art. único quince Ley 17/2005, de 19 julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Disposición Adicional Quinta. Comunidades Autónomas con competencias ejecutivas transferidas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor

Las Comunidades Autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor serán las encargadas, en su ámbito territorial, de determinar el modo de impartir los cursos de sensibilización y

reeducación vial, de acuerdo con la duración, el contenido y los requisitos de aquéllos, que se determinen con carácter general.

Disposición añadida, que entrará en vigor cuando lo haga su normativa de desarrollo y, en todo caso el 20 de julio de 2006, por art. único dieciséis Ley 17/2005, de 19 julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial

Disposición Adicional Sexta. Acceso al Registro de conductores e infractores para conocer el saldo de puntos

La Administración adoptará las medidas oportunas para facilitar a los titulares de permisos y licencias de conducción el acceso a su saldo de puntos. En todo caso, cuando la Administración notifique la resolución por la que se sancione una infracción que lleve aparejada la pérdida de puntos, indicará expresamente a los sancionados cuál es el número de puntos que se le quitan y la forma expresa de conocer su saldo de puntos.

Disposición añadida, que entrará en vigor cuando lo haga su normativa de desarrollo y, en todo caso el 20 de julio de 2006, por art. único diecisiete Ley 17/2005, de 19 julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial

Disposición Adicional Séptima. Condiciones básicas y de accesibilidad para las personas con discapacidad

El Gobierno velará por el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, respecto a todos aquellos centros que, en materia de seguridad vial, necesiten de autorización previa para desarrollar su actividad, o cuya gestión, sea competencia de la Administración del Estado.

Disposición añadida, que entrará en vigor cuando lo haga su normativa de desarrollo y, en todo caso el 20 de julio de 2006, por art. único dieciocho Ley 17/2005, de 19 julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial

Disposición Adicional Octava. Cursos para conductores profesionales

La realización de cursos de obligado cumplimiento por los conductores profesionales llevará aparejada la recuperación de hasta un máximo de cuatro puntos, en las condiciones que se determinen por Orden del Ministro del Interior. Esta recuperación será compatible con la recuperación de los puntos obtenidos mediante la realización de un curso de sensibilización y reeducación vial.

Disposición añadida, que entrará en vigor cuando lo haga su normativa de desarrollo y, en todo caso el 20 de julio de 2006, por art. único diecinueve Ley 17/2005, de 19 julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial

Disposición Adicional Novena. Responsabilidad en accidentes de tráfico por atropellos de especies cinegéticas

En accidentes de tráfico ocasionados por atropello de especies cinegéticas será responsable el conductor del vehículo cuando se le pueda imputar incumplimiento de las normas de circulación.

Los daños personales y patrimoniales en estos siniestros, sólo serán exigibles a los titulares de aprovechamientos cinegéticos o, en su defecto, a los propietarios de los terrenos, cuando el accidente sea consecuencia directa de la acción de cazar o de una falta de diligencia en la conservación del terreno acotado.

También podrá ser responsable el titular de la vía pública en la que se produce el accidente como consecuencia de su responsabilidad en el estado de conservación de la misma y en su señalización.

Disposición añadida, con vigencia desde el 9 de agosto de 2005, por art. único veinte Ley 17/2005, de 19 julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial

Disposición Adicional Décima. Seguimiento de la aplicación de la Ley

El Gobierno, una vez al año durante los tres años siguientes a la entrada en vigor de esta Ley, informará al Congreso de los Diputados sobre el seguimiento de su aplicación y los resultados obtenidos.

Disposición añadida, con vigencia desde el 9 de agosto de 2005, por art. único veintiuno Ley 17/2005, de 19 julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial

Disposición Adicional Undécima. Dotación de medios humanos necesarios para la aplicación de la Ley

El Gobierno adoptará, en el marco del desarrollo reglamentario de esta Ley y dentro de los plazos en los que se aprueben los correspondientes reglamentos, las medidas precisas en el ámbito de las normas reguladoras de la función pública, para garantizar la efectiva dotación y clasificación de puestos de trabajo y la formación de los medios humanos necesarios para la consecución de los fines propios de esta Ley. En particular, dichas medidas deberán hacer posible que se alcance el nivel requerido de formación académica y un mayor grado de profesionalización y especialización de los empleados

públicos que se dediquen a la investigación de accidentes de tráfico, a las tareas de inspección de los centros y actividades de formación y de reconocimiento de aptitudes de los conductores, a la enseñanza y educación vial, a la realización de pruebas de aptitud para la obtención de autorizaciones administrativas para conducir, así como a todas aquellas funciones que se consideren necesarias para lograr una mejor seguridad vial. Disposición añadida, con vigencia desde el 9 de agosto de 2005, por art. único veintidós Ley 17/2005, de 19 julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial

Disposición Adicional Duodécima. Formato del permiso o licencia de conducir

Reglamentariamente se establecerá el formato del permiso o licencia de conducir integrado en el DNI del conductor en el momento que técnicamente sea posible, así como el documento complementario que permita visualizar de manera tangible el saldo de puntos.

Disposición añadida, con vigencia desde el 9 de agosto de 2005, por art. único veintitrés Ley 17/2005, de 19 julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial

Disposición Adicional Decimotercera. Efectos administrativos de las condenas penales que conlleven la privación del derecho a conducir

El titular del permiso o licencia de conducción que haya sido condenado por sentencia firme por la comisión de un delito castigado con la privación del derecho a conducir un vehículo a motor o ciclomotor, para volver a conducir, deberá acreditar el haber superado con aprovechamiento el curso de reeducación y sensibilización vial al que hace referencia el primer párrafo del art. 63.7.

Disposición añadida, que entrará en vigor cuando lo haga su normativa de desarrollo y, en todo caso el 20 de julio de 2006, por art. único veinticuatro Ley 17/2005, de 19 julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Disposición Transitoria

Hasta que entren en vigor las disposiciones necesarias para el desarrollo de esta ley, se aplicarán como reglamentos de la misma el Código de la Circulación aprobado por D 25 septiembre 1934, y disposiciones complementarias, en la medida en que se opongan a lo que en ella se establece.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Disposición Derogatoria

Quedan derogadas la Ley 47/1959 de 30 julio, la Ley 85/1967 de 8 noviembre, y cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a la presente ley.

DISPOSICIÓN FINAL

Disposición Final Única. Habilitación normativa

1. Se faculta al Gobierno para dictar las disposiciones necesarias para desarrollar esta Ley, así como para modificar los conceptos básicos contenidos en su Anexo I de acuerdo con la variación de sus definiciones que se produzca en el ámbito de acuerdos y convenios internacionales con trascendencia en España.
2. Igualmente, se faculta al Gobierno, a propuesta de los Ministros de Defensa e Interior, y, en su caso, de los demás ministros competentes, para regular las peculiaridades del régimen de autorizaciones y circulación de los vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas.
3. Las modificaciones que pudieran producirse del Anexo II habrán de ser aprobadas mediante Real Decreto.

Disposición redactada en su contenido y en su rúbrica por art. único veinticinco Ley 17/2005, de 19 julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

ANEXO I

A los efectos de esta ley y sus disposiciones complementarias, se entiende por:

1. Conductor.- Persona que, con las excepciones del párr. 2º apartado 2 de este artículo, maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo, o a cuyo cargo está un animal o animales. En vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, es conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales.

2. Peatón.- Persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos a que se refiere el art. 2.

Son también 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.

3. Titular de vehículo.- Persona a cuyo nombre figura inscrito el vehículo en el Registro oficial correspondiente.

4. Vehículo.- Artefacto o aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el art. 2.
5. Ciclo.- Vehículo de dos ruedas por lo menos accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas.
6. Bicicleta.- Ciclo de dos ruedas.
7. Ciclomotor.- Tienen la condición de ciclomotores los vehículos que se definen a continuación:
 - a) Vehículo de dos ruedas, provistos de un motor de cilindrada no superior a 50 centímetros cúbicos, si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h.
 - b) Vehículo de tres ruedas, provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 centímetros cúbicos, si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h.
 - c) Vehículos de cuatro ruedas cuya masa en vacío sea inferior a 350 kg, excluida la masa de las baterías en el caso de vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción no sea superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada igual o inferior a 50 centímetros cúbicos para los motores de explosión, o cuya potencia máxima neta sea igual o inferior a 4 kW, para los demás tipos de motores.
8. Tranvía.- Vehículo que marcha por raíles instalados en la vía.
9. Vehículo de motor.- Vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores y los tranvías.
10. Vehículo especial (V. E.).- Vehículo, autopropulsado o remolcado, concebido y construido para realizar obras o servicios determinados y que, por sus características, está exceptuado de cumplir alguna de las condiciones técnicas exigidas reglamentariamente o sobrepasa permanentemente los límites establecidos para pesos o dimensiones, así como la maquinaria agrícola y sus remolques.
11. Tractor y maquinaria para obras o servicios.- Vehículo especial concebido y construido para su utilización en obras o para realizar servicios determinados, tales como tractores no agrícolas, pintabandas, excavadoras, motoniveladoras, cargadoras, vibradoras, apisonadoras, extractores de fango y quitanieves.
12. Tractor agrícola.- Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar o empujar aperos, maquinaria o vehículos agrícolas.
13. Motocultor.- Vehículo especial autopropulsado, de un eje, dirigible por manceras por un conductor que marche a pie. Ciertos motocultores pueden, también, ser dirigidos desde un asiento incorporado a un remolque o máquina agrícola o a un apero o bastidor auxiliar con ruedas.
14. Tractocarro.- Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, especialmente concebido para el transporte en campo de productos agrícolas.
15. Maquinaria agrícola automotriz.- Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas.
16. Portador.- Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para portar máquinas agrícolas.

17. Máquina agrícola remolcada.- Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor motocultor o máquina automotriz. Se excluyen de esta definición los aperos agrícolas, entendiéndose por tales los útiles o instrumentos agrícolas, sin motor, concebidos y contruidos para efectuar trabajos de preparación del terreno o laboreo.

18. Remolque agrícola.- Vehículo de transporte construido y destinado para ser arrastrado por un tractor, motocultor o máquina agrícola automotriz.

19. Automóvil.- Vehículo de motor que sirve, normalmente, para el transporte de personas o de cosas, o de ambas a la vez, o para la tracción de otros vehículos con aquel fin. Se excluyen de esta definición los vehículos especiales.

20. Coche de minusválido.- Automóvil cuya tara no sea superior a 300 kilogramos y que, por construcción, no puede alcanzar en llano una velocidad superior a 40 kilómetros por hora, proyectado y construido especialmente -y no meramente adaptado- para el uso de una persona con alguna disfunción o incapacidad físicas.

21. Motocicleta.- Automóvil de dos ruedas, con o sin sidecar, entendiendo como tal el habitáculo adosado lateralmente a la motocicleta, y el de tres ruedas.

22. Turismo.- Automóvil, distinto de la motocicleta, especialmente concebido y construido para el transporte de personas y con capacidad hasta nueve plazas, incluido el conductor.

23. Camión.- Automóvil concebido y construido para el transporte de cosas. Se excluye de esta definición la motocicleta de tres ruedas, concebida y construida para el transporte de cosas, cuya tara no exceda de 400 kilogramos.

24. Autobús.- Automóvil concebido y construido para el transporte de personas, con capacidad para más de nueve plazas, incluido el conductor. Se incluye en este término el trolebús, es decir el vehículo conectado a una línea eléctrica y que no circula por raíles.

25. Autobús articulado.- El compuesto por dos secciones rígidas unidas por otra articulada que las comunica.

26. Vehículo mixto.- Automóvil especialmente dispuesto para el transporte, simultáneo o no, de mercancías y personas hasta un máximo de nueve incluido el conductor, y en el que se puede sustituir eventualmente la carga, parcial o totalmente, por personas mediante la adición de asientos.

27. Remolque.- Vehículo concebido y construido para circular arrastrado por un vehículo de motor.

28. Remolque ligero.- Aquél cuyo peso máximo autorizado no exceda de 750 kilogramos.

29. Semirremolque.- Remolque construido para ser acoplado a un automóvil de tal manera que repose parcialmente sobre éste y que una parte sustancial de su peso y de su carga sean soportados por dicho automóvil.

30. Tractocamión.- Automóvil concebido y construido para realizar, principalmente, el arrastre de un semirremolque.

31. Conjunto de vehículos o tren de carretera.- Grupo de vehículos acoplados que participan en la circulación como una unidad.

32. Vehículo articulado.- Conjunto de vehículos formado por un automóvil y un semirremolque.
33. Tara.- Peso del vehículo, con su equipo fijo autorizado, sin personal de servicio, pasajeros ni carga, y con su dotación completa de agua, combustible, lubricante, repuestos, herramientas y accesorios reglamentarios.
34. Peso en carga.- El peso efectivo del vehículo y de su carga, incluido el peso del personal de servicio y de los pasajeros.
35. Peso máximo autorizado (P.M.A.).- El mayor peso en carga con que se permite la circulación normal de un vehículo.
36. Peso por eje.- El que gravita sobre el suelo transmitido por la totalidad de las ruedas acopladas a ese eje.
37. Eje doble o tándem.- Conjunto de dos ejes cuya distancia entre sí no sea superior a 1,80 metros.
38. Eje triple o trídem.- Conjunto de tres ejes cuya distancia entre cada dos consecutivos no sea superior a 1,80 metros.
39. Luz de largo alcance o de carretera.- La situada en la parte delantera del vehículo, capaz de alumbrar suficientemente la vía, de noche y en condiciones de visibilidad normales, hasta una distancia mínima por delante de aquél acorde con la reglamentación de homologación en vigor. Debe ser de color blanco o amarillo selectivo.
40. Luz de corto alcance o de cruce.- La situada en la parte delantera del vehículo, capaz de alumbrar suficientemente la vía, de noche y en condiciones de visibilidad normales, hasta una distancia mínima por delante de aquél acorde con la reglamentación de homologación en vigor, sin deslumbrar ni causar molestias injustificadas a los conductores y demás usuarios de la vía. Debe ser de color blanco o amarillo selectivo.
41. Luz delantera de posición.- La situada en la parte delantera del vehículo, destinada a indicar la presencia y anchura del mismo, y que, cuando sea la única luz encendida en aquella parte delantera, sea visible, de noche y en condiciones de visibilidad normales indicadas en la correspondiente reglamentación. Esta luz debe ser blanca, autorizándose el color amarillo selectivo únicamente cuando esté incorporada en luces de largo o de corto alcance del mismo color.
42. Luz trasera de posición.- La situada en la parte posterior del vehículo, destinada a indicar la presencia y anchura del mismo, y que sea visible de noche y en condiciones de visibilidad normales, desde una distancia mínima que fijará la correspondiente reglamentación de homologación. Debe ser de color rojo no deslumbrante.
43. Dispositivo reflectante.- El destinado a señalar la presencia del vehículo y que debe ser visible, de noche y en condiciones de visibilidad normales, por el conductor de otro desde una distancia mínima que fijará la correspondiente reglamentación de homologación, cuando lo ilumine su luz de largo alcance. Este dispositivo también llamado catadióptrico, será de color blanco si es delantero, amarillo auto si es lateral y rojo si es posterior.
44. Luz de marcha hacia atrás.- La situada en la parte posterior del vehículo y destinada a advertir a los demás usuarios de la vía que el vehículo está efectuando, o se dispone a efectuar, la maniobra de marcha hacia atrás. Esta luz debe ser de color blanco y sólo debe poder encenderse cuando se accione la marcha hacia atrás.

45. Luz indicadora de dirección.- La destinada a advertir a los demás usuarios de la vía la intención de desplazarse lateralmente. Esta luz debe ser de color amarillo auto, de posición fija, intermitente y visible por aquéllos de día y de noche.
46. Luz de frenado.- La situada en la parte posterior del vehículo y destinada a indicar a los usuarios de la vía que están detrás del mismo, que se está utilizando el freno de servicio. Debe ser de color rojo y de intensidad considerablemente superior a la de la luz trasera de posición.
47. Luz de niebla.- La destinada a aumentar la iluminación de la vía por delante, o a hacer más visible el vehículo por detrás, en casos de niebla, nieve, lluvia intensa o nubes de polvo. Debe ser de color blanco o amarillo selectivo si es delantera y de color rojo si es posterior.
48. Luz de gálibo.- La destinada a señalar la anchura y altura totales en determinados vehículos. Será blanca en la parte delantera y roja en la parte posterior.
49. Luz de emergencia.- Consiste en el funcionamiento simultáneo de todas las luces indicadoras de dirección.
50. Luz de alumbrado interior.- Es la destinada a la iluminación del habitáculo del vehículo en forma tal que no produzca deslumbramiento ni moleste indebidamente a los demás usuarios de la vía. Será de color blanco.
51. Luz de estacionamiento.- Es la destinada a señalar en poblado la presencia de un vehículo estacionado, reemplazando a este efecto a la luz de posición, con los mismos colores de ésta.
52. Plataforma.- Zona de la carretera dedicada al uso de vehículos, formada por la calzada y los arcones.
53. Calzada.- Parte de la carretera dedicada a la circulación de vehículos. Se compone de un cierto número de carriles.
54. Carril.- Banda longitudinal en que puede estar subdividida la calzada, delimitada o no por marcas viales longitudinales, siempre que tenga una anchura suficiente para permitir la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.
55. Acera.- Zona longitudinal de la carretera elevada o no, destinada al tránsito de peatones.
56. Zona peatonal.- Parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación de peatones. Se incluye en esta definición la acera, el andén y el paseo.
57. Refugio.- Zona peatonal situada en la calzada y protegida del tránsito rodado.
58. Arcén.- Franja longitudinal afirmada contigua a la calzada, no destinada al uso de vehículos automóviles, más que en circunstancias excepcionales.
59. Intersección.- Nudo de la red viaria en el que todos los cruces de trayectorias posibles de los vehículos que lo utilizan se realizan a nivel.
60. Paso a nivel.- Cruce a la misma altura entre una vía y una línea de ferrocarril con plataforma independiente.
61. Autopista.- Carretera que está especialmente proyectada, construida y señalizada como tal para la exclusiva circulación de automóviles y reúne las siguientes características:
- a) No tener acceso a la misma las propiedades colindantes.

- b) No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.
- c) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios.
62. Autovía. Autovía es la carretera especialmente proyectada, construida y señalizada como tal que tiene las siguientes características:
- a) Tener acceso limitado a ella las propiedades colindantes.
- b) No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.
- c) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación, o por otros medios.
63. Carretera convencional. Es toda carretera que no reúne las características propias de las autopistas, autovías y vías para automóviles.
64. Poblado.- Espacio que comprende edificios y en cuyas vías de entrada y de salida están colocadas, respectivamente, las señales de entrada a poblado y de salida de poblado.
65. Travesía. A los efectos de esta disposición normativa, es el tramo de carretera que discurre por poblado. No tendrán la consideración de travesías aquellos tramos que dispongan de una alternativa viaria o variante a la cual tiene acceso.
66. Detención.- Inmovilización de un vehículo por emergencia, por necesidades de la circulación o para cumplir algún precepto reglamentario.
67. Parada: inmovilización de un vehículo durante un tiempo inferior a dos minutos, sin que el conductor pueda abandonarlo.
68. Estacionamiento.- Inmovilización de un vehículo que no se encuentra en situación de detención o de parada.
69. Vía ciclista: vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos.
70. Carril-bici: vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.
71. Carril-bici protegido: carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.
72. Acera-bici: vía ciclista señalizada sobre la acera.
73. Pista-bici: vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.
74. Senda ciclable: vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.
75. Vía para automóviles. Toda vía reservada exclusivamente a la circulación de automóviles, con una sola calzada y con limitación total de accesos a las propiedades colindantes, y señalizada con las señales S-3 y S-4, respectivamente.
76. Vía interurbana. Es toda vía pública situada fuera de poblado.
77. Vía urbana. Es toda vía pública situada dentro de poblado, excepto las travesías.

78. Carretera. A los efectos de esta disposición normativa, es toda vía pública pavimentada situada fuera de poblado, salvo los tramos en travesía.

79. Glorieta. Se entiende por glorieta un tipo especial de intersección caracterizado por que los tramos que en él confluyen se comunican a través de un anillo en el que se establece una circulación rotatoria alrededor de una isleta central. No son glorietas propiamente dichas las denominadas glorietas partidas en las que dos tramos, generalmente opuestos, se conectan directamente a través de la isleta central, por lo que el tráfico pasa de uno a otro y no la rodea.

80. Carril para vehículos con alta ocupación. Es aquel especialmente reservado o habilitado para la circulación de los vehículos con alta ocupación.

Apartados 62, 64 y 66 redactados, apartado 63 suprimido, pasando los actuales apdos. 64 a 75 a ocupar un número menos, y apdos. 75 a 80 añadidos por disp. final 1ª RD 1428/2003 de 21 noviembre

ANEXO II. Infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos⁶²

El titular de un permiso o licencia de conducción que sea sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones que a continuación se relacionan perderá el número de puntos que, para cada una de ellas, se señalan a continuación:

	Puntos
1. Conducir con una tasa de alcohol superior a la reglamentariamente establecida:	
Valores mg/L aire espirado, más de 0,50 (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,30 mg/l)	6
Valores mg/L aire espirado, superior a 0,25 hasta 0,50 (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,15 hasta 0,30 mg/l)	4
2. Conducir bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos	6
3. Incumplir la obligación de someterse a las pruebas de detección del grado de alcoholemia, de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos	6
4. Conducir de forma manifiestamente temeraria, circular en sentido contrario al establecido o conducir vehículos en competiciones y carreras no autorizadas	6
5. Circular por autopistas o autovías con vehículos con los que esté expresamente prohibido	4
6. Sobrepassar en más de un 50 por ciento la velocidad máxima autorizada, siempre que ello suponga superar, al menos, en 30 kilómetros por hora dicho límite máximo	6

62 Anexo añadido, pasando a ser el Anexo único a ser Anexo I, que entrará en vigor cuando lo haga su normativa de desarrollo y, en todo caso el 20 de julio de 2006, por art. único veintiséis Ley 17/2005, de 19 julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

7. El exceso en más del 50 por ciento en los tiempos de conducción o la minoración en más del 50 por ciento en los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre	6
8. Conducir un vehículo con una ocupación que suponga aumentar en un 50 por ciento o más el número de plazas autorizadas, excluido el conductor salvo que se trate de autobuses urbanos o interurbanos	4
9. Conducir un vehículo con un permiso o licencia que no le habilite para ello	4
10. Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes de circulación	4
11. Conducir de forma negligente creando un riesgo cierto y relevante para los otros usuarios de la vía	4
12. Exceder los límites de velocidad establecidos:	
En más de 40 km/h salvo que esté incurso en lo indicado en el apartado 6	4
En más de 30 km/h hasta 40 km/h	3
En más de 20 km/h hasta 30 km/h	2
13. Incumplir las disposiciones legales sobre prioridad de paso, y la obligación de detenerse en la señal de stop, y en los semáforos con la luz roja encendida	4
14. Incumplir las disposiciones legales sobre adelantamiento poniendo en peligro o entorpeciendo a quienes circulen en sentido contrario y adelantar en lugares o en circunstancias de visibilidad reducida	4
15. Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas	4
16. Efectuar el cambio de sentido incumpliendo las disposiciones recogidas en esta Ley y en los términos establecidos reglamentariamente	3
17. Realizar la maniobra de marcha atrás en autopistas y autovías	4
18. Aumentar la velocidad o efectuar maniobras que impidan o dificulten el adelantamiento por el conductor del vehículo que va a ser adelantado	4
19. No respetar las señales de los agentes que regulan la circulación	4
20. No mantener la distancia de seguridad con el vehículo que le precede	3
21. Conducir utilizando manualmente el teléfono móvil, auriculares o cualquier otro dispositivo incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción en los términos que se determinen reglamentariamente	3
22. Parar o estacionar en las curvas, cambios de rasante, túneles, pasos inferiores, intersecciones o cualquier otro lugar peligroso que constituya un riesgo a la circulación o los peatones en los términos que se determinen reglamentariamente	2
23. Parar o estacionar en los carriles destinados para el transporte público urbano	2
24. Conducir vehículos que tengan instalados mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia de los agentes de tráfico, o que lleven instrumentos con la misma intención, así como la utilización de mecanismos de detección de radares	2
25. Circular sin alumbrado cuando sea obligatorio o utilizarlo sin ajustarse a lo establecido reglamentariamente	2
26. Conducir sin utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección o dispositivos de seguridad, en los casos y condiciones que se determinen reglamentariamente	3
27. Circular con menores de 12 años como pasajeros de motocicletas o ciclomotores con las excepciones que se determinen reglamentariamente	2

ANEXO III. De los cursos de sensibilización y reeducación vial ⁶³

La duración, el contenido y los requisitos de los cursos de sensibilización y reeducación vial serán los que se establezcan por Orden del Ministro del Interior.

1. Objeto.- Los cursos de sensibilización y reeducación vial tendrán por objeto concienciar a los conductores sobre su responsabilidad como infractores y las consecuencias derivadas de su comportamiento, en especial respecto a los accidentes de tráfico, así como reeducarlos en el respeto a los valores esenciales en el ámbito de la seguridad vial como son el aprecio a la vida propia y ajena, y en el cumplimiento de las normas que regulan la circulación.

La realización de estos cursos tendrá como objetivo final modificar la actitud en la circulación vial de los conductores sancionados por la comisión de infracciones graves y muy graves que lleven aparejada la pérdida de puntos.

2. Clases de cursos.- Se podrán realizar dos clases de cursos:

a) Los cursos de sensibilización y reeducación vial para aquellos conductores que hayan perdido una parte del crédito inicial de puntos asignados. La superación con aprovechamiento de estos cursos les permitirá recuperar hasta un máximo de cuatro puntos, siempre que se cumplan los requisitos establecidos en esta Ley. Su duración máxima será de 15 horas.

b) Los cursos de sensibilización y reeducación vial para aquellos conductores que pretendan obtener de nuevo el permiso o la licencia de conducción tras haber perdido la totalidad de los puntos asignados. La superación con aprovechamiento de estos cursos será un requisito previo para que el titular de la autorización pueda obtenerla de nuevo, siempre que cumpla los requisitos establecidos en esta Ley. Su duración máxima será de 30 horas.

3. Contenido de los cursos.- El contenido de los cursos de sensibilización y reeducación vial versará, principalmente, sobre aquellas materias relacionadas con los accidentes de tráfico, sus causas, consecuencias y los comportamientos adecuados para evitarlos.

4. Centros de reeducación vial.- La adjudicación de estos cursos se realizará mediante concesión administrativa, de acuerdo con lo establecido en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas.

63 Anexo añadido, con vigencia desde el 9 de agosto de 2005, por art. único veintisiete Ley 17/2005, de 19 julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.⁶⁴ (extracto)

La disposición final segunda de la Ley 19/2001, de 19 de diciembre, de reforma del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, establece que el Gobierno, en el plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor de dicha reforma, procederá a modificar el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 13/1992, de 17 de enero, para adecuarlo a las modificaciones contenidas en dicha reforma. Este real decreto trasciende dicho mandato legislativo, pues aparte de su cumplimiento, la magnitud de las reformas que precisa el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 13/1992, de 17 de enero, aconseja la promulgación de uno nuevo, en el que además se refundan las modificaciones anteriores efectuadas por el Real Decreto 116/1998, de 30 de enero, que adaptó el Reglamento General de Circulación a la Ley 5/1997, de 24 de marzo, también de reforma del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, como, asimismo, el Real Decreto 1333/1994, de 20 de junio, y el Real Decreto 2282/98, de 23 de octubre, que modificó el Reglamento General de Circulación en materia de alcoholemia.

Al hilo de la adaptación del nuevo texto a la Ley 19/2001, no sólo se introducen normas en materia de ciclismo y se contemplan nuevas infracciones o se varía la calificación de otras, como es el caso del uso de dispositivos de telefonía móvil o la circulación en sentido contrario, respectivamente, sino que también se modernizan otros preceptos en armonía con una nueva concepción de la gestión del tráfico que dispone de medios técnicos de regulación de la circulación que la norma ha de hacer plenamente operativos.

En materia de ciclismo debe señalarse que la Ley 43/1999, de 25 de noviembre, sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo, efectuó una importante reforma del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, que, a su vez, ha resultado afectada por la Ley 19/2001, a cuya promulgación ha habido que esperar para efectuar un extenso desarrollo reglamentario, que ahora lleva a cabo.

Ello ha llevado también a revisar y actualizar todo el sistema de señalización, adaptándolo a los avances en los criterios de utilización generalizados en los países de nuestro entorno, mejorando la concordancia entre la normativa de tráfico y la de carreteras a este respecto. En el anexo I se representan gráficamente las señales.

64 Última reforma de la presente disposición realizada por RD 965/2006 de 1 septiembre .

En el anexo II se regulan las pruebas deportivas, las marchas ciclistas y otros eventos, hasta ahora reguladas por el art. 108 y el anexo 2 del Código de la Circulación, preceptos que es preciso derogar reordenando las pruebas deportivas en torno al art. 55 del Reglamento General de Circulación, que trata de las carreras, concursos, certámenes u otras pruebas deportivas.

Destaca la competencia de las comunidades autónomas para autorizar la celebración de pruebas deportivas por vías interurbanas de su ámbito territorial, habida cuenta que tienen asumida y traspasada la competencia en materia de espectáculos públicos en general, carácter del que participan las pruebas deportivas, cuya singularidad e incidencia en la seguridad vial se salvaguarda a través de un informe vinculante, que emiten con carácter previo a la autorización las Administraciones públicas encargadas de la vigilancia y regulación del tráfico.

El anexo III trata de las normas y condiciones especiales de circulación de los vehículos especiales y de los vehículos en régimen de transporte especial, lo que constituía una laguna existente en nuestro derecho de la circulación que era urgente regular, dada la magnitud de los accidentes que pueden sobrevenir cuando se hallan implicados en aquéllos este tipo de vehículos.

También se regula en este anexo el régimen específico de circulación de convoyes y transportes de las Fuerzas Armadas que, por otra parte, en muchos aspectos y bajo determinados supuestos, está sometido a acuerdos internacionales, por lo que se hace necesario establecer una regulación específica. Esto es posible al amparo de lo que determinan el apartado 2 de la disposición final del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial y la disposición final segunda del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

Por otro lado, la pertenencia de nuestro país a organizaciones supranacionales que aseguran una defensa común ha impulsado la cooperación en esta materia con otros países de nuestro entorno, de modo que con cierta frecuencia vehículos militares de otras naciones circulan por las carreteras españolas, especialmente con motivo de maniobras y de ejercicios que incluyen transporte de material militar.

Por último, en la disposición final primera se hace uso de la facultad otorgada al Gobierno por la disposición final del texto articulado de la Ley sobre el tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial para modificar conceptos básicos de circulación y añadir definiciones a los contenidos en el anexo de dicho texto articulado y que son complementos indispensables para la aplicación del nuevo Reglamento de Circulación que se aprueba.

Este real decreto ha sido informado por el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial.

En su virtud, a propuesta de los Ministros del Interior, de Defensa, de Fomento y de Ciencia y Tecnología, con la aprobación previa del Ministro de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 21 de noviembre de 2003,

TÍTULO PRIMERO. NORMAS GENERALES DE COMPORTAMIENTO EN LA CIRCULACIÓN**CAPÍTULO PRIMERO. NORMAS GENERALES****Artículo 2. Usuarios**

Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan indebidamente la circulación ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes (art. 9.1 del texto articulado).

Artículo 3. Conductores

1. Se deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario (art. 9.2 del texto articulado).

2. Las conductas referidas a la conducción negligente tendrán la consideración de infracciones graves y las referidas a la conducción temeraria tendrán la consideración de infracciones muy graves, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 65.4.a) y 5.c) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, respectivamente

Artículo 4. Actividades que afectan a la seguridad de la circulación

1. La realización de obras, instalaciones, colocación de contenedores, mobiliario urbano o cualquier otro elemento u objeto de forma permanente o provisional en las vías o terrenos objeto de aplicación de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial necesitará la autorización previa de su titular y se regirán por lo dispuesto en la legislación de carreteras y en sus reglamentos de desarrollo, y en las normas municipales. Las mismas normas serán aplicables a la interrupción de las obras en razón de las circunstancias o características especiales de tráfico, que podrán llevarse a efecto a petición del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico (art. 10.1 del texto articulado).

2. Se prohíbe arrojar, depositar o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento, hacerlos peligrosos o deteriorar aquélla o sus instalaciones, o producir en ella o en sus inmediaciones efectos que modifiquen las condiciones apropiadas para circular, parar o estacionar (art. 10.2 del texto articulado).

3. No se instalará en vías o terrenos objeto del ámbito de aplicación de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial ningún aparato, instalación o construcción, ni se realizarán actuaciones como rodajes, encuestas o ensayos, aunque sea con carácter provisional o temporal, que pueda entorpecer la circulación.

Artículo 5. Señalización de obstáculos y peligros

1. Quienes hubieran creado sobre la vía algún obstáculo o peligro deberán hacerlo desaparecer lo antes posible, y adoptarán entre tanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación (art. 10.3 del texto articulado).
2. No se considerarán obstáculos en la calzada los resaltos en los pasos para peatones y bandas transversales, siempre que cumplan la regulación básica establecida al efecto por el Ministerio de Fomento y se garantice la seguridad vial de los usuarios y, en particular, de los ciclistas.
3. Para advertir la presencia en la vía de cualquier obstáculo o peligro creado, el causante de éste deberá señalarlo de forma eficaz, tanto de día como de noche, de conformidad con lo dispuesto en los arts. 130.3, 140 y 173.
4. Todas las actuaciones que deban desarrollar los servicios de asistencia mecánica, sanitaria o cualquier otro tipo de intervención deberán regirse por los principios de utilización de los recursos idóneos y estrictamente necesarios en cada caso. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, o sus agentes, acordarán la presencia y permanencia en la zona de intervención de todo el personal y equipo que sea imprescindible y garantizará la ausencia de personas ajenas a las labores propias de la asistencia; además, será la encargada de señalar en cada caso concreto los lugares donde deben situarse los vehículos de servicios de urgencia o de otros servicios especiales, atendiendo a la prestación de la mejor asistencia y velando por el mejor auxilio de las personas.
5. La actuación de los quipos de los servicios de urgencia, así como la de los de asistencia mecánica y de conservación de carreteras, deberá procurar en todo momento la menor afectación posible sobre el resto de la circulación, ocupando el mínimo posible de la calzada y siguiendo en todo momento las instrucciones que imparta el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, o sus agentes. El comportamiento de los conductores y usuarios en caso de emergencia se ajustará a lo establecido en los arts. 69, 129 y 130 y, en particular, el de los conductores de los vehículos de servicio de urgencia, a lo dispuesto en los arts. 67, 68, 111 y 112.
6. La detención, parada o estacionamiento de los vehículos destinados a los servicios citados deberá efectuarse de forma que no cree un nuevo peligro, y donde cause menor obstáculo a la circulación.
7. Los supuestos de parada o estacionamiento en lugares distintos de los fijados por los agentes de la autoridad responsable del tráfico tendrán la consideración de infracción grave de acuerdo con lo dispuesto en el art. 65.4.d) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

CAPÍTULO IV. NORMAS SOBRE BEBIDAS ALCOHÓLICAS

Artículo 20. Tasas de alcohol en sangre y aire espirado

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

Cuando se trate de vehículos destinados al transporte de mercancías con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, vehículos destinados al transporte de viajeros de más de nueve plazas, o de servicio público, al transporte escolar y de menores, al de mercancías peligrosas o de servicio de urgencia o transportes especiales, los conductores no podrán hacerlo con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,3 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,15 miligramos por litro.

Los conductores de cualquier vehículo no podrán superar la tasa de alcohol en sangre de 0,3 gramos por litro ni de alcohol en aire espirado de 0,15 miligramos por litro durante los dos años siguientes a la obtención del permiso o licencia que les habilita para conducir.

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

Artículo 21. Investigación de la alcoholemia. Personas obligadas

Todos los conductores de vehículos y de bicicletas quedan obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación (art. 12.2, párrafo primero, del texto articulado).

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

- a) A cualquier usuario de la vía o conductor de vehículo implicado directamente como posible responsable en un accidente de circulación.
- b) A quienes conduzcan cualquier vehículo con síntomas evidentes, manifestaciones que denoten o hechos que permitan razonablemente presumir que lo hacen bajo la influencia de bebidas alcohólicas.
- c) A los conductores que sean denunciados por la comisión de alguna de las infracciones a las normas contenidas en este reglamento.
- d) A los que, con ocasión de conducir un vehículo, sean requeridos al efecto por la autoridad o sus agentes dentro de los programas de controles preventivos de alcoholemia ordenados por dicha autoridad.

Artículo 22. Pruebas de detección alcohólica mediante el aire espirado

1. Las pruebas para detectar la posible intoxicación por alcohol se practicarán por los agentes encargados de la vigilancia de tráfico y consistirán, normalmente, en la

verificación del aire espirado mediante etilómetros que, oficialmente autorizados, determinarán de forma cuantitativa el grado de impregnación alcohólica de los interesados.

A petición del interesado o por orden de la autoridad judicial, se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, que podrán consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos (art. 12.2, párrafo segundo, in fine, del texto articulado).

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

Artículo 23. Práctica de las pruebas

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

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

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

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

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

Artículo 24. Diligencias del agente de la autoridad

Si el resultado de la segunda prueba practicada por el agente, o el de los análisis efectuados a instancia del interesado, fuera positivo, o cuando el que condujese un

vehículo de motor presentara síntomas evidentes de hacerlo bajo la influencia de bebidas alcohólicas o apareciera presuntamente implicado en una conducta delictiva, el agente de la autoridad, además de ajustarse, en todo caso, a lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, deberá:

- a) Describir con precisión, en el boletín de denuncia o en el atestado de las diligencias que practique, el procedimiento seguido para efectuar la prueba o pruebas de detección alcohólica, haciendo constar los datos necesarios para la identificación del instrumento o instrumentos de detección empleados, cuyas características genéricas también detallará.
- b) Consignar las advertencias hechas al interesado, especialmente la del derecho que le asiste a contrastar los resultados obtenidos en las pruebas de detección alcohólica por el aire espirado mediante análisis adecuados, y acreditar en las diligencias las pruebas o análisis practicados en el centro sanitario al que fue trasladado el interesado.
- c) Conducir al sometido a examen, o al que se negase a someterse a las pruebas de detección alcohólica, en los supuestos en que los hechos revistan caracteres delictivos, de conformidad con lo dispuesto en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, al juzgado correspondiente a los efectos que procedan.

Artículo 25. Inmovilización del vehículo

1. En el supuesto de que el resultado de las pruebas y de los análisis, en su caso, fuera positivo, el agente podrá proceder, además, a la inmediata inmovilización del vehículo, mediante su precinto u otro procedimiento efectivo que impida su circulación, a no ser que pueda hacerse cargo de su conducción otra persona debidamente habilitada, y proveerá cuanto fuese necesario en orden a la seguridad de la circulación, la de las personas transportadas en general, especialmente si se trata de niños, ancianos, enfermos o inválidos, la del propio vehículo y la de su carga.
2. También podrá inmovilizarse el vehículo en los casos de negativa a efectuar las pruebas de detección alcohólica (art. 70, in fine, del texto articulado).
3. Salvo en los casos en que la autoridad judicial hubiera ordenado su depósito o intervención, en los cuales se estará a lo dispuesto por dicha autoridad, la inmovilización del vehículo se dejará sin efecto tan pronto como desaparezca la causa que la motivó o pueda sustituir al conductor otro habilitado para ello que ofrezca garantía suficiente a los agentes de la autoridad y cuya actuación haya sido requerida por el interesado.
4. Los gastos que pudieran ocasionarse por la inmovilización, traslado y depósito del vehículo serán de cuenta del conductor o de quien legalmente deba responder por él.

Artículo 26. Obligaciones del personal sanitario

1. El personal sanitario vendrá obligado, en todo caso, a proceder a la obtención de muestras y remitirlas al laboratorio correspondiente, y a dar cuenta, del resultado

de las pruebas que se realicen, a la autoridad judicial, a los órganos periféricos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y, cuando proceda, a las autoridades municipales competentes (art. 12.2, párrafo tercero, del texto articulado).

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

2. Las infracciones a las distintas normas de este capítulo, relativas a la conducción habiendo ingerido bebidas alcohólicas o a la obligación de someterse a las pruebas de detección alcohólica, tendrán la consideración de infracciones muy graves, conforme se prevé en el art. 65.5.a) y b) del texto articulado.

CAPÍTULO V. NORMAS SOBRE ESTUPEFACIENTES, PSICOTRÓPICOS, ESTIMULANTES U OTRAS SUSTANCIAS ANÁLOGAS

Artículo 27. Estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas

1. No podrán 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 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.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de muy graves, conforme se prevé en el art. 65.5.a) del texto articulado.

Artículo 28. Pruebas para la detección de sustancias estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas

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

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

A petición del interesado o por orden de la autoridad judicial, se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, que podrán consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos (art. 12.2, párrafo segundo, in fine, del texto articulado).

b) Toda persona que se encuentre en una situación análoga a cualquiera de las enumeradas en el art. 21, 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 art. 25.

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

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

2. Las infracciones a este precepto relativas a la conducción bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, así como la infracción de la obligación de someterse a las pruebas para su detección, tendrán la consideración de infracciones muy graves, conforme se prevé en el art. 65.5.a) y b) del texto articulado.

TÍTULO II. DE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS

CAPÍTULO II. VELOCIDAD

SECCIÓN PRIMERA. Límites de velocidad

Artículo 45. Adecuación de la velocidad a las circunstancias

Todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación, y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a ellas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse (art. 19.1 del texto articulado).

Artículo 46. Moderación de la velocidad. Casos

1. Se circulará a velocidad moderada y, si fuera preciso, se detendrá el vehículo cuando las circunstancias lo exijan, especialmente en los casos siguientes:

a) Cuando haya peatones en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella, principalmente si se trata de niños, ancianos, invidentes u otras personas manifiestamente impedidas.

- b) Al aproximarse a ciclos circulando, así como en las intersecciones y en las proximidades de vías de uso exclusivo de ciclos y de los pasos de peatones no regulados por semáforo o agentes de la circulación, así como al acercarse a mercados, centros docentes o a lugares en que sea previsible la presencia de niños.
 - c) Cuando haya animales en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella.
 - d) En los tramos con edificios de inmediato acceso a la parte de la vía que se esté utilizando.
 - e) Al aproximarse a un autobús en situación de parada, principalmente si se trata de un autobús de transporte escolar.
 - f) Fuera de poblado al acercarse a vehículos inmovilizados en la calzada y a ciclos que circulan por ella o por su arcén.
 - g) Al circular por pavimento deslizante o cuando pueda salpicarse o proyectarse agua, gravilla u otras materias a los demás usuarios de la vía.
 - h) Al aproximarse a pasos a nivel, a glorietas e intersecciones en que no se goce de prioridad, a lugares de reducida visibilidad o a estrechamientos.
Si las intersecciones están debidamente señalizadas y la visibilidad de la vía es prácticamente nula, la velocidad de los vehículos no deberá exceder de 50 kilómetros por hora.
 - i) En el cruce con otro vehículo, cuando las circunstancias de la vía, de los vehículos o las meteorológicas o ambientales no permitan realizarlo con seguridad.
 - j) En caso de deslumbramiento, de conformidad con lo dispuesto en el art. 102.3.
 - k) En los casos de niebla densa, lluvia intensa, nevada o nubes de polvo o humo.
2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves o muy graves, según corresponda por el exceso de velocidad, conforme se prevé en los arts. 65.4.c) y 65.5.e), ambos del texto articulado.

Artículo 47. Velocidades máximas y mínimas

Los titulares de la vía fijarán, mediante el empleo de la señalización correspondiente, las limitaciones de velocidad específicas que correspondan con arreglo a las características del tramo de la vía. En defecto de señalización específica, se cumplirá la genérica establecida para cada vía.

El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación y control del tráfico, cuando las condiciones bajo las que se desarrolla la circulación así lo aconsejen, podrá fijar limitaciones de velocidad con carácter temporal mediante la correspondiente señalización circunstancial o variable.

Artículo 48. Velocidades máximas en vías fuera de poblado⁶⁵

1. Las velocidades máximas que no deberán ser rebasadas, salvo en los supuestos previstos en el art. 51, son las siguientes:

65 Letra a) apdo. 1 y apdo. 2 redactados por art. único tres RD 965/2006 de 1 septiembre.

a) Para automóviles:

1º En autopistas y autovías: turismos y motocicletas, 120 kilómetros por hora; autobuses, vehículos derivados de turismo y vehículos mixtos adaptables, 100 kilómetros por hora; camiones, vehículos articulados, tractocamiones, furgones y automóviles con remolque de hasta 750 kilogramos, 90 kilómetros por hora; restantes automóviles con remolque, 80 kilómetros por hora.

2º En carreteras convencionales señalizadas como vías para automóviles y en el resto de carreteras convencionales, siempre que estas últimas tengan un arcén pavimentado de 1,50 metros o más de anchura, o más de un carril para alguno de los sentidos de circulación: turismos y motocicletas, 100 kilómetros por hora; autobuses, vehículos derivados de turismo y vehículos mixtos adaptables, 90 kilómetros por hora; camiones, tractocamiones, furgones, vehículos articulados y automóviles con remolque, 80 kilómetros por hora.

3º En el resto de las vías fuera de poblado: turismos y motocicletas, 90 kilómetros por hora; autobuses, vehículos derivados de turismo y vehículos mixtos adaptables, 80 kilómetros por hora; camiones, tractocamiones, furgones, vehículos articulados y automóviles con remolque, 70 kilómetros por hora.

4º En cualquier tipo de vía donde esté permitida su circulación: vehículos de tres ruedas y cuadriciclos, 70 kilómetros por hora.

b) Para los vehículos que realicen transporte escolar y de menores o que transporten mercancías peligrosas, se reducirá en 10 kilómetros por hora la velocidad máxima fijada en el párrafo a) en función del tipo de vehículo y de la vía por la que circula. En el supuesto de que en un autobús viajen pasajeros de pie porque así esté autorizado, la velocidad máxima, cualquiera que sea el tipo de vía fuera de poblado, será de 80 kilómetros por hora.

c) Para vehículos especiales y conjuntos de vehículos, también especiales, aunque sólo tenga tal naturaleza uno de los que integran el conjunto:

1º Si carecen de señalización de frenado, llevan remolque o son motocultores: 25 kilómetros por hora.

2º Los restantes vehículos especiales: 40 kilómetros por hora, salvo cuando puedan desarrollar una velocidad superior a los 60 kilómetros por hora en llano con arreglo a sus características, y cumplan las condiciones que se señalan en las normas reguladoras de los vehículos; en tal caso, la velocidad máxima será de 70 kilómetros por hora.

d) Para vehículos en régimen de transporte especial, la señalada en el anexo III de este reglamento.

e) Para ciclos, ciclomotores de dos y tres ruedas y cuadriciclos ligeros: 45 kilómetros por hora. No obstante, los conductores de bicicletas podrán superar dicha velocidad máxima en aquellos tramos en los que las circunstancias de la vía permitan desarrollar una velocidad superior.

f) Los vehículos en los que su conductor circule a pie no sobrepasarán la velocidad del paso humano, y los animales que arrastren un vehículo, la del trote.

g) Los vehículos a los que, por razones de ensayo o experimentación, les haya sido concedido un permiso especial para ensayos podrán rebasar las velocidades establecidas como máximas en 30 kilómetros por hora, pero sólo dentro del itinerario fijado

y en ningún caso cuando circulen por vías urbanas, travesías o por tramos en los que exista señalización específica que limite la velocidad.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves o muy graves, según corresponda por el exceso de velocidad, conforme se prevé en los arts. 65.4.a) y 65.5. c), ambos del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 49. Velocidades mínimas en poblado y fuera de poblado

1. No se deberá entorpecer la marcha normal de otro vehículo circulando sin causa justificada a velocidad anormalmente reducida. A estos efectos, se prohíbe la circulación en autopistas y autovías de vehículos a motor a una velocidad inferior a 60 kilómetros por hora, y en las restantes vías, a una velocidad inferior a la mitad de la genérica señalada para cada categoría de vehículos de cada una de ellas en este capítulo, aunque no circulen otros vehículos.

2. Se podrá circular por debajo de los límites mínimos de velocidad en los casos de vehículos especiales y de vehículos en régimen de transporte especial o cuando las circunstancias del tráfico, del vehículo o de la vía impidan el mantenimiento de una velocidad superior a la mínima sin riesgo para la circulación, así como en los supuestos de protección o acompañamiento a otros vehículos en que se adecuará la velocidad a la del vehículo acompañado.

En estos casos los vehículos de acompañamiento deberán llevar en la parte superior las señales V-21 o V-22, según proceda, previstas en el art. 173.

3. Cuando un vehículo no pueda alcanzar la velocidad mínima exigida y exista peligro de alcance, se deberán utilizar durante la circulación las luces indicadoras de dirección con señal de emergencia.

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en los arts. 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 50. Límites de velocidad en vías urbanas y travesías

1. La velocidad máxima que no deberán rebasar los vehículos en vías urbanas y travesías se establece, con carácter general, en 50 kilómetros por hora, salvo para los vehículos que transporten mercancías peligrosas, que circularán como máximo a 40 kilómetros por hora.

Estos límites podrán ser rebajados en travesías especialmente peligrosas por acuerdo de la autoridad municipal con el titular de la vía, y en las vías urbanas, por decisión del órgano competente de la corporación municipal.

En las mismas condiciones, los límites podrán ser ampliados mediante el empleo de la correspondiente señalización, en las travesías y en las autopistas y autovías dentro de poblado, sin rebasar en ningún caso los límites genéricos establecidos para dichas vías fuera de poblado. En defecto de señalización, la velocidad máxima que no deberán rebasar los vehículos en autopistas y autovías dentro de poblado será de 80 kilómetros por hora.

Los autobuses que transporten pasajeros de pie con autorización no podrán superar en ninguna circunstancia la velocidad máxima establecida en el art. 48.1.b) para los casos contemplados en el párrafo anterior.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves conforme se prevé en el art. 65.4.c), salvo que tengan la consideración de muy graves, de conformidad con lo dispuesto en el art. 65.5.e), ambos del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 51. Velocidades máximas en adelantamientos

1. Las velocidades máximas fijadas para las carreteras convencionales que no discurren por suelo urbano sólo podrán ser rebasadas en 20 kilómetros por hora por turismos y motocicletas cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquéllas (art. 19.4 del texto articulado).

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves conforme se prevé en el art. 65.4.c), salvo que tengan la consideración de muy graves, de conformidad con lo dispuesto en el art. 65.5.e), ambos del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 52. Velocidades prevalentes

1. Sobre las velocidades máximas indicadas en los artículos anteriores prevalecerán las que se fijan:

- a) A través de las correspondientes señales.
- b) A determinados conductores en razón a sus circunstancias personales.
- c) A los conductores noveles.
- d) A determinados vehículos o conjuntos de vehículos por sus especiales características o por la naturaleza de su carga.

2. En los supuestos comprendidos en el párrafo b) del apartado anterior y en el art. 48.1.c) y d), será obligatorio llevar en la parte posterior del vehículo, visible en todo momento, la señal de limitación de velocidad a que se refiere el art. 173.

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves o muy graves, según corresponda por el exceso de velocidad, conforme se prevé en los arts. 65.4.c) y 65.5.e), ambos del texto articulado.

SECCIÓ N SEGUNDA. Reducción de velocidad y distancias entre vehículos

Artículo 53. Reducción de velocidad

1. Salvo en caso de inminente peligro, todo conductor, para reducir considerablemente la velocidad de su vehículo, deberá cerciorarse de que puede hacerlo sin riesgo para otros conductores y estará obligado a advertirlo previamente del modo previsto

en el art. 109, sin que pueda realizarlo de forma brusca, para que no produzca riesgo de colisión con los vehículos que circulan detrás del suyo.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el art. 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 54. Distancias entre vehículos

1. Todo conductor de un vehículo que circule detrás de otro deberá dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse, en caso de frenado brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado. No obstante, se permitirá a los conductores de bicicletas circular en grupo sin mantener tal separación, extremando en esta ocasión la atención, a fin de evitar alcances entre ellos (art. 20.2 del texto articulado).

2. Además de lo dispuesto en el apartado anterior, la separación que debe guardar todo conductor de vehículo que circule detrás de otro sin señalar su propósito de adelantamiento deberá ser tal que permita al que a su vez le siga adelantarlo con seguridad, excepto si se trata de ciclistas que circulan en grupo. Los vehículos con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos y los vehículos y conjuntos de vehículos de más de 10 metros de longitud total deberán guardar, a estos efectos, una separación mínima de 50 metros (art. 20.3 del texto articulado).

3. Lo dispuesto en el apartado anterior no será de aplicación:

a) En poblado.

b) Donde estuviere prohibido el adelantamiento.

c) Donde hubiese más de un carril destinado a la circulación en su mismo sentido.

d) Cuando la circulación estuviere tan saturada que no permita el adelantamiento (art. 20.4 del texto articulado).

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme a lo dispuesto en el art. 65.4.c) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

SECCIÓN TERCERA. Competiciones

Artículo 55. Pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos

1. La celebración de pruebas deportivas cuyo objeto sea competir en espacio o tiempo por las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, así como la realización de marchas ciclistas u otros eventos, requerirá autorización previa que será expedida conforme a las normas indicadas en el anexo II de este reglamento, las cuales regularán dichas actividades.

2. Se prohíbe entablar competiciones de velocidad en las vías públicas o de uso público, salvo que, con carácter excepcional, se hubieran acotado para ello por la autoridad competente (art. 20.5 del texto articulado).

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de muy graves, conforme se prevé en el art. 65.5.g) del texto articulado, sin perjuicio de las medidas que adopten los agentes encargados de la vigilancia del tráfico para suspender, interrumpir o disolver las pruebas deportivas no autorizadas.

CAPÍTULO IV. PEATONES

Artículo 121. Circulación por zonas peatonales

Excepciones.

1. Los peatones están obligados a transitar por la zona peatonal, salvo cuando ésta no exista o no sea practicable; en tal caso, podrán hacerlo por el arcén o, en su defecto, por la calzada, de acuerdo con las normas que se determinan en este capítulo (art. 49.1 del texto articulado).
2. Sin embargo, aun cuando haya zona peatonal, siempre que adopte las debidas precauciones, podrá circular por el arcén o, si éste no existe o no es transitable, por la calzada:
 - a) El que lleve algún objeto voluminoso o empuje o arrastre un vehículo de reducidas dimensiones que no sea de motor, si su circulación por la zona peatonal o por el arcén pudiera constituir un estorbo considerable para los demás peatones.
 - b) Todo grupo de peatones dirigido por una persona o que forme cortejo.
 - c) El impedido que transite en silla de ruedas con o sin motor, a velocidad del paso humano.
3. Todo peatón debe circular por la acera de la derecha con relación al sentido de su marcha, y cuando circule por la acera o paseo izquierdo debe ceder siempre el paso a los que lleven su mano y no debe detenerse de forma que impida el paso por la acera a los demás, a no ser que resulte inevitable para cruzar por un paso de peatones o subir a un vehículo.
4. Los que utilicen monopatines, patines o aparatos similares no podrán circular por la calzada, salvo que se trate de zonas, vías o partes de éstas que les estén especialmente destinadas, y sólo podrán circular a paso de persona por las aceras o por las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal regulada en el art. 159, sin que en ningún caso se permita que sean arrastrados por otros vehículos.
5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales.

Artículo 122. Circulación por la calzada o el arcén

1. Fuera de poblado, en todas las vías objeto de la ley, y en tramos de poblado incluidos en el desarrollo de una carretera que no disponga de espacio especialmente reservado para peatones, como norma general, la circulación de éstos se hará por la izquierda (art. 49.2 del texto articulado).

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, la circulación de peatones se hará por la derecha cuando concurren circunstancias que así lo justifiquen por razones de mayor seguridad.
3. En poblado, la circulación de peatones podrá hacerse por la derecha o por la izquierda, según las circunstancias concretas del tráfico, de la vía o de la visibilidad.
4. No obstante lo dispuesto en los apartados 1 y 3, deberán circular siempre por su derecha los que empujen o arrastren un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, carros de mano o aparatos similares, todo grupo de peatones dirigido por una persona o que forme cortejo y los impedidos que se desplacen en silla de ruedas, todos los cuales habrán de obedecer las señales dirigidas a los conductores de vehículos: las de los agentes y semáforos, siempre; las demás, en cuanto les sean aplicables.
5. La circulación por el arcén o por la calzada se hará con prudencia, sin entorpecer innecesariamente la circulación, y aproximándose cuanto sea posible al borde exterior de aquéllos. Salvo en el caso de que formen un cortejo, deberán marchar unos tras otros si la seguridad de la circulación así lo requiere, especialmente en casos de poca visibilidad o de gran densidad de circulación de vehículos.
6. Cuando exista refugio, zona peatonal u otro espacio adecuado, ningún peatón debe permanecer detenido en la calzada ni en el arcén, aunque sea en espera de un vehículo, y para subir a éste, sólo podrá invadir aquélla cuando ya esté a su altura.
7. Al apercebirse de las señales ópticas y acústicas de los vehículos prioritarios, dejarán la calzada y permanecerán en los refugios o zonas peatonales.
8. La circulación en las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal S-28 regulada en el art. 159 se ajustará a lo dispuesto en dicha señal.

Artículo 123. Circulación nocturna

Fuera del poblado, entre el ocaso y la salida del sol o en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, todo peatón, cuando circule por la calzada o el arcén, deberá ir provisto de un elemento luminoso o retrorreflectante homologado y que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, por el que se regulan las condiciones para la comercialización y libre circulación intracomunitaria de los equipos de protección individual, que sea visible a una distancia mínima de 150 metros para los conductores que se le aproximen, y los grupos de peatones dirigidos por una persona o que formen cortejo llevarán, además, en el lado más próximo al centro de la calzada, las luces necesarias para precisar su situación y dimensiones, las cuales serán de color blanco o amarillo hacia adelante y rojo hacia atrás y, en su caso, podrán constituir un solo conjunto.

Artículo 124. Pasos para peatones y cruce de calzadas

1. En zonas donde existen pasos para peatones, los que se dispongan a atravesar la calzada deberán hacerlo precisamente por ellos, sin que puedan efectuarlo por las

proximidades, y cuando tales pasos sean a nivel, se observarán, además, las reglas siguientes:

- a) Si el paso dispone de semáforos para peatones, obedecerán sus indicaciones.
 - b) Si no existiera semáforo para peatones pero la circulación de vehículos estuviera regulada por agente o semáforo, no penetrarán en la calzada mientras la señal del agente o del semáforo permita la circulación de vehículos por ella.
 - c) En los restantes pasos para peatones señalizados mediante la correspondiente marca vial, aunque tienen preferencia, sólo deben penetrar en la calzada cuando la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximen permitan hacerlo con seguridad.
2. Para atravesar la calzada fuera de un paso para peatones, deberán cerciorarse de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido.
 3. Al atravesar la calzada, deben caminar perpendicularmente al eje de ésta, no demorarse ni detenerse en ella sin necesidad y no entorpecer el paso a los demás.
 4. Los peatones no podrán atravesar las plazas y glorietas por su calzada, por lo que deberán rodearlas.

Artículo 125. Normas relativas a autopistas y autovías

1. Queda prohibida la circulación de peatones por autopistas y autovías, salvo en los casos y condiciones que se determinan en los apartados siguientes.
Los conductores de vehículos que circulen por autopistas o autovías deberán hacer caso omiso a las peticiones de pasaje que reciban en cualquier tramo de ellas, incluidas las explanadas de estaciones de peaje.
2. Si por accidente, avería, malestar físico de sus ocupantes u otra emergencia tuviera que inmovilizarse un vehículo en una autopista o autovía y fuese necesario solicitar auxilio, se utilizará el poste de socorro más próximo, y si la vía no estuviese dotada de este servicio, podrá requerirse el auxilio de los usuarios, sin que ninguno de los ocupantes del vehículo pueda transitar por la calzada.
3. Los ocupantes o servidores de los vehículos de los servicios de urgencia o especiales podrán circular por las autopistas y autovías siempre que sea estrictamente indispensable para la prestación del correspondiente servicio y adopten las medidas oportunas para no comprometer la seguridad de ningún usuario.

CAPÍTULO V. CIRCULACIÓN DE ANIMALES

Artículo 126. Normas generales

En las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, sólo se permitirá el tránsito de animales de tiro, carga o silla, cabezas de ganado aisladas, en manada o rebaño, cuando no exista itinerario practicable por vía pecuaria y siempre que vayan custodiados por alguna persona. Dicho tránsito se efectuará por la vía alternativa que tenga menor intensidad de circulación de

vehículos y de acuerdo con lo que se establece en este capítulo (art. 50.1 del texto articulado).

Artículo 127. Normas especiales

1. Los animales a que se refiere el artículo anterior deben ir conducidos, al menos, por una persona mayor de 18 años, capaz de dominarlos en todo momento, la cual observará, además de las normas establecidas para los conductores de vehículos que puedan afectarles, las siguientes prescripciones:

- a) No invadirán la zona peatonal.
- b) Los animales de tiro, carga o silla o el ganado suelto circularán por el arcén del lado derecho, y si tuvieran que utilizar la calzada, lo harán aproximándose cuanto sea posible al borde derecho de ésta; por excepción, se permite conducir uno solo de tales animales por el borde izquierdo, si razones de mayor seguridad así lo aconsejan.
- c) Los animales conducidos en manada o rebaño irán al paso, lo más cerca posible del borde derecho de la vía y de forma que nunca ocupen más de la mitad derecha de la calzada, divididos en grupos de longitud moderada, cada uno de los cuales con un conductor al menos y suficientemente separados para entorpecer lo menos posible la circulación; en el caso de que se encuentren con otro ganado que transite en sentido contrario, sus conductores cuidarán de que el cruce se haga con la mayor rapidez y en zonas de visibilidad suficiente, y, si circunstancialmente esto no se hubiera podido conseguir, adoptarán las precauciones precisas para que los conductores de los vehículos que eventualmente se aproximen puedan detenerse o reducir la velocidad a tiempo.
- d) Sólo atravesarán las vías por pasos autorizados y señalizados al efecto o por otros lugares que reúnan las necesarias condiciones de seguridad.
- e) Si circulan de noche por vía insuficientemente iluminada o bajo condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, su conductor o conductores llevarán en el lado más próximo al centro de la calzada luces en número necesario para precisar su situación y dimensiones, que serán de color blanco o amarillo hacia delante, y rojo hacia atrás, y, en su caso, podrán constituir un solo conjunto.
- f) En estrechamientos, intersecciones y demás casos en que las respectivas trayectorias se crucen o corten, cederán el paso a los vehículos, salvo en los supuestos contemplados en el art. 66.

2. Se prohíbe dejar animales sin custodia en cualquier clase de vía o en sus inmediaciones, siempre que exista la posibilidad de que éstos puedan invadir la vía.

Artículo 128. Normas relativas a autopistas y autovías

Se prohíbe la circulación de animales por autopistas o autovías (art. 50.2 del texto articulado).

Dicha prohibición incluye la circulación de vehículos de tracción animal.

CAPÍTULO VI. COMPORTAMIENTO EN CASO DE EMERGENCIA**Artículo 129. Obligación de auxilio**

1. 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 (art. 51.1 del texto articulado).

2. Todo usuario de la vía implicado en un accidente de circulación deberá, en la medida de lo posible:

a) Detenerse de forma que no cree un nuevo peligro para la circulación.

b) Hacerse una idea de conjunto de las circunstancias y consecuencias del accidente, que le permita establecer un orden de preferencias, según la situación, respecto a las medidas a adoptar para garantizar la seguridad de la circulación, auxiliar a las víctimas, facilitar su identidad y colaborar con la autoridad o sus agentes.

c) Esforzarse por restablecer o mantener la seguridad de la circulación y si, aparentemente, hubiera resultado muerta o gravemente herida alguna persona o se hubiera avisado a la autoridad o sus agentes, evitar la modificación del estado de las cosas y de las huellas u otras pruebas que puedan ser útiles para determinar la responsabilidad, salvo que con ello se perjudique la seguridad de los heridos o de la circulación.

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 sólo se han producido heridas claramente leves, la seguridad de la circulación está restablecida y ninguna de las personas implicadas en el accidente lo solicita.

f) Comunicar, en todo caso, su identidad a otras personas implicadas en el accidente, si se lo pidiesen; cuando sólo se hubieran ocasionado daños materiales y alguna parte afectada no estuviera presente, tomar las medidas adecuadas para proporcionarle, cuanto antes, su nombre y dirección, bien directamente, bien, en su defecto, por intermedio de los agentes de la autoridad.

g) Facilitar los datos del vehículo a otras personas implicadas en el accidente, si lo pidiesen.

3. Salvo en los casos en que, manifiestamente, no sea necesaria su colaboración, todo usuario de la vía que advierta que se ha producido un accidente de circulación, sin estar implicado en él, deberá cumplimentar, en cuanto le sea posible y le afecten, las prescripciones establecidas en el apartado anterior, a no ser que se hubieran personado en el lugar del hecho la autoridad o sus agentes.

Artículo 130. Inmovilización del vehículo y caída de la carga

1. Si por causa de accidente o avería el vehículo o su carga obstaculizasen la calzada, los conductores, tras señalar convenientemente el vehículo o el obstáculo creado, adoptarán las medidas necesarias para que sea retirado en el menor tiempo posible, deberán sacarlo de la calzada y situarlo cumpliendo las normas de estacionamiento siempre que sea factible (art. 51.2 del texto articulado).
2. Siempre que, por cualquier emergencia, un vehículo quede inmovilizado en la calzada o su carga haya caído sobre ésta, el conductor o, en la medida de lo posible, los ocupantes del vehículo procurarán colocar uno y otra en el lugar donde cause menor obstáculo a la circulación, para lo cual podrán, en su caso, utilizarse, si fuera preciso, el arcén o la mediana; asimismo, adoptarán las medidas oportunas para que el vehículo y la carga sean retirados de la vía en el menor tiempo posible.
3. En los supuestos a los que se refiere el apartado anterior, sin perjuicio de encender la luz de emergencia si el vehículo la lleva y, cuando proceda, las luces de posición y de gálibo, en tanto se deja expedita la vía, todo conductor deberá emplear los dispositivos de preseñalización de peligro reglamentarios para advertir dicha circunstancia, salvo que las condiciones de la circulación no permitieran hacerlo. Tales dispositivos se colocarán, uno por delante y otro por detrás del vehículo o la carga, como mínimo a 50 metros de distancia y en forma tal que sean visibles desde 100 metros, al menos, por los conductores que se aproximen. En calzadas de sentido único, o de más de tres carriles, bastará la colocación de un solo dispositivo, situado como mínimo 50 metros antes en la forma anteriormente indicada.
4. Si fuera preciso pedir auxilio, se utilizará el poste de socorro más próximo, si la vía dispone de ellos; en caso contrario, podrá solicitarse de otros usuarios. En todo caso y en cuanto sea posible, nadie deberá invadir la calzada.
5. El remolque de un vehículo accidentado o averiado sólo deberá realizarse por otro específicamente destinado a este fin. Excepcionalmente, y siempre en condiciones de seguridad, se permitirá el arrastre por otros vehículos, pero sólo hasta el lugar más próximo donde pueda quedar convenientemente inmovilizado y sin entorpecer la circulación. En ningún caso será aplicable dicha excepción en las autopistas o autovías.
6. Cuando la emergencia ocurra en un vehículo destinado al transporte de mercancías peligrosas, se aplicarán, además, sus normas específicas.

TÍTULO IV. DE LA SEÑALIZACIÓN

SECCIÓN SEGUNDA. Responsabilidad de la señalización en las vías

Artículo 139. Responsabilidad

1. Corresponde al titular de la vía la responsabilidad de su mantenimiento en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y la instalación y con-

servación en ella de las adecuadas señales y marcas viales. También corresponde al titular de la vía la autorización previa para la instalación en ella de otras señales de circulación. En caso de emergencia, los agentes de la autoridad podrán instalar señales circunstanciales sin autorización previa (art. 57.1 del texto articulado).

2. La autoridad encargada de la regulación del tráfico será responsable de la señalización de carácter circunstancial en razón de las contingencias de aquél y de la señalización variable necesaria para su control, de acuerdo con la legislación de carreteras (art. 57.2 del texto articulado).

En tal sentido, corresponde al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico la determinación de las clases o tramos de carreteras que deban contar con señalización circunstancial o variable o con otros medios de vigilancia, regulación, control y gestión telemática del tráfico; la de las características de los elementos físicos y tecnológicos que tengan como finalidad auxiliar a la autoridad de tráfico; la instalación y mantenimiento de dicha señalización y elementos físicos o tecnológicos, así como la determinación en cada momento de los usos y mensajes de los paneles de mensaje variable, sin perjuicio de las competencias que, en cada caso, puedan corresponder a los órganos titulares de la vía.

3. La responsabilidad de la señalización de las obras que se realicen en las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial corresponderá a los organismos que las realicen o a las empresas adjudicatarias de aquéllas. Los usuarios de la vía están obligados a seguir las indicaciones del personal destinado a la regulación del paso de vehículos en dichas obras, según lo dispuesto en el art. 60.5.

Cuando las obras sean realizadas por empresas adjudicatarias o por entidades distintas del titular, éstas, con anterioridad a su inicio, lo comunicarán al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad autonómica o local responsable del tráfico, que dictará las instrucciones que resulten procedentes en relación a la regulación, gestión y control del tráfico.

4. La realización de las obras sin autorización previa del titular de la vía se registrará por lo dispuesto en la legislación de carreteras o, en su caso, en las normas municipales (art. 10.1 del texto articulado).

La realización y señalización de las obras que incumpla las instrucciones dictadas tendrá la consideración de infracción grave, de conformidad con lo establecido en el art. 65.4.f) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

CAPÍTULO V. RETIRADA, SUSTITUCIÓN Y ALTERACIÓN DE SEÑALES

Artículo 142. Obligaciones relativas a la señalización

1. El titular de la vía o, en su caso, la autoridad encargada de la regulación del tráfico ordenará la inmediata retirada y, en su caso, la sustitución por las que sean ade-

cuadas de las señales antirreglamentariamente instaladas, de las que hayan perdido su objeto y de las que no lo cumplan por causa de su deterioro (art. 58.1 del texto articulado).

2. Salvo por causa justificada, nadie debe instalar, retirar, trasladar, ocultar o modificar la señalización de una vía sin permiso de su titular o, en su caso, de la autoridad encargada de la regulación del tráfico o de la responsable de las instalaciones (art. 58.2 del texto articulado).

3. Se prohíbe modificar el contenido de las señales o colocar sobre ellas o en sus inmediaciones placas, carteles, marcas u otros objetos que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o su eficacia, deslumbrar a los usuarios de la vía o distraer su atención, sin perjuicio de las competencias de los titulares de las vías (art. 58.3 del texto articulado).

El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico podrá alterar, en todo momento, el contenido de las señales contempladas en el art. 144.1 para adaptarlas a las circunstancias cambiantes del tráfico, sin perjuicio de las competencias de los titulares de las vías.

4. Los supuestos de retirada o deterioro de la señalización permanente u ocasional tendrán la consideración de infracciones graves, conforme se prevé en el art. 65.4.f) del texto articulado.

ANEXO II. Pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos

SECCIÓN PRIMERA. PRUEBAS DEPORTIVAS

Artículo 1. Objeto.

Esta normativa tiene por objeto establecer una regulación de la utilización de la vía para la realización de pruebas deportivas competitivas organizadas.

Artículo 2. Tramitación de las solicitudes de autorización.

La tramitación para solicitar la autorización de las pruebas deportivas por parte de la autoridad gubernativa correspondiente será la siguiente:

1. Competencias.

La competencia para expedir la autorización para celebrar una prueba deportiva corresponderá:

- a) Al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, cuando el recorrido de la prueba se desarrolle por vías de más de una comunidad autónoma.
- b) A la comunidad autónoma correspondiente y a las Ciudades de Ceuta y Melilla, cuando la prueba se desarrolle íntegramente por vías situadas dentro de su ámbito territorial.
- c) Al ayuntamiento, cuando la prueba se desarrolle íntegramente dentro del casco urbano, con exclusión de las travesías.

2. Informes.

a) Del titular de la vía: los organismos titulares de las vías por las que vayan a discurrir las pruebas deportivas emitirán informe sobre su viabilidad.

b) Del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico: cuando la competencia para autorizar las pruebas esté atribuida a una comunidad autónoma, ésta solicitará informe de las Jefaturas de Tráfico de las provincias por cuyo territorio discurran, y, en el caso de que la competencia esté atribuida a las Ciudades de Ceuta o de Melilla, éstas solicitarán informe de la Jefatura Local de Tráfico, siempre que la vigilancia y regulación del tráfico esté atribuida a la Administración General del Estado. En las comunidades autónomas que tengan transferida la competencia de ejecución en materia de vigilancia de la circulación, el informe se solicitará al órgano que la ejerza. Los informes fijarán los servicios de vigilancia.

c) Los informes previstos en los párrafos a) y b) tendrán carácter vinculante cuando se opongan a la realización de la prueba deportiva o la condicionen al cumplimiento de determinadas prescripciones técnicas.

3. Documentación.

La solicitud de autorización especial para celebrar pruebas deportivas se presentará dirigida al órgano competente con, al menos, 30 días de antelación, acompañada de los siguientes documentos:

a) Permiso de organización expedido por la federación deportiva correspondiente, cuando así lo exija la legislación deportiva.

b) Memoria de la prueba en el que se hará constar:

1º Nombre de la actividad y, en su caso, número cronológico de la edición.

2º Reglamento de la prueba.

3º Croquis preciso del recorrido, fecha de celebración, itinerario, perfil, horario probable de paso por los distintos puntos determinantes del recorrido y promedio previsto tanto de la cabeza de la prueba como del cierre de ésta.

4º Identificación de los responsables de la organización, y concretamente del director ejecutivo, y del responsable de seguridad vial, que dirigirá la actividad del personal auxiliar habilitado.

5º Número aproximado de participantes previstos.

6º Proposición de medidas de señalización de la prueba y del resto de los dispositivos de seguridad previstos en los posibles lugares peligrosos, así como la función que deba desempeñar el personal auxiliar habilitado, todo ello mediante informe detallado y que será comunicado en su momento por el responsable de la seguridad vial de la prueba o las fuerzas del orden al personal responsable de la vigilancia de estos puntos conflictivos.

El responsable de seguridad vial de la prueba deberá conocer las normas de circulación, para lo cual deberá poseer permiso de conducción en vigencia.

Las autoridades competentes redactarán una instrucción específica que contendrá nociones básicas sobre regulación de tráfico, y cuyo contenido será de obligado conocimiento para el responsable de seguridad vial de la prueba.

7º Justificante de la contratación de los seguros de responsabilidad civil y de accidentes a los que se refiere el art. 14 de este anexo.

4. Resolución.

La autoridad competente dictará y notificará la resolución en el plazo de 10 días hábiles desde la presentación de la solicitud. Transcurrido este plazo sin que se haya dictado la resolución, se entenderá concedido el permiso para la organización de la prueba. Contra la resolución podrán interponerse los recursos que procedan. La resolución que se dicte fijará los servicios de vigilancia, cuyo coste correrá a cargo de los organizadores de la prueba.

Artículo 3. Normativa aplicable.

La actividad de las pruebas deportivas se regirá por las normas establecidas en esta normativa especial, por los reglamentos deportivos y demás normas que resulten de aplicación.

Artículo 4. Uso de las vías.

Las pruebas deportivas se disputarán con el tráfico completamente cerrado a los usuarios ajenos a dicha prueba, y gozarán del uso exclusivo de las vías en el espacio comprendido entre el vehículo de apertura con bandera roja y el de cierre con bandera verde.

Artículo 5. Control de las pruebas deportivas.

El control y orden de la prueba, tanto por lo que respecta a los participantes como al resto de usuarios de la vía, estará encomendado a los agentes de la autoridad o al personal de la organización habilitado, que actuará siguiendo las directrices de los agentes o del responsable de seguridad vial.

Artículo 6. Obligaciones de los participantes.

1. Todos los participantes en una prueba deportiva, con las excepciones previstas en este reglamento, están obligados al cumplimiento de las normas particulares del reglamento de la prueba y a las que en un momento determinado establezca o adopte, por seguridad, el responsable de la prueba o la autoridad competente, no obstante estar eximidos del cumplimiento de las normas generales de circulación.

2. Cuando un participante no se encuentre en condiciones para mantener el horario previsto para el último de los participantes o sobrepase el tiempo previsto de cierre de control de la actividad, será superado por el vehículo con bandera verde, que indica el final de la zona de competición, por lo que deberá abandonar la prueba con el fin de no entorpecer el tráfico automovilístico y el desarrollo de la propia actividad. En caso de continuar deberá cumplir las normas y señales, y será considerado un usuario más de la vía.

Artículo 7. Vehículos de apoyo.

La organización dispondrá de vehículos de apoyo suficientes, banderines y medios adecuados para la señalización del recorrido, tanto por lo que respecta a los participantes como al resto de usuarios de la vía, así como de los servicios necesarios para retirar la señalización al terminar la actividad, y desperdicios que ocasionen los avituallamientos, dejando la vía y sus alrededores en el mismo estado que antes de su celebración.

Artículo 8. Señalización de itinerarios.

Los itinerarios deben señalizarse en los lugares peligrosos, incluso con la presencia de personal de la organización y con instrucciones precisas del responsable de seguridad vial. Las señalizaciones deberán ser retiradas o borradas una vez que pase el último participante y nunca serán colocadas de manera que provoquen confusión para la circulación rodada ajena a la actividad deportiva. Cuando las indicaciones se hagan sobre la calzada, se deberán utilizar materiales que se borren después de pocas horas.

Artículo 9. Condiciones de la circulación.

1. Todas las pruebas irán precedidas por un agente de la autoridad con una bandera roja y finalizadas por otro con una bandera verde, las cuales acotarán para los participantes y el resto de usuarios de la vía el inicio y fin del espacio ocupado para la prueba. Estará prohibida la circulación de vehículos en el espacio comprendido entre la bandera roja y la verde, excepto los vehículos autorizados expresamente y con la autorización situada en lugar visible.

Entre una y otra bandera, el personal auxiliar habilitado que realice funciones de orden, control o seguridad irá provisto de una bandera de color amarillo en indicación de atención o peligro, así como con vestimenta de alta visibilidad homologada y que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre.

2. Sin perjuicio de ello, la organización incorporará vehículos pilotos de protección que estarán dotados de carteles que anuncien el comienzo y el final de la prueba, y deberán, en su caso, situar el coche de apertura y cierre de la prueba como mínimo 200 metros por delante y por detrás del primer participante y del último, respectivamente.

3. Las características de los vehículos piloto a que se hace referencia en el apartado anterior serán las siguientes:

a) Vehículos de apertura:

Portador de cartel con la inscripción «Atención: prueba deportiva. STOP», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.

Bandera roja.

Rotativo de señalización de color naranja.

Luces de avería y de cruce encendidas.

b) Vehículo de cierre:

Portador de cartel con la inscripción «Fin de carrera.

CONTINÚE», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.

Bandera verde.

Rotativo de señalización de color naranja.

Luces de avería y de cruce encendidas.

Artículo 10. Servicios sanitarios.

1. La organización dispondrá la existencia durante la celebración de la actividad de la presencia obligatoria, como mínimo, de una ambulancia y de un médico para la asistencia de todos los participantes, sin perjuicio de su ampliación con más personal sanitario en la medida que se estime necesario.

2. En las pruebas cuya participación supere los 750 deportistas, se contará con un mínimo de dos médicos, dos socorristas y dos ambulancias, y deberá añadirse, como mínimo, una ambulancia y un médico por cada fracción suplementaria de 1.000 participantes.

Artículo 11. Condición de los participantes.

Los participantes que circulen fuera del espacio delimitado por los vehículos de señalización de inicio y fin de la prueba serán considerados usuarios normales de la vía, y no les será de aplicación esta normativa especial.

Artículo 12. Requisitos de los responsables de la prueba.

El director ejecutivo y el responsable de seguridad vial de la prueba deportiva deberán ser mayores de edad y tener conocimientos de las normas de circulación, para lo que será suficiente poseer la licencia o el permiso de conducción en vigor, así como conocimiento del reglamento de la prueba.

El responsable de seguridad vial deberá indicar de modo preciso a cada uno de los miembros del personal auxiliar habilitado la función que deban desempeñar, de acuerdo con la memoria aprobada por la autoridad gubernativa competente.

Artículo 13. Personal auxiliar.

El personal auxiliar para el mantenimiento del orden y control de la actividad deberá ser en número razonable, en función de las características de la actividad, dependerá del responsable de seguridad vial y deberá tener, como mínimo, las siguientes características:

a) Ser mayor de 18 años y poseer permiso de conducción.

b) Disponer por escrito de las instrucciones precisas dadas por el responsable de seguridad vial de la prueba y que habrán sido explicadas previamente por éste o por los agentes de la autoridad que den cobertura a la prueba.

- c) Disponer de un sistema de comunicación eficaz que permita al responsable de seguridad vial entrar en contacto con el personal habilitado durante la celebración de la prueba.
- d) Disponer de material de señalización adecuado, integrado, como mínimo, por conos y banderas verde, amarilla y/o roja, para indicar a los usuarios si la ruta está o no libre, o una situación de peligrosidad.
- e) Deberá poder desplazarse de un punto a otro del recorrido para el ejercicio de sus funciones.

Artículo 14. Obligaciones de los participantes.

Todos los participantes de la prueba deben estar cubiertos por un seguro de responsabilidad civil que cubra los posibles daños a terceros hasta los mismos límites que para daños personales y materiales establece el Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, para el seguro de responsabilidad civil de vehículos a motor de suscripción obligatoria, y un seguro de accidentes que tenga, como mínimo, las coberturas del seguro obligatorio deportivo regulado en el Real Decreto 849/1993, de 4 de junio, sin cuya preceptiva contratación no se podrá celebrar prueba alguna.

SECCIÓN SEGUNDA. MARCHAS CICLISTAS

Artículo 15. Objeto y ámbito de aplicación.

1. Esta normativa tiene por objeto establecer una regulación de las marchas ciclistas organizadas, concebidas como un ejercicio físico con fines deportivos, turísticos o culturales.
2. Se entenderá por marchas ciclistas organizadas aquellas actividades de más de 50 ciclistas.

Artículo 16. Marchas ciclistas organizadas.

Las normas establecidas en esta sección sólo regulan con carácter vinculante las marchas ciclistas organizadas.

Artículo 17. Requisitos de las marchas ciclistas organizadas.

Las marchas ciclistas organizadas deberán cumplimentar los requisitos administrativos indicados en el art. 2 de la sección 1 de este anexo.

Artículo 18. Comunicación a las autoridades competentes.

La organización estará obligada a comunicar la celebración de la marcha ciclista a los ayuntamientos de las localidades por los que aquélla discurra.

Artículo 19. Control de las marchas ciclistas.

El control y orden de la marcha, tanto en lo que respecta a los participantes como al resto de usuarios de la vía, estará encomendado a los agentes de la autoridad o personal de la organización habilitado. Las órdenes o instrucciones emanadas de dicho personal durante el desarrollo de la actividad, que actuarán siguiendo las directrices de los agentes, tendrán la misma consideración que la de dichos agentes, al actuar como auxiliar de éstos.

Artículo 20. Obligaciones de los participantes.

Todos los participantes de una actividad ciclista organizada, con las excepciones previstas en este reglamento, podrán circular y agruparse libremente, siempre por su carril, excepto que por seguridad el responsable de la prueba o la autoridad competente puntualmente indique otro criterio durante el desarrollo de la marcha.

En general, los participantes deberán cumplir la normativa de circulación, especialmente cuando marchen desagrupados de los demás.

Artículo 21. Vehículos piloto de apoyo.

La organización dispondrá de vehículos piloto de apoyo suficiente, banderines y medios adecuados para la señalización del recorrido, tanto por lo que respecta a los participantes como al resto de usuarios de la vía, así como de los servicios necesarios para retirar la señalización al término de la actividad, y desperdicios que ocasionen los avituallamientos, dejando la carretera y sus alrededores en el mismo estado que antes de su celebración.

Artículo 22. Señalización de itinerarios.

Los itinerarios deben señalizarse en los lugares peligrosos, incluso con la presencia de personal de la organización habilitado y con instrucciones precisas del responsable de la organización. Las señalizaciones deberán ser retiradas o borradas una vez que pase el último participante y nunca serán colocadas de manera que provoquen confusión para la circulación rodada ajena a la actividad ciclista. Cuando las indicaciones se hagan sobre la calzada, se deberán utilizar materiales que se borren después de pocas horas.

Artículo 23. Condiciones de la circulación.

1. Todas las pruebas irán precedidas por un agente de la autoridad con una bandera roja y finalizadas por otro con una bandera verde, las cuales acotarán para los participantes y el resto de usuarios de la vía el inicio y el fin del espacio ocupado para la prueba. Entre una y otra el personal auxiliar habilitado que realice funciones de orden, control o seguridad irá provisto de una bandera de color amarillo en indicación de precaución.

2. Sin perjuicio de ello, la organización incorporará vehículos piloto de protección que estarán dotados de carteles que anuncien el comienzo y el final de la prueba, y deberán, en su caso, situar el coche de apertura y cierre de la prueba como mínimo 200 metros por delante y por detrás del primer participante y del último, respectivamente.

3. Las características de los vehículos piloto a los que se hace referencia en el apartado anterior serán las siguientes:

a) Vehículos de apertura:

Portador de cartel con la inscripción «Atención: marcha ciclista», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.

Bandera roja.

Rotativo de señalización de color naranja.

Luces de avería y de cruce encendidas.

b) Vehículo de cierre:

Portador de cartel con la inscripción «Fin marcha ciclista», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.

Bandera verde.

Rotativo de señalización de color naranja.

Luces de avería y de cruce encendidas.

Artículo 24. Servicios sanitarios.

1. La organización dispondrá durante la celebración de la actividad de la presencia obligatoria, como mínimo, de una ambulancia y de un médico para la asistencia de todos los participantes, sin perjuicio de su ampliación con más personal sanitario en la medida que se estime necesario.

2. En las pruebas cuya participación supere los 750 ciclistas, se contará con un mínimo de dos médicos, dos socorristas y dos ambulancias, y deberá añadirse, como mínimo, una ambulancia y un médico por cada fracción suplementaria de 1.000 participantes.

Artículo 25. Comportamiento de los participantes.

Los agentes de la autoridad y el personal auxiliar habilitado podrán impedir su continuidad en la actividad a aquellas personas que con sus acciones constituyan un peligro para el resto de los participantes o usuarios de las vías.

Artículo 26. Requisitos de los responsables de la marcha.

El director ejecutivo y el responsable de seguridad vial de la prueba deportiva deberán ser mayores de edad. Este último deberá conocer las normas de circulación, para lo cual deberá poseer permiso de conducción en vigencia.

El responsable de seguridad vial deberá indicar de modo preciso a cada uno de los miembros del personal auxiliar habilitado la función que deban desempeñar, de acuerdo con el reglamento particular aprobado por la autoridad gubernativa competente.

Artículo 27. Personal auxiliar.

El personal auxiliar para el mantenimiento del orden y control de la actividad deberá ser en número razonable, en función de las características de la actividad, dependerá del responsable de seguridad vial y deberá tener, como mínimo, las siguientes características:

- a) Ser mayor de 18 años y poseer permiso de conducción.
- b) Disponer por escrito de las instrucciones precisas dadas por el responsable de seguridad vial de la prueba y que habrán sido explicadas previamente por éste o por los agentes de la autoridad que den cobertura a la prueba.
- c) Estar debidamente identificado con petos y ropa visible. Disponer de un sistema de comunicación eficaz que permita al responsable de seguridad vial entrar en contacto con el personal habilitado durante la celebración de la prueba.
- d) Disponer de material de señalización adecuado, integrado, como mínimo, por conos y banderas verde, amarilla y/o roja, para indicar a los usuarios si la ruta está o no libre, o una situación de peligrosidad.
- e) Deberá desplazarse de un punto a otro del recorrido para el ejercicio de sus funciones.

Artículo 28. Obligaciones de los participantes.

Todos los participantes de la marcha deben estar amparados por un seguro de responsabilidad civil que cubra los posibles daños a terceros y por un seguro de accidentes que tenga, como mínimo, las coberturas del seguro obligatorio deportivo, sin cuya preceptiva contratación no se podrá celebrar prueba alguna.

Artículo 29. Prohibiciones.

Como norma general, está prohibido el seguimiento de coches de los participantes. Sólo los vehículos autorizados expresamente y con la autorización situada en lugar visible pueden circular detrás de los grupos de ciclistas.

Artículo 30. Desarrollo de las marchas.

Las marchas se desarrollarán con el tráfico abierto, sin perjuicio de que en ciertas circunstancias o momentos pueda considerarse la opción de cerrar al tráfico determinadas zonas mientras dura el paso de los ciclistas.

Artículo 31. Formación y habilitación del personal auxiliar.

Por los Ministerios del Interior y de Educación, Cultura y Deporte se fijarán las condiciones, formación y habilitación del personal auxiliar de los agentes de la autoridad que pueda actuar en competiciones deportivas en carretera y marchas ciclistas.

SECCIÓN TERCERA. OTROS EVENTOS**Artículo 32. Participación de vehículos históricos.**

Aquellos eventos en que participen vehículos históricos conceptuados como tales de acuerdo con el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba su reglamento regulador, o de más de 25 años de antigüedad en número superior a 10, en los que se establezca una clasificación de velocidad o regularidad inferior a 50 kilómetros por hora de media, así como su participación en acontecimientos o manifestaciones turísticas, concentraciones, concursos de conservación o elegancia y, en general, cualquier clase de evento en los que no se establezca clasificación alguna sobre la base del movimiento de los vehículos, ya sea en función de su velocidad o de la regularidad, precisarán de autorización administrativa.

Artículo 33. Normativa aplicable.

Las exhibiciones de vehículos antiguos a los que se refiere el artículo anterior se registrarán, en lo que resulte de aplicación, por el art. 2.3 de la sección 1, si bien sólo será exigible el seguro de responsabilidad civil. La circulación por la vía pública de estas agrupaciones de vehículos deberá estar precedida y seguida de un vehículo piloto.

Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores. (BOE 135/1997, de 6 junio 1997)⁶⁶ (extracto)⁶⁷

El amplísimo marco del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, aprobado por RDLeg. 339/1990 de 2 marzo,

66 Última reforma de la presente disposición realizada por Sentencia de 22 de noviembre de 2006, de la Sala Tercera del Tribunal Supremo .

67 Redacción dada por REAL DECRETO 64/2008, de 25 de enero, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo. (BOE 26/01/08) Disposición final única. Entrada en vigor. El presente real decreto entrará en vigor el día 1 de septiembre de 2008, excepto la modificación del artículo 17.3 que lo hará el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

El alarmante aumento de la siniestralidad de las motocicletas que se viene produciendo en los últimos tiempos, resulta especialmente acusado en las de mayor cilindrada. Uno de los factores que, de manera clara, ha contribuido a este aumento es el de la falta de experiencia en la conducción de estos vehículos. Para atajar esta situación es imprescindible adoptar una serie de medidas que pasarán, necesariamente, por incorporar a nuestra normativa las previsiones que las Directivas comunitarias ponen a disposición de los estados miembros para reforzar las exigencias generales de acceso a la conducción de estos vehículos.

Entre estas medidas está la de exigir, para el acceso a la conducción de las motocicletas de mayor potencia, una experiencia previa en la conducción de las motocicletas de las categorías inferiores a las que autoriza el permiso que se pretende obtener, así como la de establecer como obligatoria la superación de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos previstas para la obtención de cada clase de permiso, suprimiendo las exenciones vigentes. Además, por lo que se refiere a los ciclomotores, se retrasa la edad mínima necesaria para obtener la correspondiente licencia de conducción a los quince años cumplidos y se exige, en todo caso, la superación de una prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado. Asimismo, se prevé la prohibición de que sus titulares puedan transportar pasajeros hasta que tengan dieciocho años cumplidos.

Aparte de estas medidas, se elimina el plazo máximo de cuatro años previsto en el vigente Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo para poder solicitar la prórroga de la vigencia de los permisos y licencias de conducción sin necesidad de volver a superar las pruebas de control de conocimientos y de aptitudes y comportamientos correspondientes.

Esta previsión otorgaba al simple incumplimiento de un trámite administrativo, cual es la presentación fuera del plazo reglamentariamente previsto de la solicitud para la prórroga de vigencia, unas consecuencias excesivamente gravosas lo cual, además, resulta incongruente con lo dispuesto en los artículos 16 y 17 del Reglamento General de Conductores que, respectivamente, fijan el período de vigencia de los permisos y licencias de conducción en función de la edad de su titular y de la clase de permiso o licencia de que se trate y condicionan su prórroga a la simple acreditación de que el conductor conserva las aptitudes psicofísicas exigidas para la obtención de las mencionadas autorizaciones. Así, una simple falta de diligencia en el cumplimiento de este plazo de cuatro años desde que el permiso caducó para presentar la solicitud de prórroga, determina la necesidad de que el solicitante tenga que someterse a todas las pruebas previstas para obtener el permiso o licencia de que se trate como si se obtuviera por primera vez. Desde otro punto de vista, se observa que las consecuencias derivadas de una solicitud extemporánea de la prórroga de vigencia del permiso o licencia de conducción son más graves que las que se producen cuando un conductor ha perdido la totalidad de los puntos asignados a su autorización administrativa para conducir como consecuencia de las sucesivas sanciones firmes en vía administrativa impuestas por la comisión de determinadas infracciones graves y muy graves. La necesaria coherencia del sistema, la adaptación a los principios del permiso de conducción por puntos, que pone especial incidencia en el comportamiento del conductor en carretera sobre el cumplimiento de determinados requisitos administrativos, aconsejan dar nueva redacción al apartado 3 del artículo 17 del Reglamento

exige un desarrollo reglamentario que, en uso de la facultad conferida al Gobierno por la disp. final de aquél, ya se ha realizado parcialmente, entre otros, por el Rgto. general de Circulación y el de Procedimiento Sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobados por los RRDD 13/1992 de 17 enero, y 320/1994 de 25 febrero, respectivamente.

El objeto del presente reglamento es desarrollar los arts. 5 b) y h), en lo referente, respectivamente, al canje de permisos de conducción y al registro de conductores e infractores, 59, 60, 63, 64, 65 y 66 TA Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, en cuanto se refieren a las autorizaciones administrativas para conducir, al mismo tiempo que transponer a la normativa española la Directiva del Consejo de las Comunidades Europeas 91/439/CEE de 29 julio, sobre el permiso de conducción, modificada por las Directivas 94/72/CE de 19 diciembre, y 96/47/CE de 23 julio.

El contenido de dichas Directivas condiciona, sin duda, el desarrollo en cuanto que regulan las clases y modelo del permiso de conducción, las aptitudes de los conductores y las pruebas necesarias para verificarlas. Dichas Directivas establecen un marco complejo en el que determinados requisitos se configuran como rígidos, mientras que en otros supuestos se concede a los Estados miembros flexibilidad para no incorporar algún tipo de permiso, si bien es lo cierto que, en general, se trata de Directivas de mínimos que permiten condiciones más restrictivas, no sólo respecto de alguna clase de permiso, como por ejemplo el A1, sino también en las aptitudes exigibles a los conductores y en las pruebas a realizar para comprobarlas.

En relación con las clases de permiso de conducción que la Dir. 91/439/CEE califica como facultativas, no se ha considerado necesario introducir la clase B1 para conducir triciclos y cuadriciclos de motor que, según su cilindrada y masa máxima autorizadas, pueden ser conducidos con permiso de las clases A o B. Y en cuanto al permiso de la clase A1, en aras de la seguridad vial se ha considerado necesario introducir un límite en la relación potencia/peso, que es lo que, de ser desproporcionada, determina realmente la peligrosidad del vehículo, más que su potencia o su cilindrada por sí solas.

De cualquier forma, la mayor innovación contenida en dichas Directivas y, por tanto, en el presente reglamento, es el establecimiento de un auténtico permiso de conducción de ámbito comunitario, no precisado de canje, que siempre es posible con carácter voluntario, aun cuando sí de un registro cuando su titular adquiera la residencia normal en España y, por tanto, asuma de una forma más completa la aplicación de las normas específicas españolas.

General de Conductores, estableciendo la posibilidad de que la prórroga de vigencia del permiso o licencia de conducción pueda solicitarse en cualquier momento posterior a la fecha en que caducó. Por último, se modifica el número de posibles respuestas correctas a las preguntas planteadas en las pruebas de control de conocimientos para la obtención de los permisos y licencias de conducción, que podrán ser varias y no solo una, y se eleva, consecuentemente, el porcentaje de errores máximos permitidos para ser declarado apto en dichas pruebas.

La responsabilidad de expedir un permiso de conducción de ámbito comunitario aconseja, igualmente, regular con criterio restrictivo el canje automático de permisos procedentes de países terceros que en modo alguno se suprime, sino que se condiciona a la existencia de convenios bilaterales, en los que pueda concretarse que las condiciones que se exigen sean, cuando menos, análogas a las previstas en el presente reglamento.

Igualmente, el respeto al modelo comunitario de permiso de conducción establecido ha aconsejado incorporar en otro documento, válido únicamente a nivel nacional, todas aquellas licencias cuya regulación está excluida del ámbito de las citadas Directivas.

El desarrollo reglamentario de las normas que el texto articulado de la ley dedica a los conductores exige, igualmente, establecer una nueva regulación de la formación de los conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas por carretera, en aplicación de la Dir. 94/55/CE de 21 noviembre, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros con respecto al transporte de mercancías peligrosas por carretera.

El presente reglamento se estructura en cinco títulos.

El tít. I, que trata de las autorizaciones administrativas para conducir, establece las normas generales relativas a la obligación de disponer de la autorización administrativa siempre que se conduzcan vehículos dotados de motor, concretando posteriormente en sus preceptos las características de dichas autorizaciones en función de los tipos de vehículos o su destino, a que deban aplicarse. Se establecen las condiciones generales de su otorgamiento, prórroga de su vigencia y otras vicisitudes relacionadas con las autorizaciones, incluso con aquellas que están dotadas de mayor especificidad.

Como era previsible, se distingue entre los permisos expedidos en España y fuera de ella, con la separación procedente entre los que se expiden en países comunitarios o en países terceros, distinguiendo, igualmente, entre los necesarios para los conductores en tránsito por España respecto a aquellos que establecen en ella su residencia habitual.

La nulidad, anulabilidad, pérdida de vigencia y, en su caso, intervención de las autorizaciones administrativas para conducir es un capítulo esencial en el presente título que regula las actuaciones a seguir cuando haya existido algún vicio en el documento o en su forma de otorgamiento, pérdida de aptitudes del conductor o, simplemente, el transcurso del tiempo.

El tít. II regula las pruebas de aptitud para obtener autorizaciones administrativas para conducir, determinando tanto aquellas de carácter psicofísico, a evaluar en centros de reconocimiento especializados, como las de control de conocimientos, aptitudes y comportamientos que pueden medirse en los oportunos controles, sean éstos en circuito cerrado o en vías abiertas a la circulación general. Sus distintos capítulos van encaminados a determinar más detalladamente el contenido de las pruebas que se consideren adecuadas para comprobar la aptitud de los aspirantes a conductores.

Las autoridades militares y policiales han expedido tradicionalmente permisos para conducir sus propios vehículos que, igualmente de forma tradicional, han podido canjearse por los equivalentes permisos de conducción ordinarios, siempre en determinadas condiciones. Los dos capítulos del tít. III se encaminan a concretar dichas condiciones.

El tít. IV sirve de recordatorio de que, puesto que en el reglamento se recogen normas de obligado cumplimiento, las actuaciones contrarias están sujetas a sanción, haciendo una remisión al art. 67 texto articulado de la ley.

Por último, el tít. V regula el Registro de conductores e infractores y las incidencias que en el mismo se anotan, amparadas en el correspondiente deber de confidencialidad.

Las disposiciones adicionales (5) y las transitorias (14) evitan que se produzca colisión entre las normas vigentes hasta la fecha de su entrada en vigor y las que en el reglamento se recogen, terminando con una disposición final que permita, en determinadas materias, una regulación más pormenorizada por orden del Ministerio del Interior.

Los anejos, en número de 7, referidos fundamentalmente a modelaje, detalle de las pruebas de aptitud psicofísica, de conocimientos, de aptitudes y comportamientos, evaluación de unas y otras y vehículos a utilizar en las pruebas, son de especial interés en cuanto contienen normas para el cumplimiento de las actuaciones a practicar.

En su virtud, oídos los sectores afectados, a propuesta de los Ministros del Interior y de Sanidad y Consumo, previa aprobación por el Ministro de las Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 30 mayo 1997,

DISPONGO:

Artículo Único

Se aprueba el Reglamento General de Conductores, cuyo texto se inserta a continuación.

Disposición Derogatoria Primera

Quedan derogados el cap. XVI Código de la Circulación, aprobado por D 25 septiembre 1934, excepto el art. 275 del mismo, y los arts. 291 y 309 de dicho Código.

Disposición Derogatoria Segunda

Igualmente quedan derogadas las siguientes disposiciones:

- a) Orden 26 febrero 1975, por la que se crea la Escuela de Automovilismo de las Fuerzas de la Policía Armada y se señalan las facultades de la misma.
- b) Art. 3 RD 2296/1983 de 25 agosto, sobre tráfico y circulación de Vehículos Escolares y de menores.

- c) Apartados 3, 4 y 5 art. 4 y arts. 5 y 6 Rgto. nacional del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (TPC), aprobado por RD 74/1992 de 31 enero.
- d) Orden Mº del Interior 7 octubre 1982, por la que se establecen las pruebas que deben realizar los menores de 16 años y mayores de 14 para la obtención de Licencia que habilite para conducir Ciclomotores.
- e) Orden Mº del Interior 12 junio 1990, por la que se regulan las pruebas de aptitud que deben realizar los solicitantes de Permiso de Conducción de vehículos de motor, modificada por las Ordenes 17 de febrero y 30 junio 1992.

Disposición Derogatoria Tercera

Se derogan, asimismo, cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en el reglamento aprobado por el presente real decreto.

TÍTULO PRIMERO. DE LAS AUTORIZACIONES ADMINISTRATIVAS PARA CONDUCIR

CAPÍTULO PRIMERO. OBLIGACIÓN DE OBTENER AUTORIZACIÓN ADMINISTRATIVA PREVIA PARA CONDUCIR

Artículo 1. Permisos y licencias de conducción

1. Con el objeto de garantizar la aptitud de los conductores para manejar los vehículos con el menor riesgo posible, la conducción de vehículos a motor y ciclomotores exigirá haber obtenido previamente autorización administrativa que se dirigirá a verificar que los conductores tengan los requisitos de capacidad, conocimientos y habilidad necesarios para la conducción del vehículo de que se trate. La autorización administrativa a que se refiere el párrafo anterior se concretará en los permisos y licencias de conducción, sin perjuicio de las habilitaciones complementarias que, en su caso, sean necesarias.
2. Se prohíbe conducir por las vías y terrenos a que se refiere el art. 2 TA Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, aprobado por RDLeg. 339/1990 de 2 marzo, vehículos a motor y ciclomotores sin haber obtenido el correspondiente permiso o licencia de conducción.
3. Cuando sea necesario, los permisos y licencias de conducción se podrán sustituir, provisionalmente, por autorizaciones temporales, las cuales surtirán idénticos efectos a los del permiso o licencia que sustituyan.
4. El conductor de un vehículo queda obligado a estar en posesión y llevar consigo su permiso o licencia para conducir válido y vigente, y deberá exhibirlos ante los agentes de la autoridad que lo soliciten.
5. La vigencia de los permisos y licencias de conducción, así como la de las autorizaciones temporales que provisionalmente los sustituyan, estará condicionada a que se hallen dentro del período al efecto señalado en los mismos.

6. Ninguna persona podrá ser titular de más de un permiso o licencia de conducción expedido por un Estado miembro de la Unión Europea. En el supuesto de que alguna persona esté en posesión de más de un permiso, le será retirado el que proceda en función de las circunstancias concurrentes para su anulación si está expedido en España, o será remitido a las autoridades del Estado miembro de la Unión Europea que lo hubiera expedido.

Artículo 2. Expedición de permisos y licencias de conducción⁶⁸

1. Con excepción de los que autorizan a conducir vehículos de las Fuerzas Armadas y de las Direcciones Generales de la Guardia Civil y de la Policía, los permisos y licencias de conducción, así como las autorizaciones administrativas de carácter temporal que provisionalmente los sustituyan, serán expedidos por las Jefaturas Provinciales de Tráfico.

2. Los permisos y licencias de conducción son de otorgamiento y contenido reglados y su concesión quedará condicionada a la 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.

3. La concesión de los permisos y las licencias de conducción, así como la de cualquier otra autorización o documento que habilite para conducir, conlleva, por parte del titular, el deber de conducir con sujeción a las menciones, adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación que, en su caso, figuren en la correspondiente autorización o documento.

4. Las menciones, adaptaciones, restricciones y otras limitaciones a que se refiere el apartado anterior se determinarán por el Ministerio del Interior, a propuesta de la Dirección General de Tráfico, y se harán constar en el permiso o licencia de conducción de forma codificada conforme se indica en el anexo I 2.d).2º y en el anexo I bis 2.1º(12).

CAPÍTULO II. DEL PERMISO DE CONDUCCIÓN

Artículo 3. Modelo⁶⁹

El permiso de conducción se ajustará a uno de los modelos comunitarios que se publican en los anexos I y I bis.

Artículo 4. Datos que han de constar en el permiso de conducción⁷⁰

Los datos que han de constar en el permiso de conducción son los que se indican en los anexos I o I bis.

68 Apartado 4 redactado por art. único uno RD 1598/2004 de 2 julio.

69 Precepto redactado por art. único dos RD 1598/2004 de 2 julio.

70 Precepto redactado por art. único tres RD 1598/2004 de 2 julio.

Artículo 5. Clases de permiso de conducción

1. Los permisos de conducción expedidos por las Jefaturas Provinciales de Tráfico, con expresión de las categorías de vehículos a cuya conducción autorizan, serán de las siguientes clases:

A1:

- Motocicletas ligeras sin sidecar con una cilindrada máxima de 125 centímetros cúbicos(c.c.), una potencia máxima de 11 kilovatios (kw.) y una relación potencia/peso no superior a 0,11 kilovatios/kilogramo (kw./kg.).

A:

Motocicletas, con o sin sidecar.
Triciclos y cuadriciclos de motor.

B:

Automóviles cuya masa máxima autorizada no exceda de 3500 kg. y cuyo número de asientos, incluido el del conductor, no exceda de 9.

Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.

Conjunto de vehículos acoplados compuestos por un vehículo automóvil de los que autoriza a conducir el permiso de la clase B y un remolque, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto no exceda de 3500 kg. y la masa máxima autorizada del remolque no exceda de la masa en vacío del vehículo tractor.

B + E:

Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo automóvil de los que autoriza a conducir el permiso de la clase B y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg., siempre que el conjunto no pueda ser conducido con un permiso de la clase B.

C1:

Automóviles cuya masa máxima autorizada exceda de 3500 kg. y no sobrepase los 7500 kg. y cuyo número de asientos, incluido el del conductor, no exceda de 9.

Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.

C1 + E:

Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo automóvil de los que autoriza a conducir el permiso de la clase C1 y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg., siempre que la masa máxima autorizada del conjunto así formado no exceda de 12.000 kg. y que la masa máxima autorizada del remolque no sea superior a la masa en vacío del vehículo tractor.

C:

Automóviles cuya masa máxima autorizada exceda de 3500 kg. y cuyo número de asientos, incluido el del conductor, no exceda de 9.

Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.

C + E:

Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo automóvil de los que autoriza a conducir el permiso de la clase C y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg.

D1:

Automóviles destinados al transporte de personas cuyo número de asientos, incluido el del conductor, sea superior a 9 y no exceda de 17.

Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.

D1 + E:

Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo automóvil de los que autoriza a conducir el permiso de la clase D1 y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg. siempre que:

- Por una parte, la masa máxima autorizada del conjunto así formado no exceda de 12.000 kg. y la masa máxima autorizada del remolque no sea superior a la masa en vacío del vehículo tractor.
- Por otra, que el remolque no se utilice para el transporte de personas.

D:

Automóviles destinados al transporte de personas cuyo número de asientos, incluido el del conductor, sea superior a 9.

Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.

D + E:

Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo automóvil de los que autoriza a conducir el permiso de la clase D y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg.

2. Todas las clases de permiso de conducción de que, en su caso, sea titular una persona deberán constar en un único documento.

3. A efectos de lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo para el permiso de la clase A, los términos «triciclo» y «cuadriciclo» designarán, respectivamente, todos los vehículos automóviles, de tres o cuatro ruedas que, teniendo autorizada su conducción con el permiso de la clase B, estén concebidos para rodar a una velocidad máxima superior a 45 km. por hora o que estén equipados con un motor de combustión interna y encendido por mando de una cilindrada superior a 50 c.c. o cualquier

otro motor de potencia equivalente. La masa en vacío no deberá sobrepasar los 550 kg. La masa en vacío de los vehículos propulsados por electricidad se calculará sin tener en cuenta la masa de las baterías.

Artículo 6. Condiciones de expedición, obtención y validez de los permisos de conducción⁷¹

1. La expedición de los permisos de conducción que a continuación se indican estará supeditada a las condiciones siguientes:

- a) El permiso de las clases C1, C, D1 y D sólo podrán expedirse a conductores que ya sean titulares de un permiso en vigor de la clase B.
- b) El permiso de las clases B + E, C1 + E, C + E, D1 + E y D + E sólo podrán expedirse a conductores que ya sean titulares de un permiso en vigor de las clases B, C1, C, D1 o D, respectivamente.

2. La obtención de los permisos de conducción que a continuación se indican implicará la concesión de los siguientes:

- a) La del permiso de la clase A implica la concesión del de la clase A1.
- b) La del permiso de la clase C implica la concesión del de la clase C1; la del de la clase D la concesión del de la clase D1.
- c) La del permiso de las clases C1 + E, C + E, D1 + E o D + E implica la concesión del de la clase B + E.
- d) La del permiso de la clase C1 + E implica la concesión del de la clase D1 + E sólo cuando su titular esté en posesión del de la clase D1.
- e) La del permiso de la clase C + E implica la concesión del de la clase C1 + E.
- f) La del permiso de la clase C + E implica la concesión de los de las clases D1 + E y D + E sólo cuando su titular posea el de las clases D1 o D.
- g) La del permiso de las clases D1 + E o D + E implica la concesión del de la clase C1 + E sólo cuando su titular posea el de la clase C1.
- h) La de los permisos de las clases C1 y D1 implica la concesión de la autorización a que se refiere el apartado 7.3 de este Reglamento.

3. La obtención de los permisos de conducción que a continuación se indican no implicará la concesión de los siguientes:

- a) La del permiso de las clases B, B + E, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D o D + E no implica la concesión del de las clases A1 y A.
- b) La del permiso de las clases D1 o D no implica la concesión del de las clases C1 y C.

c) La del permiso de las clases D1 + E o D + E no implica la concesión del de la clase C + E aunque su titular esté en posesión del de la clase C.

4. El permiso de las clases B, B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D y D+E no autoriza a conducir motocicletas de dos ruedas, con o sin sidecar. Las personas que estén en posesión del permiso de la clase B en vigor, con una antigüedad superior a tres años,

⁷¹ Apartado 4 redactado por art. único cuatro RD 1598/2004 de 2 julio.

podrán conducir dentro del territorio nacional las motocicletas cuya conducción autoriza el permiso de la clase A1.

5. Para conducir vehículos automóviles destinados al transporte de mercancías en los que, excepcionalmente, se autorice el transporte de personas en número superior a 9, incluido el conductor, se requerirá, además del permiso requerido por el vehículo de que se trate, el de la clase D o D1 según que, respectivamente, el número de personas transportadas, incluido el conductor, exceda o no de diecisiete.

6. Para conducir vehículos especiales no agrícolas o conjuntos de los mismos, cuya velocidad máxima autorizada no exceda de 40 km. por hora, se requerirá permiso de la clase B. Cuando la velocidad máxima autorizada de dichos vehículos exceda de 40 km. por hora, se requerirá el permiso que corresponda a su masa máxima autorizada.

Para conducir vehículos especiales no agrícolas o conjuntos de los mismos que transporten personas se requerirá permiso de la clase B cuando el número de personas transportadas, incluido el conductor, no exceda de 9, de la clase D1 cuando exceda de 9 y no exceda de 17 y de la clase D cuando exceda de 17.

7. Los vehículos especiales agrícolas autopropulsados o conjuntos de los mismos, cuya masa o dimensiones máximas autorizadas no excedan de los límites establecidos en la reglamentación de vehículos para los vehículos ordinarios, se podrán conducir con el permiso de la clase B, o con la licencia de conducción a que se refiere el párr. c) art. 11,1 del presente reglamento si el número de personas transportadas no es superior a 5, incluido el conductor.

Para conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados o conjuntos de los mismos que tengan una masa o dimensiones máximas autorizadas superiores a las indicadas en el párrafo anterior o que transporten personas en número superior a 5, se requerirá permiso de la clase B cuando el número de personas transportadas, incluido el conductor, no exceda de 9, el de la clase D1 cuando exceda de 9 y no exceda de 17, y el de la clase D cuando exceda de 17.

8. Los ciclomotores y los vehículos para personas con movilidad reducida (coches de minusválido), se podrán conducir con permiso de las clases A1, A y B o con la licencia de conducción a que se refieren, respectivamente, los párr. a) y b) art. 11,1 de este reglamento.

9. Para conducir trolebuses se requerirá el permiso exigido para la conducción de autobuses.

Artículo 7. Edad requerida para obtener permiso de conducción⁷²

1. La edad mínima requerida para obtener permiso de conducción será la siguiente:

a) 16 años cumplidos para el permiso de la clase A1.

b) 18 años cumplidos para:

1º) El permiso de la clase A. No obstante, la autorización para conducir motocicletas con una potencia superior a 25 kw. o una relación potencia/peso superior a 0,16 kw./kg.

72 Apartado 3 redactado por art. único 2 RD 1907/1999 de 17 diciembre.

(o motocicletas con sidecar con una relación potencia/peso superior a 0,16 kw./kg.), estará supeditada a la adquisición de una experiencia mínima de 2 años en la conducción de motocicletas de características inferiores a las anteriormente indicadas, pero superiores a las de las motocicletas que autoriza a conducir el permiso de la clase A1.

2º) El permiso de las clases B y B + E.

3º) El permiso de las clases C1, C1 + E, C y C + E. No obstante, para obtener permiso de la clase C a los 18 años será requisito imprescindible que el solicitante sea titular de un certificado de aptitud profesional reconocido por uno de los Estados miembros de la Unión Europea que acredite haber completado una formación específica, superior a la normalmente exigida, como conductor para el transporte de mercancías por carretera. De no ser titular del mencionado certificado, el permiso de la clase C no se podrá obtener hasta los 21 años cumplidos.

c) 21 años cumplidos para el permiso de las clases D1, D1 + E, D y D + E.

2. Para que el permiso de las clases D1 o D autorice a conducir autobuses en trayectos de largo recorrido, entendiéndose por tales aquellos cuyo radio de acción sea superior a 50 km. alrededor del punto en que se encuentre normalmente el vehículo, será necesario que el solicitante acredite experiencia en la conducción, durante al menos 1 año, de vehículos destinados al transporte de mercancías de más de 3500 kg. de masa máxima autorizada o de autobuses en trayectos de corto recorrido, o ser titular de un certificado de aptitud profesional, reconocido por uno de los Estados miembros de la Unión Europea, que acredite haber completado una formación específica, superior a la normalmente exigida, como conductor para el transporte de viajeros por carretera.

De no acreditarse la experiencia en la conducción o la formación específica que se indica en el párrafo anterior, el permiso de las clases D1 o D, a partir de su expedición, únicamente autorizará a conducir autobuses en trayectos de corto recorrido, entendiéndose por tales aquellos cuyo radio de acción no sea superior a 50 km. alrededor del punto en que se encuentre normalmente el vehículo. Dicha limitación se hará constar en el permiso.

3. Para conducir con el permiso de la clase B vehículos prioritarios cuando circulen en servicio urgente, vehículos que realicen transporte escolar cuando transporten escolares y vehículos destinados al transporte público de viajeros en servicio de tal naturaleza, todos ellos con una masa máxima autorizada no superior a 3.500 kilogramos y cuyo número de asientos, incluido el del conductor, no exceda de nueve, será necesario tener una experiencia, durante al menos un año, en la conducción de vehículos a que autoriza dicho permiso y superar las pruebas de control de conocimiento que se indican en el art. 51.3 de este Reglamento.

El año de antigüedad a que se refiere el párrafo anterior podrá ser sustituido por un certificado que acredite haber realizado un curso y completado una formación específica, teórica y práctica en un centro de formación de conductores autorizado para ello, y la superación de las pruebas de control de conocimientos y las de control de aptitudes y comportamientos que se indican en los arts. 51.3, 52.3 y 53.1 de este Reglamento. El curso que a tal efecto se imparta se ajustará al programa que se establezca por el Ministro del Interior, a propuesta de la Dirección General de Tráfico.

CAPÍTULO III. DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN

Artículo 8. Licencia de conducción

Para conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados, ciclomotores y coches de minusválidos se exigirá estar en posesión de la correspondiente licencia de conducción, salvo que se posea el permiso a que se refieren los apartados 7 párr. 1, y 8 art. 6 del presente reglamento.

Artículo 9. Modelos de licencia de conducción

La licencia de conducción se ajustará al modelo que se publica como anexo II de este reglamento.

Artículo 10. Datos que han de constar en la licencia de conducción

Los datos que han de constar en la licencia de conducción son los que se indican en el anexo II de este reglamento.

Artículo 11. Clases de licencia de conducción

1. La licencia de conducción, teniendo en cuenta los vehículos a cuya conducción autoriza, será de las siguientes clases:

- a) Para conducir ciclomotores.
- b) Para conducir vehículos para personas de movilidad reducida (coches de minusválido).
- c) Para conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados y conjuntos de los mismos cuya masa o dimensiones máximas autorizadas no excedan de los límites establecidos para los vehículos ordinarios.

2. Si una persona fuera titular de más de una clase de licencia de conducción, todas ellas deberán constar en un único documento.

Artículo 12. Edad requerida para obtener licencia de conducción⁷³

1. La edad mínima requerida para obtener licencia de conducción será la siguiente:

- a) Quince años cumplidos para la que autoriza a conducir ciclomotores y catorce años cumplidos para la que autoriza a conducir vehículos para personas de movilidad reducida (coches de minusválido).
- b) Dieciséis años cumplidos para la que autoriza a conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados y conjuntos de los mismos cuya masa o dimensiones máximas autorizadas no excedan de los límites establecidos para los vehículos ordinarios.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1.a) anterior, las licencias que autorizan a conducir ciclomotores o vehículos para personas de movilidad reducida, hasta que sus

73 Redacción dada por REAL DECRETO 64/2008, de 25 de enero, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo.(BOE 26/01/08)

titulares hayan cumplido dieciocho o dieciséis años, respectivamente, no autorizarán a transportar pasajeros.»

Artículo 13. Retirada de la licencia de conducción

1. La licencia de conducción, cualquiera que sea su clase, perderá su validez cuando su titular obtenga permiso de la clase B, y la que autoriza a conducir ciclomotores o coches de minusválido cuando su titular obtenga el de la clase A1 o A.
2. La licencia deberá ser entregada por su titular en la Jefatura Provincial de Tráfico que expida el permiso en el momento de la entrega de éste.

CAPÍTULO IV. DISPOSICIONES COMUNES APLICABLES A PERMISOS Y LICENCIAS DE CONDUCCIÓN

SECCIÓN PRIMERA. Requisitos y documentación exigidos para obtener permiso o licencia de conducción

Artículo 14. Requisitos exigidos para obtener permiso o licencia de conducción

1. Para obtener un permiso o licencia de conducción se requerirá:
 - a) Tener la residencia normal en España o, de ser estudiante, demostrar la calidad de tal durante un período mínimo continuado de seis meses en territorio español, y haber cumplido la edad requerida.
 - b) No estar privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, ni hallarse sometido a suspensión o intervención del que se posea, ya se haya acordado en vía judicial o administrativa.
 - c) Reunir las aptitudes psicofísicas requeridas en relación con la clase del permiso o licencia que se solicite.
 - d) Ser declarado apto por la Jefatura Provincial de Tráfico en las pruebas teóricas y prácticas que, en relación con cada clase de permiso o licencia, se determinan en el tít. II de este reglamento.
2. Los que padezcan enfermedad o deficiencia orgánica o funcional que les incapacite para obtener permiso o licencia de conducción de carácter ordinario podrán obtener licencia o permiso extraordinarios sujetos a las condiciones restrictivas que en cada caso procedan.

Artículo 15. Solicitud de permiso o licencia de conducción y documentación a presentar con la misma⁷⁴

1. La expedición de permiso o licencia de conducción deberá interesarse de la Jefatura Provincial de Tráfico en la que se desee obtener, utilizando para ello la solicitud que a tales efectos proporcionará dicho organismo.

74 Letra c) apdo. 2 redactada por art. único cinco RD 1598/2004 de 2 julio.

2. Con la solicitud, suscrita por el interesado, deberán presentarse los siguientes documentos:

a) Fotocopia del documento nacional de identidad en vigor, o, en su caso, del pasaporte, del documento de identificación de extranjeros (NIE) que acredite su residencia normal o condición de estudiante en España durante el período exigido, en unión de los documentos originales que serán devueltos una vez cotejados.

b) Informe de aptitud psicofísica, expedido por un centro de reconocimiento de conductores autorizado, al que se hallará adherida una fotografía actualizada del solicitante.

Dicho informe podrá ser suplido o completado por el reconocimiento efectuado por los servicios sanitarios de la correspondiente Comunidad Autónoma cuando la Jefatura Provincial de Tráfico así lo acuerde en los supuestos en que, con ocasión de la práctica de las pruebas de aptitud para obtener licencia o permiso o en cualquier otro momento del procedimiento, se adviertan en el aspirante indicios racionales de deficiencias psicofísicas que lo aconsejen.

c) Una fotografía actualizada de 32 por 25 milímetros igual a la que se halla adherida al informe de aptitud psicofísica a que se hace referencia en el párrafo anterior, o de las características que se determinen cuando el permiso de conducción se expida según el modelo del anexo I bis.

d) Declaración por escrito de no hallarse privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, ni sometido a intervención o suspensión del que se posea, ya se haya acordado en vía judicial o administrativa.

e) Declaración por escrito de no ser titulares de otro permiso o licencia de conducción, ya sea expedido en España o en otro país comunitario, de igual clase que el solicitado.

f) Fotocopia del permiso o licencia de conducción que, en su caso, posea, ya sea expedido en España o en otro país comunitario, acompañado del documento original que será devuelto una vez cotejado.

3. El permiso o licencia de conducción a que se refiere el apartado 2 párr. f) del presente artículo, perderá su validez cuando su titular obtenga el permiso solicitador. Dicho documento deberá ser entregado por su titular, con carácter previo a la recepción del permiso expedido, en la Jefatura Provincial de Tráfico que, si fuera comunitario, lo remitirá al Estado miembro de la Unión Europea que lo hubiera expedido.

SECCIÓN SEGUNDA. Vigencia de permisos y licencias de conducción

Artículo 16. Vigencia

1. El permiso de conducción de las clases C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D y D + E y la autorización para conducir los vehículos a que se refiere el art. 7,3 de este reglamento, tendrán un período de vigencia de 5 años mientras su titular no cumpla los 45 años de edad, de 3 años si los sobrepasa sin rebasar los 60, y de 2 años a partir de esta edad.

2. El permiso de las clases restantes y la licencia de conducción, cualquiera que sea su clase, tendrán un período de vigencia de 10 años hasta que su titular cumpla los 45 años de edad, de 5 años hasta que cumpla los 70, y de 2 años a partir de esa edad.
3. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, el período normal de vigencia de las diversas clases de permiso y licencia de conducción podrá reducirse si, al tiempo de su concesión o prórroga de su vigencia, se comprueba que el titular padece enfermedad o deficiencia que, si bien de momento no impide aquélla, es susceptible de agravarse.
4. El permiso o licencia de conducción cuya vigencia hubiese vencido no autoriza a su titular a conducir.
5. La utilización de un permiso o licencia cuya vigencia hubiese vencido dará lugar a su intervención inmediata por la autoridad o sus agentes, que lo remitirán a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente. De no solicitarse por su titular la prórroga de vigencia en el plazo que se indica en el apartado 3 art. 17 de este reglamento, o de ser improcedente la misma, el permiso intervenido perderá su eficacia.

Artículo 17. Prórroga de la vigencia⁷⁵

1. La vigencia de los permisos y licencias de conducción será prorrogable, por los períodos respectivamente señalados en el artículo anterior, por las Jefaturas Provinciales de Tráfico, previa solicitud de los interesados, para la que utilizarán el impreso que a tales efectos proporcionarán dichos organismos, y una vez hayan acreditado que conservan las aptitudes psicofísicas exigidas para obtener el permiso o licencia de que se trate.

La solicitud de prórroga de vigencia del permiso o licencia podrá presentarse dentro del período de tres meses anterior a la fecha de pérdida de vigencia de la autorización de que se trate, computándosele en todo caso desde la fecha de pérdida de la vigencia de la autorización el nuevo período de vigencia de esta.

2. A la solicitud, que deberá estar suscrita por el interesado, y presentarse antes de expirar el período de vigencia, se acompañarán el permiso o licencia de conducción cuya vigencia se pretenda prorrogar y los documentos que se indican en el apartado 2 párr. a), b) y c) art. 15 de este reglamento.

3. El titular de un permiso o licencia de conducción cuya vigencia hubiera caducado podrá solicitar su prórroga acompañando los documentos a que se refiere el apartado 2 anterior.⁷⁶

4. Los titulares de permiso o licencia de conducción expedidos en España que en la fecha de vencimiento de la vigencia señalada en los mismos se encuentren en el extranjero, bien en algún país miembro de la Unión Europea en el que no hayan adquirido la residencia normal o bien en otro país, podrán solicitar la prórroga de su vigencia de cualquier Jefatura Provincial de Tráfico. A la solicitud acompañarán

⁷⁵ Párrafo 2 apdo. 1 añadido por art. único seis RD 1598/2004 de 2 julio.

⁷⁶ Redactado por REAL DECRETO 64/2008, de 25 de enero, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo. (BOE 26/01/08)

fotocopia del documento nacional de identidad en vigor, si lo tuvieran, y, en su defecto, del certificado de nacionalidad si el solicitante es español, o de otro documento que acredite su identidad si es extranjero, el permiso o licencia de conducción cuya vigencia se pretenda prorrogar, dos fotografías actualizadas y de características análogas a las de las indicadas en el apartado 2 párr. c) art. 15 de este reglamento y el informe de aptitud psicofísica a que se refiere el párr. b) del mismo apartado y artículo. Dicho informe de aptitud deberá ser expedido por un médico del país donde se encuentre el interesado y estar visado por la Misión Diplomática u Oficina Consular de España en dicho país.

SECCIÓN TERCERA. Variación de datos y duplicados de permisos o licencias de conducción

Artículo 18. Variación de datos

Cualquier variación de los datos que figuran en el permiso o licencia de conducción deberá ser comunicada por su titular dentro del plazo de 15 días, contados desde la fecha en que se produzca, a la Jefatura Provincial de Tráfico la que, previos los trámites oportunos, lo pondrá en conocimiento del Registro de Conductores e Infractores.

Artículo 19. Duplicados⁷⁷

1. Las Jefaturas Provinciales de Tráfico, previa solicitud de los interesados, para lo que utilizarán el impreso que a tal efecto proporcionarán dichos organismos, podrán expedir duplicados de permiso o licencia de conducción en caso de sustracción, extravío o deterioro del original. También deberán expedir duplicados cuando los titulares comuniquen haber variado los datos a que se refiere el art. 18. La expedición de estos duplicados se realizará de conformidad con lo establecido en la disposición transitoria decimoquinta.

2. A las solicitudes de duplicado se acompañarán los siguientes documentos:

- a) Fotocopia del documento nacional de identidad en vigor o, en su caso, del pasaporte, o de la tarjeta de identidad de extranjero junto con el documento que acredite tener la residencia normal en España o la condición de estudiante durante el período mínimo exigido, en unión de los documentos originales que serán devueltos una vez cotejados, y una fotografía actualizada de 32 por 25 milímetros si el duplicado que se va a expedir corresponde a un permiso de conducción del modelo del anexo I, o una fotografía actualizada de las características que se determinen si el duplicado que se va a expedir corresponde a un permiso de conducción del modelo del anexo I bis.
- b) Fotocopia del documento que acredite haber denunciado el hecho, en los supuestos de solicitud de duplicado por extravío o sustracción del original.

77 Apartado 1 y letras a) y c) apdo. 2 redactados por art. único siete RD 1598/2004 de 2 julio.

c) El permiso o licencia de conducción original en los casos de solicitud de duplicado por deterioro o variación de datos y, en este último supuesto, además, el documento que acredite la variación de los datos que figuran en el permiso o licencia.

3. El titular de un permiso o licencia de conducción al que se le hubiera expedido duplicado por sustracción o extravío deberá devolver el original del mismo, cuando lo encuentre, a la Jefatura Provincial de Tráfico que lo hubiere expedido.

4. La posesión del permiso o licencia original y de un duplicado de los mismos dará lugar a la recogida inmediata del original para su remisión a la Jefatura Provincial de Tráfico que, de resultar falsa la causa alegada para obtener el duplicado, dará cuenta del hecho a la autoridad judicial por si pudiera ser determinante de responsabilidad penal.

SECCIÓN CUARTA. Disposiciones comunes aplicables a la solicitudes de obtención, prórroga de vigencia y duplicado de permiso o licencia de conducción

Artículo 20. Actuación de la Jefatura Provincial de Tráfico⁷⁸

1. La Jefatura Provincial de Tráfico a la que se dirija la solicitud de obtención, prórroga de vigencia, duplicado, comunicación de variación de datos y los documentos requeridos, previas las actuaciones pertinentes, concederá o denegará, según proceda, lo solicitado.

2. La privación por resolución judicial del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, la intervención, medida cautelar o suspensión del permiso o licencia que se posea, tanto se hayan acordado en vía judicial o administrativa, serán causa para denegar la expedición, prórroga de vigencia, duplicado o variación de datos del permiso o licencia, que no procederá hasta que se haya cumplido la pena o sanción o levantado la intervención o medida cautelar.

CAPÍTULO V. DE LOS PERMISOS DE CONDUCCIÓN EXPEDIDOS EN OTROS PAISES

SECCIÓN PRIMERA. De los permisos expedidos en Estados miembros de la Unión Europea

Artículo 21. Validez en España de los permisos expedidos en otros Estados miembros de la Unión Europea

Los permisos de conducción expedidos por los Estados miembros de la Unión Europea con arreglo a la normativa comunitaria mantendrán su validez en España en las condiciones en que hubieran sido expedidos en su lugar de origen, con la salvedad

78 Apartado 1 redactado por art. único ocho RD 1598/2004 de 2 julio.

de que la edad requerida para la conducción corresponderá a la exigida para obtener el permiso español equivalente.

Artículo 22. Aplicación de la normativa española a los permisos expedidos por los Estados miembros de la Unión Europea cuando su titular haya adquirido la residencia normal en España⁷⁹

El titular de un permiso de conducción expedido en uno de los Estados miembros de la Unión Europea que haya adquirido su residencia normal en España quedará sometido a las disposiciones españolas relativas a su periodo de vigencia y de control de sus aptitudes psicofísicas, que serán los mismos que se establecen en el art. 16 para los permisos expedidos en España.

Artículo 23. Inscripción de los permisos expedidos en Estados miembros de la Unión Europea en el Registro de Conductores e Infractores⁸⁰

1. Los titulares de permisos de conducción expedidos en Estados miembros de la Unión Europea que hubieran adquirido su residencia normal en España, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, podrán solicitar voluntariamente en cualquier jefatura provincial de tráfico la anotación de los datos de su permiso en el Registro de conductores e infractores.
2. A la solicitud de inscripción, suscrita por el interesado, se acompañará fotocopia del permiso de conducción cuyos datos se quieran inscribir junto con el documento original que será devuelto una vez cotejado, así como el documento que proceda de los señalados en el art. 15.2.a).

Artículo 24. Permisos expedidos en Estados miembros de la Unión Europea que no habilitan para conducir en España⁸¹

No habilitan para conducir en España:

- a) Los permisos cuyo titular no se hubiera sometido al reconocimiento de sus aptitudes psicofísicas en los plazos establecidos por la normativa española, hasta el momento que lo haga. Si hubiera transcurrido un plazo superior al de cuatro años, contado desde la fecha en que debió pasar el reconocimiento, el permiso no será válido para conducir en España, circunstancia que se hará constar en el Registro de conductores e infractores y, en su caso, en el propio permiso.
- b) Los permisos cuyo titular no supere el correspondiente reconocimiento, circunstancia que igualmente se hará constar tanto en el Registro como, en su caso, en el permiso.
- c) Los permisos cuyo período de vigencia hubiera vencido.

79 Precepto redactado en su rúbrica y en su contenido por art. único uno RD 62/2006 de 27 enero.

80 Precepto redactado en su rúbrica y en su contenido por art. único dos RD 62/2006 de 27 enero.

81 Precepto redactado por art. único tres RD 62/2006 de 27 enero.

Artículo 25. Sustitución del permiso expedido en un Estado miembro de la Unión Europea en caso de sustracción, extravío o deterioro del original por el correspondiente español⁸²

1. En caso de sustracción, extravío o deterioro del original, el titular de un permiso expedido en uno de estos Estados que tenga su residencia normal en España, podrá solicitar la expedición de un duplicado en cualquier jefatura provincial de tráfico, que lo otorgará sobre la base de la información que, en su caso, conste en el Registro de conductores e infractores, completada o suplida, de ser necesario, con un certificado de las autoridades competentes del Estado que haya expedido aquél.

A la solicitud de duplicado se acompañarán los documentos exigidos en el art. 19.2.a), b) y c).

2. El titular de un permiso de conducción al que se le hubiera expedido duplicado por sustracción o extravío deberá devolver el original de éste, cuando lo encuentre, a la jefatura provincial de tráfico que hubiere expedido el duplicado, la cual procederá conforme se indica en el art. 29.

Artículo 26. Canje del permiso expedido en un Estado miembro de la Unión Europea por otro español equivalente⁸³

El titular de un permiso de conducción vigente expedido por un Estado miembro de la Unión Europea que haya establecido su residencia normal en España, en cualquier momento podrá solicitar el canje de su permiso de conducción por otro español equivalente.

Lo establecido en el párrafo anterior no será de aplicación cuando el permiso proceda de canje de otro anterior expedido en un país no comunitario, salvo que exista un convenio para el canje entre España y el país de que se trate o que los permisos expedidos en ese país sean canjeables por decisión comunitaria en los Estados miembros de la Unión Europea.

Artículo 27. Solicitud de canje

1. El canje del permiso de conducción deberá interesarse de la Jefatura Provincial de Tráfico en la que se desee obtener, utilizando para ello la solicitud que a tales efectos proporcionará dicho organismo.

2. A la solicitud de canje, suscrita por el interesado, se acompañarán el permiso que se pretende canjear, copia o fotocopia del mismo y los documentos exigidos en el apartado 2 párr. a), c), d) y e) art. 15 de este reglamento.

3. La Jefatura Provincial de Tráfico a la que se dirija la solicitud, después de comprobar, en su caso, la autenticidad, validez y vigencia del permiso presentado, concederá o denegará, según proceda, el canje solicitado.

82 Precepto redactado por art. único cuatro RD 62/2006 de 27 enero.

83 Apartado 2 añadido por art. único nueve RD 1598/2004 de 2 julio.

4. La resolución a que se refiere el apartado anterior, con indicación del Estado miembro que haya expedido el permiso, los datos de éste y su titular, se hará constar en el Registro de Conductores e Infractores.

Artículo 28. Canje de oficio

1. Las Jefaturas Provinciales de Tráfico procederán, si fuera necesario, al canje de oficio de los permisos de conducción expedidos en otros Estados miembros cuando, a consecuencia de la aplicación de la normativa española a sus titulares, sea necesario imponer adaptaciones, restricciones u otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación durante la conducción.
2. Para poder efectuar el canje de oficio será necesario que el titular del permiso tenga su residencia normal en España.
3. Será de aplicación al canje de oficio lo dispuesto en el apartado 4 art. 27 de este reglamento.

Artículo 29. Remisión del permiso sustituido o canjeado

Efectuada la sustitución o el canje o expedido el duplicado, el permiso sustituido o canjeado será remitido por la Jefatura Provincial de Tráfico a las autoridades competentes del Estado miembro que lo haya expedido, indicando las causas.

SECCIÓN SEGUNDA. De los permisos expedidos en países no comunitarios

Artículo 30. Permisos válidos para conducir en España y canje de los mismos⁸⁴

1. Son válidos para conducir en España los siguientes permisos de conducción:
 - a) Los nacionales de otros países que estén expedidos de conformidad con el anexo IX Convención de Ginebra de 19 septiembre 1949, o con el anexo VI de la Convención de Viena de 8 noviembre 1968, o que difieran de dichos modelos únicamente en la adición o supresión de rúbricas no esenciales.
 - b) Los nacionales de otros países que estén redactados en castellano o vayan acompañados de una traducción oficial. Se entenderá por traducción oficial la realizada por los intérpretes jurados, por los cónsules de España en el extranjero, por los cónsules en España del país que haya expedido el permiso, o por un organismo o entidad autorizados a tal efecto.
 - c) Los internacionales expedidos en el extranjero de conformidad con el modelo del anexo X Convención de Ginebra de 19 septiembre 1949, o de acuerdo con el modelo del anexo E Convención Internacional de París de 24 abril 1926, si se trata de naciones adheridas a este Convenio que no hayan suscrito o prestado adhesión al de Ginebra.

84 Letra b) apdo. 1 y apdos. 3, 4 y 5 redactados por art. único diez RD 1598/2004 de 2 julio.

d) Los reconocidos en particulares convenios internacionales multilaterales y bilaterales en los que España sea parte y en las condiciones que se indique en los mismos.

2. La validez de los permisos a que se refiere el apartado anterior estará condicionada a que se hallen dentro del período de vigencia señalado en los mismos, su titular tenga la edad requerida en España para la obtención del permiso español equivalente y, además, a que no haya transcurrido el plazo de 6 meses, como máximo, contado desde que sus titulares adquieran su residencia normal en España, salvo que, tratándose de los permisos a que se refiere el párr. d) apartado anterior, se haya establecido otra norma en el correspondiente convenio.

3. Transcurrido el plazo indicado en el apartado anterior, los permisos a que se refiere el apartado 1 carecerán de validez para conducir en España, y si sus titulares desean seguir conduciendo, deberán obtener un permiso español, previa comprobación de los requisitos y superación de las pruebas correspondientes, con las siguientes excepciones:

a) Cuando se trate de los permisos a que se refiere el apartado 1.d) y en el convenio particular esté autorizado su canje. En este caso, el canje del permiso se realizará de acuerdo con las condiciones que se indiquen en el citado convenio.

b) Cuando se trate de los permisos a que se hace referencia en el apartado 1.a) y b); en tal caso, se podrán canjear por un permiso español de la clase que corresponda, siempre que su titular reúna los siguientes requisitos:

1º Que supere la prueba o las pruebas de control de conocimientos, realizadas en forma oral si así se solicita, que acrediten los conocimientos generales y específicos a que hace referencia el art. 48.

2º Que acredite haber estado contratado como conductor profesional, por un tiempo no inferior a seis meses, por empresa o empresas legalmente establecidas o con sucursal en España, las cuales justificarán esta circunstancia aportando, además, los documentos de afiliación y cotización a la Seguridad Social.

3º Que carezca de antecedentes desfavorables en el Registro de conductores e infractores por infracciones graves o muy graves.

4. En el supuesto de que proceda el canje, a su solicitud, suscrita por el interesado, se acompañarán los documentos que se indican en el apartado 2.a), b), c), d) y e), del art. 15, el permiso que se pretende canjear, una declaración expresa de su titular responsabilizándose de la autenticidad, validez y vigencia del permiso y, en su caso, su traducción oficial al castellano, entendiéndose por tal la realizada conforme se indica en el apartado 1.b) de este artículo.

A fin de comprobar la autenticidad, validez y eficacia, la Jefatura Provincial de Tráfico podrá solicitar del interesado la aportación de los informes que, en atención a las circunstancias, estime procedentes, incluido el certificado emitido por el organismo que lo hubiera expedido, visado y traducido, en su caso, por la correspondiente embajada, acreditativo de su validez y vigencia, en el que se especifiquen los vehículos a cuya conducción autoriza y demás características del permiso.

5. La Jefatura Provincial de Tráfico a la que se dirija la solicitud, previos los trámites que estime oportunos, concederá o denegará, según proceda, el canje solicitado, circunstancia que, con indicación del país que haya expedido el permiso, los datos de este y de su titular, se hará constar en el Registro de conductores e infractores. Si en

el convenio que, en su caso, existiera no se dispusiera otra cosa, el permiso original será devuelto al país de expedición.

6. En el permiso español expedido como consecuencia del canje, así como en las sucesivas prórrogas de vigencia, duplicados o cualquier otro trámite del mismo, se hará constar la circunstancia de que procede de otro permiso expedido en un país no comunitario.

SECCIÓN TERCERA. Permiso de conducción de los diplomáticos acreditados en España

Artículo 31. Obtención de permiso de conducción español

1. Los miembros de las Misiones Diplomáticas, de las Oficinas Consulares y de las organizaciones internacionales con sede u oficina en España de países no comunitarios acreditados en España, así como sus ascendientes, descendientes y cónyuge, siempre que sean titulares de un permiso equivalente, podrán obtener cualquiera de los permisos enumerados en el art. 5 de este reglamento sin necesidad de abonar tasas ni realizar las correspondientes pruebas de aptitud para verificar sus conocimientos teóricos y prácticos, a condición de reciprocidad.

2. A la solicitud se acompañarán, además de los documentos a que se refiere el apartado 2 párr. a), b) y c) art. 15 de este reglamento, justificación de que son titulares de permiso de conducción válido equivalente al que solicitan.

3. La solicitud se dirigirá al Ministerio de Asuntos Exteriores que, previa comprobación de que concurren los requisitos exigidos, la remitirá, en unión de la documentación requerida, en el plazo de un mes a la Jefatura Provincial de Tráfico de Madrid para su tramitación.

4. Será de aplicación a estos permisos lo establecido en los apartados 4, 5 y 6 art. 30 de este reglamento.

CAPÍTULO VI. OTRAS AUTORIZACIONES ADMINISTRATIVAS PARA CONDUCIR

SECCIÓN PRIMERA. Conductores de vehículos que realicen transporte escolar o de menores

Artículo 32. Autorización especial

1. La conducción de vehículos que realicen transporte escolar o de menores, entendiéndose por tales los que se determinan en la legislación de transportes, queda sometida, además del correspondiente permiso, a la obtención de una autorización especial que habilite para ello.

2. Se prohíbe conducir vehículos que realicen transporte escolar o de menores sin haber obtenido la correspondiente autorización especial que el conductor deberá poseer y llevar consigo, en unión del correspondiente permiso de conducción ordina-

rio, cuando conduzca los mencionados vehículos y exhibirla ante la autoridad o sus agentes cuando lo soliciten.

3. La vigencia de la autorización especial estará condicionada a que se halle dentro del período al efecto señalado en la misma.

4. Para obtener la autorización especial será necesario:

a) Estar en posesión del permiso de conducción ordinario en vigor de la clase que en cada caso corresponda.

b) Carecer de antecedentes en el Registro de Conductores e Infractores o que, no obstante haber sido sancionado con suspensión del permiso de conducción en vía administrativa o condenado a pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor en la jurisdiccional, los antecedentes deban considerarse cancelados a tenor de lo dispuesto en los arts. 136,2 2º CP y 82 TA Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial.

5. La autorización especial, que tendrá una vigencia coincidente con la del permiso de conducción de superior clase que posea su titular, podrá ser prorrogada por los mismos períodos que dicho permiso mediante prórroga efectuada por la Jefatura Provincial de Tráfico, previa solicitud del interesado y justificación de que reúne los requisitos exigidos para su obtención.

La Jefatura Provincial de Tráfico a la que se dirija la solicitud, teniendo en cuenta lo dispuesto en el apartado 4 de este artículo, concederá, según proceda, la expedición o la prórroga de vigencia de la autorización solicitada, circunstancia que se hará constar en el Registro de Conductores e Infractores.

SECCIÓN SEGUNDA. Conductores de vehículos que transporten materias peligrosas

Artículo 33. Autorización especial

1. La conducción de vehículos que transporten materias peligrosas, cuando así lo requieran los correspondientes marginales del Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR) o de la Reglamentación española reguladora del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (TPC), queda sometida a la obtención de una autorización administrativa especial que habilite para ello.

2. Se prohíbe conducir vehículos que transporten materias peligrosas sin haber obtenido la correspondiente autorización especial válida a que se refiere el apartado anterior, que el conductor está obligado a llevar consigo, en unión del correspondiente permiso de conducción, cuando conduzca los mencionados vehículos y a exhibirla ante la autoridad o sus agentes cuando lo soliciten.

3. La vigencia de la autorización especial estará condicionada a que se halle dentro del período al efecto señalado en la misma y limitada a las clases de materias que en ella se indiquen.

4. Dicha autorización especial, que por sí sola no autoriza a conducir si no va acompañada del permiso de conducción ordinario en vigor requerido por el vehículo de que

se trate, se expedirá conforme al modelo establecido en el apéndice B-6 del Acuerdo y Reglamentación citados en el apartado 1 de este artículo.

Artículo 34. Requisitos para obtener la autorización especial

Para obtener la autorización especial será necesario:

- a) Estar en posesión, con una antigüedad mínima de 1 año, del permiso de conducción ordinario en vigor de la clase B, al menos.
- b) Haber realizado con aprovechamiento un curso de formación como conductor para el transporte de materias peligrosas en un centro de formación autorizado por la Dirección General de Tráfico.
- c) Ser declarado apto por la Jefatura Provincial de Tráfico en las correspondientes pruebas de aptitud.
- d) No estar privado por resolución judicial firme del derecho a conducir vehículos a motor, ni hallarse sometido a suspensión o intervención del que se posea, ya se haya acordado en vía judicial o administrativa.

En los supuestos de suspensión cautelar del permiso, la autorización especial no se expedirá hasta que aquélla se deje sin efecto.

- e) Reunir las aptitudes psicofísicas requeridas para obtener permiso de conducción de la clase C1.
- f) Tener la residencia normal en España.

Artículo 35. Solicitud de la autorización especial y documentos a presentar con la misma

1. La expedición de la autorización especial deberá interesarse de la Jefatura Provincial de Tráfico en la que se desee obtener, utilizando para ello la solicitud que a tal efecto proporcionará dicho organismo.

2. Con la solicitud, suscrita por el interesado, deberán presentarse los siguientes documentos:

- a) Fotocopia del documento nacional de identidad o, en su caso, de la tarjeta de residencia, y del permiso de conducción exigido en vigor, en unión de los documentos originales que serán devueltos una vez cotejados.
- b) Informe de aptitud psicofísica cuando el solicitante no sea titular de permiso de conducción de las clases C1 o D1 en vigor. Dicho informe será expedido por un centro de reconocimiento de conductores autorizado.
- c) Certificado expedido por el centro de formación que haya impartido el curso en el que se acredite que el solicitante ha participado con aprovechamiento en un curso de formación para conductores de vehículos que transporten materias peligrosas.
- d) Fotocopia de la autorización especial que posea el interesado, cuando se solicite la ampliación de la misma a nuevas materias.

La autorización original deberá ser entregada por su titular en la Jefatura Provincial de Tráfico, cuando proceda, al concederse la ampliación solicitada y previamente a la entrega de ésta.

Artículo 36. Vigencia de la autorización especial⁸⁵

1. La autorización especial a que se refiere el art. 33 de este reglamento tendrá un período de vigencia de 5 años.

2. La vigencia de la autorización especial podrá ser prorrogada, por períodos de cinco años, por cualquier Jefatura Provincial de Tráfico, previa solicitud del interesado y siempre que reúna los requisitos establecidos en los párrafos a) y d) del art. 34 de este Reglamento y que, durante el año anterior a la expiración del período de vigencia de la autorización, haya seguido con aprovechamiento un curso de actualización y perfeccionamiento y superado las pruebas y ejercicios prácticos individuales correspondientes en un centro de formación de conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas, autorizado por la Dirección General de Tráfico, de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo IV del título II de este Reglamento.

3. A la solicitud de prórroga se acompañará fotocopia de la autorización que se pretende prorrogar, certificación acreditativa de haber seguido con aprovechamiento un curso de actualización y perfeccionamiento, y superado las pruebas y ejercicios prácticos individuales correspondientes, copia o fotocopia del permiso de conducción en vigor y, caso de no ser el solicitante titular de un permiso de la clase C1 en vigor, el informe de aptitud psicofísica a que se refiere el párrafo b) del apartado 2 del art. 35 de este Reglamento.

La autorización original deberá ser entregada por su titular en la Jefatura Provincial de Tráfico al concederse la prórroga solicitada y previamente a la entrega de la nueva autorización.

Artículo 37. Actuación de la Jefatura Provincial de Tráfico

La Jefatura Provincial de Tráfico a la que se dirija la solicitud de obtención, ampliación o prórroga de vigencia de la autorización especial, previas las actuaciones que en cada caso procedan y la superación de las pruebas y ejercicios correspondientes, concederá o denegará lo solicitado.

CAPÍTULO VII. DE LA NULIDAD O LESIVIDAD Y PÉRDIDA DE VIGENCIA DE LAS AUTORIZACIONES ADMINISTRATIVAS PARA CONDUCIR⁸⁶**SECCIÓN PRIMERA. Declaración de nulidad o lesividad y pérdida de vigencia⁸⁷****Artículo 38. Nulidad o lesividad⁸⁸**

Las autorizaciones administrativas para conducir reguladas en este título podrán ser objeto de declaración de nulidad o lesividad cuando concorra alguno de los su-

85 Apartados 2 y 3 redactados por art. único 4 a) y b), respectivamente, RD 1907/1999 de 17 diciembre.

86 Rúbrica del presente capítulo redactada por art. único once RD 1598/2004 de 2 julio.

87 Rúbrica de la presente sección redactada por art. único doce RD 1598/2004 de 2 julio.

88 Precepto redactado en su contenido y en su rúbrica por art. único trece RD 1598/2004 de 2 julio.

puestos previstos en los arts. 62 y 63, respectivamente, de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 38. Nulidad y anulabilidad

Las autorizaciones administrativas para conducir reguladas en el presente título serán nulas o anulables en los casos previstos en los arts. 62 y 63 L 30/1992 de 26 noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 39. Pérdida de vigencia del permiso o licencia de conducción⁸⁹

1. Con independencia de lo dispuesto en el artículo anterior, la vigencia de las autorizaciones para conducir estará condicionada a que su titular mantenga los requisitos exigidos para su otorgamiento y a que no haya perdido su asignación total de puntos.
2. Las jefaturas provinciales de tráfico procederán a declarar la pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas para conducir cuando, después de otorgadas, se acredite que han desaparecido los requisitos exigidos para obtenerlas o cuando tengan constancia de que el titular de la autorización ha perdido la totalidad de su crédito de puntos, una vez se haya anotado en el Registro de conductores e infractores la última sanción firme en vía administrativa que suponga la pérdida de ese crédito.

SECCIÓN SEGUNDA. Procedimiento para la declaración de nulidad o lesividad y pérdida de vigencia de las autorizaciones⁹⁰

Artículo 40. Procedimiento para la declaración de nulidad o lesividad⁹¹

El procedimiento para la declaración de nulidad o lesividad se ajustará a lo establecido en el capítulo I del título VII de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 41. Procedimiento para la declaración de pérdida de vigencia⁹²

1. La Jefatura Provincial de Tráfico que tenga conocimiento de la presunta desaparición de alguno de los requisitos que, sobre conocimientos, habilidades, aptitudes o comportamientos esenciales para la seguridad de la circulación o aptitudes psicofísicas, se

89 Precepto redactado en su rúbrica y en su contenido por art. único cinco RD 62/2006 de 27 enero.

90 Rúbrica de la presente sección redactada por art. único catorce RD 1598/2004 de 2 julio.

91 Precepto redactado en su contenido y en su rúbrica por art. único quince RD 1598/2004 de 2 julio.

92 Apartado 2 y letra a) apdo. 3. B) redactados por art. único dieciséis RD 1598/2004 de 2 julio.

exigían para el otorgamiento de la autorización, previos los informes, asesoramientos o pruebas que, en su caso y en atención a las circunstancias concurrentes, estime oportunos, iniciará el procedimiento de declaración de pérdida de vigencia de la misma.

2. El acuerdo de incoación contendrá una relación detallada de los hechos y circunstancias que induzcan a apreciar, racional y fundadamente, que ha desaparecido alguno de los requisitos que se indican en el apartado anterior. En materia de conocimientos o comportamientos, podrá considerarse que existe una presunta desaparición de estos cuando el titular de la autorización, durante el período de dos años, haya sido sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de tres infracciones muy graves, sea cual sea el vehículo con el que se hubieran cometido. Igualmente, se adoptarán en dicho acuerdo, de proceder, las medidas cautelares de suspensión cautelar e intervención inmediata previstas en el art. 42.

3. En la resolución que acuerde la incoación, la Jefatura Provincial de Tráfico notificará al titular de la autorización la presunta desaparición del requisito o requisitos exigidos y los plazos y formas de que dispone para acreditar su existencia. Contra dicho acuerdo el titular de la autorización podrá alegar lo que estime pertinente a su defensa o, en su caso, demostrar en tiempo y forma que no carece de tales requisitos.

A) Los plazos para acreditar la existencia de los requisitos exigidos serán los siguientes:

a) Si no se acuerda la suspensión cautelar y la intervención, el plazo será de dos meses. De no acreditarse en el mencionado plazo la existencia del requisito exigido, se acordará la suspensión cautelar e intervención inmediata de la autorización.

b) Si se acuerda la suspensión cautelar y la intervención inmediata, el plazo será el que reste de vigencia a la autorización administrativa que, cuando se trate de permiso o licencia de conducción, se incrementará con el establecido en el art. 17.3 del Reglamento.

B) Las formas para acreditar la existencia del requisito o requisitos exigidos serán las siguientes:

a) Si la desaparición afecta a los conocimientos, habilidades, aptitudes o comportamientos para conducir, sometiéndose a las pruebas de control de conocimientos o de aptitudes y comportamientos que, en virtud de los informes, asesoramientos y pruebas correspondientes, se consideren procedentes, ante la Jefatura Provincial de Tráfico que haya instruido el procedimiento.

Cuando las infracciones a que se refiere el apartado 2 del presente artículo, se cometan dentro de los dos primeros años de vigencia del permiso, además de realizar un curso de reciclaje y sensibilización de los previstos en el párrafo anterior, será, en todo caso, obligatorio el sometimiento a las pruebas de control de conocimientos y aptitudes y comportamientos correspondientes.

b) Si la desaparición afecta a los requisitos psicofísicos exigidos para conducir, sometiéndose a las pruebas de aptitud psicofísica que procedan ante los servicios sanitarios de la correspondiente Comunidad Autónoma y, en su caso, a las de aptitudes y comportamientos correspondientes que, si fuera necesario, se realizarán conforme se determina en el apartado 4 del art. 65 de este Reglamento.

4. Las pruebas de control de conocimientos y de aptitudes y comportamientos correspondientes, así como las de aptitud psicofísica, podrán ser practicadas por el titular

de la autorización, dentro de los plazos indicados en el apartado anterior, hasta un máximo de tres ocasiones.

5. Cuando el resultado de las pruebas sea favorable, la Jefatura Provincial de Tráfico acordará dejar sin efecto el expediente de declaración de pérdida de vigencia y, en su caso, el levantamiento de la suspensión cautelar y la devolución inmediata de la autorización intervenida.

Cuando el resultado de las pruebas de control de conocimientos y de aptitudes y comportamientos fuera desfavorable en la tercera ocasión en que se realicen, o en alguno de los reconocimientos para explorar las aptitudes psicofísicas se comprobare que el defecto psicofísico es irreversible, o el titular de la autorización no se sometiera a las pruebas en los plazos establecidos en el apartado 3.A) de este artículo, la Jefatura Provincial de Tráfico dictará resolución motivada acordando la pérdida de vigencia de la autorización administrativa de que se trate.

6. Cuando la carencia del requisito exigido permita conducir con adaptaciones, restricciones u otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación, al titular del permiso o licencia cuya pérdida de vigencia haya sido acordada le podrá ser expedido, previos los trámites y comprobaciones que correspondan, otro permiso o licencia de carácter extraordinario sujeto a las condiciones restrictivas que, en cada caso, procedan.

7. Cuando el procedimiento para la declaración de pérdida de vigencia o la pérdida de vigencia acordada no afecte a todas las clases de permiso o licencia de conducción, la Jefatura Provincial de Tráfico facilitará al interesado, de oficio, un duplicado o una autorización temporal, según proceda, con las clases no afectadas.

8. El titular de una autorización cuya pérdida de vigencia hay sido declarada podrá obtener otra de nuevo siguiendo el procedimiento y superando las pruebas establecidas, en las que deberá acreditar la concurrencia del requisito cuya falta determinó la extinción de la autorización anterior.

9. La competencia para declarar la pérdida de vigencia de las autorizaciones corresponde al Jefe de Tráfico de la provincia en cuyo territorio se haya detectado la pérdida de los requisitos exigidos.

Artículo 41 bis. Procedimiento para la declaración de pérdida de vigencia por la pérdida total de los puntos asignados⁹³

1. La jefatura provincial de tráfico, una vez constatada la pérdida por el titular del permiso o de la licencia de conducción de la totalidad de los puntos asignados, iniciará, mediante acuerdo, el procedimiento para declarar la pérdida de vigencia del citado permiso o licencia de conducción, que contendrá una relación detallada de las resoluciones firmes en vía administrativa que hubieran dado lugar a la pérdida de los puntos, con indicación del número de puntos que a cada una de ellas hubiera correspondido. En dicho acuerdo se concederá al interesado un plazo máximo de diez días para formular las alegaciones que estime convenientes.

93 Precepto añadido, con vigencia desde 1 de julio de 2006, por art. único seis RD 62/2006 de 27 enero.

2. Transcurrido el plazo indicado en el apartado anterior, el jefe provincial de tráfico dictará resolución declarando la pérdida de vigencia del permiso o de la licencia de conducción, que se notificará al interesado en el plazo de quince días, en los términos previstos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.
3. El titular de la autorización para conducir cuya pérdida de vigencia haya sido declarada podrá obtener nuevamente un permiso o licencia de conducción de la misma clase de la que era titular, previa realización y superación con aprovechamiento de un curso de sensibilización y reeducación vial de recuperación del permiso o la licencia de conducción y posterior superación de la prueba de control de conocimientos a que se refiere el anexo VIII.
4. El titular de la autorización no podrá obtener un nuevo permiso o una nueva licencia de conducción hasta que hayan transcurrido seis meses desde la fecha en que fue notificado el acuerdo de declaración de la pérdida de vigencia, salvo los conductores profesionales para los que este plazo será de tres meses.
Si en los tres años siguientes a la obtención de esa nueva autorización se acordara su pérdida de vigencia por haber perdido otra vez la totalidad del crédito de puntos asignados, el titular de aquélla no podrá obtener un nuevo permiso o licencia de conducción hasta transcurridos doce meses desde la notificación del acuerdo de declaración de pérdida de vigencia, salvo los conductores profesionales para los que este plazo será de seis meses.
5. La competencia para declarar la pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas para conducir por haber perdido la totalidad del crédito de puntos asignados corresponde al jefe de tráfico de la provincia correspondiente al domicilio del titular de la autorización.

SECCIÓN TERCERA. Disposiciones comunes aplicables a la nulidad o lesividad y pérdida de vigencia⁹⁴

Artículo 42. Suspensión cautelar de la vigencia del permiso o licencia e intervención de los documentos en que se formalizan⁹⁵

1. En el curso de los procedimientos de declaración de nulidad o lesividad o declaración de pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas, podrá acordarse la suspensión cautelar de la vigencia de la autorización de que se trate cuando su mantenimiento entrañe un grave peligro para la seguridad del tráfico o perjudique notoriamente el interés público; en este caso, el Jefe Provincial de Tráfico que conozca del expediente ordenará, mediante resolución fundada, la intervención inmediata de la autorización y la práctica de cuantas medidas sean necesarias para impedir el efectivo ejercicio de la conducción siguiéndose en todo caso el procedimiento, requi-

94 Rúbrica de la presente sección redactada por art. único diecisiete RD 1598/2004 de 2 julio.

95 Apartados 1, 4 y 5 redactados por art. único dieciocho RD 1598/2004 de 2 julio.

sitos y exigencias de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

2. La intervención se llevará a efecto procediendo a la retirada de la autorización al mismo tiempo que se notifica al interesado la resolución que haya acordado aquélla. Una vez retirada, la autorización será remitida a la autoridad que haya acordado la intervención.

3. La conducción durante el período de suspensión cautelar de la autorización administrativa será considerada como conducir sin la autorización administrativa correspondiente suspendida por sanción.

4. La nulidad o lesividad, la pérdida de vigencia y la suspensión cautelar y, en su caso, la intervención podrán referirse a una o más clases del permiso o licencia de conducción que posea el titular. En todo caso, en el procedimiento que se instruya deberá indicarse claramente la clase o las clases del permiso o licencia afectados. De no afectar a todas ellas, la Jefatura Provincial de Tráfico, de oficio, entregará al interesado un nuevo documento en el que consten los permisos o licencias no afectados.

5. La nulidad o lesividad, pérdida de vigencia, suspensión cautelar e intervención llevarán consigo la de cualquier otro certificado, autorización administrativa o documento cuyo otorgamiento dependa de la vigencia de la clase o las clases del permiso o licencia objeto del procedimiento.

TÍTULO III. DE LOS PERMISOS DE CONDUCCIÓN EXPEDIDOS POR LA AUTORIDAD MILITAR O POLICIAL

CAPÍTULO PRIMERO. DEL CANJE DE LOS PERMISOS

Artículo 80. Canje

1. Los permisos de conducción expedidos por las escuelas y organismos militares y de las Direcciones generales de la Guardia Civil y de la Policía podrán ser canjeados por los equivalentes previstos en el art. 5 de este reglamento.

2. El canje de los permisos a que se refiere el apartado anterior, previo pago de la tasa que corresponda y sin realizar pruebas de aptitud, quedará supeditado a la concurrencia de las siguientes circunstancias:

a) Que el titular del permiso reúna las condiciones establecidas en el apartado 1 art. 7 y en los párrafos a), b) y c) apartado 1 art. 14, ambos de este reglamento.

b) Que el permiso haya sido expedido por una escuela u organismo militar o de las Direcciones generales de la Guardia Civil y de la Policía legalmente facultadas para expedir permisos canjeables y que sea de alguna de las clases expresamente previstos en la autorización de aquéllas.

c) Que el permiso que se pretende canjear se encuentre en vigor y no tenga una antigüedad superior a la que corresponda por aplicación de lo establecido en el art. 16 de este reglamento.

d) Que el titular del permiso se halle en situación de actividad en el cuerpo u organismo militar o policial o no hayan transcurrido más de seis meses desde que cesó en la misma.

3. En los permisos expedidos al personal de tropa o marinería, bien sea de reemplazo o voluntario, al cesar en el servicio militar y en el caso de que su titular haya conducido, durante al menos 3 meses, vehículos a que autoriza la clase de permiso de que se trate sin haber sufrido accidentes imputables al mismo, se estampará una diligencia, debidamente avalada con el sello y la firma del jefe de la correspondiente unidad u organismo militar, en la que consten la fecha en que su titular ha cesado en el servicio militar.

4. Si el titular del permiso militar canjeable cumpliera la edad exigida para obtener el permiso civil equivalente después de los 6 meses de haber cesado en el servicio militar, el canje deberá solicitarse en el plazo de 6 meses, contado desde el día que cumplió la mencionada edad. Si desde la fecha en que cesó en el servicio militar a la fecha en que cumplió la edad hubiera transcurrido más de 1 año, el canje exigirá, además, haber superado las pruebas en una escuela u organismo militar autorizados.

Artículo 81. Solicitud de canje y documentación a presentar con la misma⁹⁶

1. El canje del permiso de conducción podrá interesarse de cualquier Jefatura Provincial de Tráfico, utilizando para ello la solicitud que a tal efecto proporcionará dicho organismo.

2. A la solicitud de canje, suscrita por el interesado, se acompañarán los siguientes documentos:

a) Fotocopia del documento nacional de identidad en vigor, en unión del documento original que será devuelto una vez cotejado.

b) Informe de aptitud psicofísica emitido por un centro de reconocimiento de conductores.

c) Una fotografía actualizada de 32 por 25 milímetros si el permiso civil por el que se canjee se va a expedir en el modelo del anexo I, o una fotografía actualizada de las características que se determinen si el permiso civil por el que se canjee se va a expedir en el modelo del anexo I bis.

d) Copia o fotocopia del permiso que se pretende canjear en unión del documento original, que será devuelto una vez cotejado. Cuando se trate de personal de tropa o marinería, se acompañará el permiso militar que se pretende canjear si su titular hubiera cesado en el servicio militar; si no hubiera cesado o cuando, habiendo cesado, no fuera posible por razones de edad canjear en un mismo acto todas las clases de permiso, se presentará fotocopia acompañada del permiso original, que será devuelto una vez cotejado, y un certificado que acredite la experiencia a que se refiere el apartado 3 artículo anterior.

e) Certificación acreditativa de hallarse en servicio activo o, en su caso, de la fecha en que se dejó de prestar.

96 Letra c) apdo.2 redactada por art. único veintiocho RD 1598/2004 de 2 julio.

3. Realizado el canje, el permiso canjeado o, en su caso, una fotocopia del mismo, será enviado a la escuela u organismo que lo hubiera expedido.

CAPÍTULO II. DE LAS ESCUELAS FACULTADAS PARA EXPEDIR PERMISOS CANJEABLES

Artículo 82. Escuelas autorizadas⁹⁷

Por el Ministerio del Interior se determinarán las escuelas y organismos militares y de las Direcciones generales de la Guardia Civil y de la Policía facultadas para expedir permisos de conducción canjeables por los equivalentes previstos en el art. 5 de este reglamento. La formación impartida en las escuelas a que se refiere el párrafo anterior y las pruebas realizadas se ajustarán, con carácter general, a lo dispuesto en el capítulo III del título II de este reglamento, sin perjuicio de las especialidades que correspondan a la naturaleza militar de los vehículos y que deberán ser tenidas en cuenta al otorgar la autorización de la escuela u organismo. También se ajustarán a lo dispuesto en dicho capítulo III los vehículos militares empleados en las referidas pruebas, en la medida en que lo permitan sus características especiales y los criterios operativos que rigen la dotación de material automóvil en las Fuerzas Armadas.

La Dirección General de Tráfico y su organización periférica, previa la correspondiente autorización, podrán inspeccionar las escuelas facultadas para expedir permisos canjeables con el fin de comprobar si los medios, programas, objetivos y métodos empleados son adecuados para la enseñanza de la conducción y si las pruebas de aptitud se realizan conforme a lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

TÍTULO IV. DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 83. Infracciones y sanciones

1. Las infracciones a los preceptos del presente reglamento serán sancionadas de conformidad con lo dispuesto en el art. 67 TA Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, aprobado por RDLeg. 339/1990 de 2 marzo.

TÍTULO V. DEL REGISTRO DE CONDUCTORES E INFRACTORES

Artículo 84. Organismo competente para llevar y gestionar el Registro

1. El Registro de Conductores e Infractores a que se refiere el art. 5 h) TA Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, aprobado por RDLeg.

97 Apartado 2 redactado por art. único veintinueve RD 1598/2004 de 2 julio.

339/1990 de 2 marzo, será llevado y gestionado por la Dirección General de Tráfico.

2. El titular del órgano responsable del Registro o fichero automatizado adoptará las medidas de gestión y organización que sean necesarias para asegurar, en todo caso, la confidencialidad, seguridad e integridad de los datos automatizados de carácter personal existentes en el registro y el uso de los mismos para las finalidades para las que fueron recogidos, así como las conducentes a hacer efectivas las garantías, obligaciones y derechos reconocidos en la LO 5/1992 de 29 octubre, de regulación del Tratamiento Automatizado de Datos de Carácter Personal, y en sus normas de desarrollo.

Artículo 85. Finalidad del Registro

El Registro de Conductores e Infractores tendrá como finalidad recoger y gestionar de forma automatizada los datos de carácter personal de los solicitantes y titulares de autorizaciones administrativas para conducir, así como su comportamiento y sanciones por hechos relacionados con el tráfico y la seguridad vial que se establecen en el art. 86 del presente reglamento.

Artículo 86. Datos que han de figurar en el Registro

En el Registro de Conductores e Infractores figurarán los siguientes datos:

- a) Nombre, apellidos y domicilio del titular de la autorización, el número de su documento nacional de identidad si es español o, en su caso, el de identificación de extranjeros o, excepcionalmente, otro número asignado al efecto por la Administración.
- b) Fecha, lugar de nacimiento y sexo del titular de la autorización.
- c) Clases de permiso o licencia de conducción y otras autorizaciones administrativas o documentos necesarios para conducir o relacionados con la conducción.
- d) Nivel de estudios y, en su caso, condición de profesional de la enseñanza de la conducción.
- e) Historial y resultados de las distintas pruebas de aptitud realizadas para obtener autorizaciones administrativas para conducir.
- f) Historial, menciones y períodos de vigencia de las distintas autorizaciones o documentos que autoricen a conducir.
- g) Menciones, incidencias, restricciones y limitaciones relacionadas con la propia autorización, la persona titular de la misma, el vehículo o la circulación.
- h) Identificación del servicio sanitario o centro de reconocimiento que realizó la exploración del conductor y emitió el correspondiente informe de aptitud psicofísica, así como el resultado final de dicho informe.
- i) Condenas judiciales que afecten a la autorización administrativa para conducir y las sanciones administrativas que sean firmes impuestas por infracciones graves y muy graves.
- j) Nulidad, anulabilidad, pérdida de vigencia, medidas cautelares y, en su caso, la intervención de las autorizaciones administrativas para conducir.
- k) Otras incidencias relacionadas con las autorizaciones administrativas para conducir.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Disposición Adicional Primera. Licencias de conducción de ciclomotores expedidas con anterioridad a la entrada en vigor del presente reglamento

Las licencias de conducción de ciclomotores expedidas con anterioridad a la entrada en vigor del presente reglamento no estarán sujetas a los períodos de vigencia que se establecen en el apartado 2 art. 16 del mismo.

Disposición Adicional Segunda. Residencia normal⁹⁸

A efectos de la aplicación del presente reglamento se entenderá por «residencia normal» el lugar en el que permanezca una persona habitualmente, es decir, durante al menos 185 días por cada año natural, debido a vínculos personales y profesionales, o, en el caso de una persona sin vínculos profesionales, debido a vínculos personales que indiquen una relación estrecha entre dicha persona y el lugar en el que habite. No obstante, la residencia normal de una persona cuyos vínculos profesionales estén situados en un lugar diferente del de sus vínculos personales y que, por ello, se vea obligado a permanecer alternativamente en diferentes lugares situados en dos o varios Estados, se considera situada en el lugar al que le unan sus vínculos personales, siempre que vuelva a dicho lugar de una forma regular. Esta última condición no será necesaria cuando dicha persona permanezca en un Estado para desempeñar una misión de una duración determinada. La asistencia a una universidad o escuela no implicará el traslado de la residencia normal.

En todo caso, únicamente se entenderá por residencia normal la permanencia en España en situación regular que deberá ser debidamente acreditada, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social.

Disposición Adicional Tercera. Modelos de documentos y solicitudes

Con la salvedad de los que figuran como anejo al presente reglamento, los documentos y solicitudes a que se hace referencia en el mismo corresponderán al modelo oficial que se determine por la Dirección General de Tráfico.

Disposición Adicional Cuarta. Procedimientos de otorgamiento, modificación y pérdida de vigencia de las autorizaciones. Recursos

En lo no previsto en el presente reglamento, al otorgamiento, modificación y pérdida de vigencia de las autorizaciones reguladas en el mismo, será de aplicación lo dispuesto en el RD 1778/1994 de 5 agosto, por el que se adecuan a la L 30/1992 de 26

98 Apartado 3 añadido por art. único treinta RD 1598/2004 de 2 julio.

noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, las normas reguladoras de los procedimientos de otorgamiento, modificación y extinción de autorizaciones.

Las resoluciones que no pongan fin a la vía administrativa y los actos de mero trámite que determinen la imposibilidad de continuar un procedimiento o produzcan indefensión dictados por el órgano competente para resolver podrán ser recurridas ante el órgano superior jerárquico del que los dictó, conforme a lo dispuesto en el cap. II tít. VII L 30/1992 de 26 noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Disposición Adicional Quinta. Jefaturas Locales de Tráfico de Ceuta y Melilla

Las competencias que el presente reglamento atribuye a las Jefaturas Provinciales de Tráfico y sus Jefes, en las ciudades de Ceuta y Melilla serán ejercidas por las correspondientes Jefaturas Locales de Tráfico y sus respectivos Jefes Locales.

Disposición Adicional Sexta. Escuelas Oficiales de Policía⁹⁹

A efectos de lo dispuesto en el art. 7.3, y sin perjuicio de lo establecido en los arts. 80 a 82, las Escuelas Oficiales de Policía que cuenten con autorización de la Dirección General de Tráfico podrán expedir, para sus efectivos policiales y, en su caso, para bomberos, agentes forestales u otros colectivos profesionales cuya formación como conductores tuvieran atribuida, siempre que estos sean titulares de un permiso de conducción de la clase B con al menos un año de antigüedad, un certificado que acredite la suficiencia en los conocimientos teóricos exigidos para obtener la habilitación que faculte a conducir vehículos prioritarios, el cual sustituirá a las pruebas previstas en el art. 51.3.

Igualmente, a efectos de la obtención del permiso de conducción de la clase A que autoriza a conducir motocicletas con una potencia superior a 25 kilovatios o una relación potencia/peso superior a 0,16 kilovatios/kilogramo (o motocicletas con sidecar con una relación potencia/peso superior a 0,16 kilovatios/kilogramo), las escuelas a las que se refiere el párrafo anterior podrán impartir, para sus efectivos policiales y los colectivos profesionales a los que se refiere el párrafo anterior, siempre que estos sean titulares de permiso de conducción de la clase A con una potencia igual o inferior a 25 kilovatios o una relación potencia/peso igual o inferior a 0,16 kilovatios/kilogramo y hayan cumplido la edad de 21 años, un curso específico teórico y práctico que sustituya a la experiencia mínima de dos años en la conducción de motocicletas de características inferiores a las indicadas para la obtención del permiso de conducción de la clase A pero superiores a las de las motocicletas que autoriza a conducir el permiso de la clase A1, requerida por el art. 7.1.b).^{1º} Finalizado el curso, las escuelas someterán a quienes hubieran superado el citado curso a la prueba espe-

99 Disposición redactada por art. único treinta y uno RD 1598/2004 de 2 julio.

cífica de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado establecido en el art. 52.2, realizada con una motocicleta sin sidecar con una potencia de al menos 35 kilovatios. El certificado acreditativo de la superación de esta prueba servirá para la expedición por la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente al lugar en que radique la escuela del correspondiente permiso de conducción.

La concesión de la autorización y el permiso a que se refieren los dos párrafos anteriores quedará supeditada a que las mencionadas escuelas presenten, ante la Dirección General de Tráfico, la programación de los correspondientes cursos con indicación de sus características, las materias de que consta, el sistema de evaluación y las pruebas que se deban realizar.

Disposición Adicional Séptima¹⁰⁰

Las normas establecidas en el presente Reglamento que sean de aplicación a los Estados miembros de la Unión Europea serán igualmente de aplicación a los Estados signatarios del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (EEE).

Disposición Adicional Octava. Lenguas oficiales¹⁰¹

Quienes tengan su domicilio en alguna de las comunidades autónomas con lengua oficial propia distinta del castellano podrán solicitar en la Jefatura Provincial Tráfico correspondiente a dicho domicilio que los epígrafes numerados de su permiso de conducción consten en lengua oficial de su comunidad autónoma además de en castellano.

Disposición Adicional Novena. Referencias a Jefatura Provincial de Tráfico en este reglamento¹⁰²

Se entenderá que todas las referencias realizadas en este reglamento a la Jefatura Provincial de Tráfico incluyen también a las Jefaturas Locales de Tráfico de las Ciudades de Ceuta y Melilla.

Disposición Adicional Décima. Condiciones básicas y de accesibilidad para la personas con discapacidad¹⁰³

En los cursos de sensibilización y de reeducación vial, así como en la realización de las pruebas de control de conocimientos, efectuados por procedimientos informáticos, se tendrán en cuenta las limitaciones de las personas con discapacidad.

100 Disposición añadida por art. único 11 RD 1907/1999 de 17 diciembre.

101 Disposición añadida por art. único treinta y dos RD 1598/2004 de 2 julio.

102 Disposición añadida por art. único treinta y tres RD 1598/2004 de 2 julio.

103 Disposición añadida, con vigencia desde el 3 de febrero de 2006, por art. único once RD 62/2006 de 27 enero.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Disposición Transitoria Primera. Equivalencia de permisos

1. Los permisos y licencias de conducción expedidos conforme al modelo regulado en la normativa anterior continuarán siendo válidos sin necesidad de ser sustituidos por el modelo regulado en el presente reglamento. La sustitución no se realizará hasta que, con ocasión de su revisión o cualquier otro trámite, proceda expedir el permiso o licencia en nuevo modelo.
2. Los permisos de conducción expedidos con anterioridad a la entrada en vigor del presente reglamento equivaldrán:
 - a) El permiso de la clase A1, al de la clase A1, si bien autorizará a conducir motocicletas sin sidecar de hasta 125 c.c., potencia máxima de 11 kw. y una relación potencia/peso no superior a 0,11 kw./kg.
 - b) El permiso de la clase A2, al de la clase A, que autoriza a conducir motocicletas de cualquier cilindrada, con o sin sidecar, triciclos y cuadríciclos de motor.
 - c) El permiso de la clase B1, al de la clase B.
 - d) El permiso de la clase B2, al de la clase B, con autorización para conducir los vehículos a que se refiere el apartado 3 art. 7 de este reglamento.
 - e) El permiso de la clase C1 que autoriza a conducir camiones de peso máximo autorizado no superior a 7500 kg., al de la clase C1.
 - f) El permiso de la clase C1 que autoriza a conducir turismos y camiones de peso máximo autorizado superior a 7500 kg. y que no excedan de 16.000 kg., al de la clase C.
 - g) El permiso de la clase C2, a los de las clases C y C + E.
 - h) Los permisos de las clases C2 y C2 complementado con el de la clase E implicarán el de la clase D + E para los conductores que estén en posesión del de la clase D.
 - i) El permiso de la clase B1 complementado con el de la clase E, al de la clase B + E.
 - j) El permiso de la clase B2 complementado con el de la clase E, al de la clase B + E con autorización para conducir los vehículos a que se refiere el apartado 3 art. 7 de este reglamento con un remolque enganchado de más de 750 kg. de masa máxima autorizada.
 - k) El permiso de la clase C1 complementado con el de la clase E que autoriza a conducir turismos y camiones de hasta 7500 kg. de peso máximo autorizado con un remolque enganchado de más de 750 kg. de peso máximo autorizado, al de la clase C1 + E.
 - l) El permiso de la clase C1, que autoriza a conducir camiones de hasta 16.000 kg. de peso máximo autorizado complementado con el de la clase E, al de la clase C + E.
 - m) El permiso de la clase B1 (TA) que autoriza a conducir tractores y maquinaria agrícola automotriz, a la licencia de conducción que autoriza a conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados, aunque su masa o dimensiones máximas

autorizadas excedan de los límites establecidos en el Rgto. de Vehículos para los vehículos ordinarios.

Disposición Transitoria Segunda. Licencia de conducción de ciclomotores y permisos de las clases A1 y A2

Quienes a la entrada en vigor de este reglamento sean titulares de una licencia de conducción de ciclomotores o de un permiso de conducción de las clases A1 o A2, estarán autorizados a conducir motocultores y tractores agrícolas y máquinas agrícolas automotrices cuyo peso máximo autorizado no exceda de 1000 kg. y cuya velocidad máxima autorizada no exceda de 20 km. por hora, siempre que no lleven remolque.

Disposición Transitoria Tercera. Permiso de conducción de la clase B1 (TA) restringido

Quienes a la entrada en vigor de este reglamento sean titulares de un permiso de conducción de la clase B1 (TA) restringido para la conducción de tractores y máquinas automotrices agrícolas, al que se referían los arts. 262,VI y 309,1.2.2, ambos del Código de la Circulación, aprobado por RD 25 septiembre 1934, estarán autorizados para conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados y conjuntos de los mismos aunque su masa o dimensiones máximas autorizadas excedan de los límites establecidos para los vehículos ordinarios.

Disposición Transitoria Cuarta. Prórroga de la vigencia de permisos de conducción caducados

En el plazo de 4 años establecido en el art. 17,3 del presente reglamento, contado a partir de su entrada en vigor, podrá ser prorrogada la vigencia de los permisos de conducción caducados con anterioridad a la misma siempre que en el momento de presentarse la solicitud fuera posible obtener con dispensa de los exámenes un nuevo permiso de acuerdo con la normativa anterior contenida en el art. 269, VII Código de la Circulación, aprobado por RD 25 septiembre 1934.

Los permisos de conducción cuyo período de vigencia concedido por la normativa anterior fuera inferior al de 4 años establecido en el citado art. 17,3 podrán ser prorrogados dentro del plazo máximo de 4 años contados a partir del día en que expiró su vigencia.

Disposición Transitoria Quinta. Canje de permisos de conducción expedidos en países no miembros de la Unión Europea

Los canjes de permisos de conducción expedidos en países no miembros de la Unión Europea, cuya solicitud se hubiera presentado con anterioridad a la entrada en vigor del presente reglamento, se resolverán de acuerdo con la normativa anterior.

Disposición Transitoria Sexta. Solicitudes de permiso de conducción presentadas antes de la entrada en vigor del Reglamento

Los aspirantes a permiso de conducción, cualquiera que sea su clase, que hubieran presentado la solicitud con anterioridad a la entrada en vigor del presente reglamento realizarán las pruebas establecidas en la normativa anterior. De no superar las pruebas en el plazo de 6 meses, contado desde el día siguiente al de entrada en vigor del reglamento, se someterán a la normativa establecida en éste.

Disposición Transitoria Séptima. Aptitudes psicofísicas¹⁰⁴
(Dejado sin contenido).**Disposición Transitoria Octava. Licencias para conducir ciclomotores**

Lo dispuesto en los arts. 51,4 y 58,4, ambos de este reglamento, no será exigido hasta 1 enero 1999 a quienes, habiendo cumplido la edad de 16 años, soliciten antes de dicha fecha licencia que autoriza a conducir ciclomotores.

Disposición Transitoria Novena. Vehículos que se utilizan en las pruebas de control de aptitudes y comportamientos¹⁰⁵

Los vehículos que se utilizan en las pruebas de aptitud para la obtención de los permisos de las clases B+E, C1, C1+E, C, C+E, D+E, y D1+E dados de alta en las escuelas o sus secciones con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, y que no cumplieran los requisitos exigidos en este, podrán seguir utilizándose en las pruebas de aptitud hasta transcurrido un plazo de tres meses desde la entrada en vigor de este reglamento, a no ser que antes causen baja en la escuela o sección. Los que cumplieran dichos requisitos y los dados de alta con posterioridad a la entrada en vigor del mencionado real decreto que no se ajusten a los criterios mínimos exigidos en el anexo VII de este reglamento podrán seguir utilizándose hasta el 30 de septiembre de 2013. Desde esta misma fecha serán exigibles los requisitos concernientes a la carga transportada por estos vehículos.

Disposición Transitoria Décima.¹⁰⁶ Prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado para la obtención del permiso de conducción de las clases A1 y A

Las maniobras A) a F) establecidas en el apartado 2 del art. 52, correspondientes a la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado para la

104 Disposición dejada sin contenido por art. único doce RD 62/2006 de 27 enero.

105 Disposición redactada en su rúbrica y en su contenido por art. único treinta y cuatro RD 1598/2004 de 2 julio.

106 Disposición redactada en su rúbrica y en su contenido por art. único treinta y cinco RD 1598/2004 de 2 julio.

obtención del permiso de conducción de las clases A1 y A, serán exigibles a partir del 30 de septiembre de 2008. Hasta esa fecha continuarán realizándose las maniobras A) a H) establecidas en este reglamento.

Disposición Transitoria Undécima. Implantación progresiva del nuevo de permiso de conducción

La implantación del modelo de permiso de conducción del anexo I bis de este reglamento se efectuará de forma progresiva, de acuerdo con el calendario que se establezca por orden del Ministro del Interior, en la que se determinarán además las medidas de las fotografías del citado modelo, expidiéndose a partir de su entrada en vigor en dicho modelo los permisos nuevos para cuya obtención haya sido necesario superar las correspondientes pruebas de aptitud y aquellos cuya vigencia hubiera vencido.

Disposición Transitoria Duodécima.¹⁰⁷ Pruebas a realizar para obtener o prorrogar la vigencia de la autorización especial que habilita para conducir vehículos que transporten materias peligrosas

- a) Las pruebas y ejercicios a realizar para obtener autorización especial que habilite para conducir vehículos que transporten materias peligrosas a que se refieren los arts. 71 al 78, ambos inclusive, de este reglamento, hasta 31 diciembre 1997, se realizarán conforme a la Orden Mº del Interior 2 septiembre 1987.
- b) La prórroga de la vigencia de las autorizaciones especiales a que se refiere el art. 79 del presente reglamento, que caduquen hasta 31 diciembre 1999, se realizará conforme a la normativa contenida en la Orden citada en el apartado anterior.

Disposición Transitoria Decimotercera. Escuelas militares y de las Direcciones generales de la Guardia Civil y de la Policía facultadas para expedir permisos canjeables

Hasta que se determinen las Escuelas militares y de las Direcciones generales de la Guardia Civil y de la Policía facultadas para expedir permisos canjeables por los establecidos en el art. 5 de este reglamento, los mismos seguirán siendo expedido por las escuelas que se determinan en la Orden 10 junio 1991, por la que se determinan las Escuelas militares y de la Guardia Civil facultadas para la expedición de permisos de conducción canjeables por los enumerados en el apartado I art. 262 Código de la Circulación, aprobado por RD 25 septiembre 1934, y la Orden 26 febrero 1975 por la que se crea la Escuela de Automovilismo de las Fuerzas de la Policía Armada y se señalan las facultades de la misma.

107 Apartado b) redactado por art. único RD 2824/1998 de 23 diciembre.

Disposición Transitoria Decimocuarta. Canje de permisos de conducción no comunitarios

Los titulares de permisos de conducción expedidos en países no comunitarios que, a la entrada en vigor del presente reglamento, hayan adquirido su residencia en España y no hubieran hecho uso de la facultad que establecía el art. 267,III Código de la Circulación, aprobado por RD 25 septiembre 1934, podrán solicitar, siguiendo el procedimiento que regulaba dicho precepto, el canje de su permiso por el español equivalente, siempre que la solicitud se presente en el plazo de 1 año, contado desde la fecha de obtención de la autorización de residencia.

Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial (BOE 95/1994, de 21 abril 1994)¹⁰⁸ (extracto)

La disp. adic. 3ª Ley 30/1992 de 26 noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, ordena llevar a efecto reglamentariamente la adecuación a la misma de las normas reguladoras de los distintos procedimientos administrativos, cualquiera que sea su rango.

Por su parte, el tít. VI texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por RDLeg. 339/1990 de 2 marzo, regula bajo la denominación de Procedimiento sancionador y recursos, el procedimiento administrativo de imposición de las correspondientes sanciones en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, que el apartado 1 de la disp. final del propio texto articulado autoriza a desarrollar al Gobierno. Pendiente el desarrollo reglamentario y abierto el período de adecuación, se ha estimado necesario acometer ambas tareas en un mismo texto reglamentario, en el que, según la pauta acostumbrada se transcriben primero los artículos correspondientes del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, haciendo constar, entre paréntesis, el número del artículo del texto articulado de dicha ley, adaptándolos a la vigente Ley 30/1992 de 26 noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, cuando es necesario, lo que es posible en virtud de la deslegalización operada por esta última ley, y desarrollándolos a continuación en aquellos aspectos en que se ha estimado era menester la ulterior explicitación y precisión reglamentaria.

En su virtud, a propuesta del Ministro del Interior, previa aprobación del Ministro para las Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 25 febrero 1994,

DISPONGO:

Artículo único

Se aprueba el Reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, cuyo texto se inserta a continuación.

Disposición Transitoria única

1. Los procedimientos sancionadores incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento que se aprueba por el presente Real Decreto, iniciados con anterioridad a su entrada en vigor, se resolverán de acuerdo con la normativa anterior.

108 Última reforma de la presente disposición realizada por STS de 27 de octubre de 2004 .

2. El régimen de recursos será el establecido en el art. 17 del reglamento que se aprueba por el presente Real Decreto y en el cap. II tít. VII Ley 30/1992 de 26 noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Disposición Derogatoria única

Quedan derogados los arts. 276, 277, 278, 279 I y II, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287 y 289, todos ellos incluidos en el cap. XVII Código de la Circulación y cuantos preceptos se opongan a lo dispuesto en el reglamento aprobado por el presente Real Decreto.

Disposición Final única

El presente Real Decreto entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Artículo 1. Ambito de aplicación

No se impondrá sanción alguna por infracciones a los preceptos de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, sino en virtud de procedimiento instruido con arreglo a las normas previstas en el presente reglamento. En todo aquello que no esté previsto en este reglamento será de aplicación el procedimiento regulado en el reglamento de procedimiento para el ejercicio de la potestad sancionadora, aprobado por RD 1398/1993 de 4 agosto.

Artículo 2. Actuaciones administrativas y jurisdiccionales penales¹⁰⁹

1. Cuando en el procedimiento administrativo se ponga de manifiesto un hecho que ofrezca apariencia de delito o falta penal perseguible de oficio, la autoridad administrativa lo pondrá en conocimiento del Ministerio Fiscal, por si hubiere lugar al ejercicio de la acción penal y proseguirá el procedimiento absteniéndose de dictar resolución mientras la autoridad judicial no pronuncie sentencia firme o dicte otra resolución que le ponga fin.

2. Concluido el proceso penal con sentencia condenatoria de los inculpados, y una vez acordada la suspensión del procedimiento administrativo, se archivará este procedimiento sin declaración de responsabilidad. Si la sentencia fuera absolutoria o el procedimiento penal acabara por otra resolución que le ponga fin sin declaración de responsabilidad y no estuviera fundada en la inexistencia del hecho, se dictará la resolución que corresponda en el procedimiento administrativo.

109 Precepto redactado por anx. uno RD 318/2003 de 14 marzo.

Artículo 3. Incoación del procedimiento

El procedimiento sancionador se incoará de oficio por la autoridad competente que tenga noticias de los hechos que puedan constituir infracciones a los preceptos del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial o mediante denuncia formulada por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y seguridad del tráfico. Asimismo se podrá incoar un procedimiento por la autoridad competente como consecuencia de denuncia formulada por cualquier persona que tenga conocimiento de los hechos mencionados.

Artículo 4. Denuncias de carácter obligatorio y voluntario

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

Artículo 5. Contenido de las denuncias

En las denuncias por hechos de circulación deberá constar: la identificación del vehículo con el que se hubiese cometido la supuesta infracción, la identidad del denunciado, si fuere conocida, una relación circunstanciada del hecho, con expresión del lugar, fecha y hora y el nombre, profesión y domicilio del denunciante. Cuando éste sea un agente de la autoridad podrán sustituirse estos datos por su número de identificación (art. 75 apartado 3 párr. 1º y 2º del texto articulado).

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

Los correspondientes boletines de denuncia se extenderán por triplicado ejemplar. Uno de ellos quedará en poder del denunciante, el segundo se entregará al denunciado si fuera posible y el tercero se remitirá a la Jefatura de Tráfico o Alcaldía correspondiente. Los boletines serán firmados por el denunciante y el denunciado, sin que la firma de este último implique conformidad con los hechos que motivan la denuncia, sino únicamente con la recepción del ejemplar a él destinado. En el caso de que el denunciado se negase a firmar o no supiere hacerlo, el denunciante así lo hará constar.

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

- a) La denuncia podrá formularse verbalmente ante los agentes de vigilancia del tráfico más próximos al lugar del hecho, o por escrito dirigido a la Jefatura de Tráfico

o a la Alcaldía del lugar de la infracción, según ostente una u otra la competencia para instruir el expediente.

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

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

Artículo 8. Requisitos de las denuncias por hechos ajenos a la circulación

1. En las denuncias por hechos ajenos a la circulación se especificarán todos los datos necesarios para la exacta descripción de los mismos (art. 75 apartado 3 párr. 3º del texto articulado).

2. En tales denuncias, se consignará el nombre, domicilio, profesión del denunciante y su firma.

Artículo 9. Tramitación de denuncias

1. Recibida la denuncia en la Jefatura de Tráfico o Alcaldía, se procederá a la calificación de los hechos y graduación de la multa o a la verificación de la calificación y multa consignadas en la misma por el agente denunciante, impulsándose la ulterior tramitación o proponiéndose por el órgano instructor a la autoridad competente la correspondiente resolución que declare la inexistencia de infracción en los casos de que los hechos denunciados no fuesen constitutivos de la misma, o la improcedencia de imponer sanción, en los supuestos en que no pueda identificarse a su autor.

2. Sin perjuicio de que los órganos competentes puedan comprobar los hechos a que se refieran, en los casos en que puedan suponer un riesgo para la seguridad vial, las denuncias de carácter anónimo serán archivadas sin que deban efectuarse ulteriores trámites al respecto.

Artículo 10. Notificación de denuncias¹¹⁰

1. Como norma general, las denuncias de carácter obligatorio, formuladas por agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, se notificarán en el acto a los denunciados, haciendo constar en las mismas los datos a que hace referencia el art. 5 del reglamento, así como que con ellas quedan incoados los correspondientes expedientes y, en su consecuencia, que disponen de un plazo de quince días para que aleguen cuanto consideren conveniente a su defensa y propongan las pruebas

110 Apartado 3 añadido por anx. dos RD 318/2003 de 14 marzo.

que estimen oportunas. Por razones justificadas que deberán constar en las propias denuncias, podrán notificárseles las mismas con posterioridad.

2. Las denuncias formuladas por los agentes de la autoridad sin parar a los denunciados no serán válidas a menos que consten en las mismas y se les notifique las causas concretas y específicas por las que no fue posible detener el vehículo.

3. Será causa legal que justifique la notificación de la denuncia en momento posterior el hecho de formularse en momentos de gran intensidad de circulación o concurriendo factores meteorológicos adversos, obras u otras circunstancias en que la detención del vehículo también pueda originar un riesgo concreto.

Asimismo, la notificación de la denuncia podrá efectuarse en un momento posterior cuando la autoridad haya tenido conocimiento de los hechos a través de medios autorizados de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo.

Procederá también la notificación de la denuncia en momento posterior a su formulación en los casos de vehículos estacionados cuando el conductor no esté presente.

Artículo 11. Domicilio de notificaciones

1. A efectos de notificaciones, se considerará domicilio del conductor y del titular del vehículo aquel que los interesados hayan expresamente indicado y, en su defecto, el que figure en los Registros de Conductores e Infractores, y en el de vehículos, respectivamente (art. 78 apartado 1 párr. 1º del texto articulado).

Tanto los titulares de vehículos como de permisos para conducir están obligados a comunicar los cambios de domicilio (art. 78 apartado 1 párr. 2º del texto articulado).

2. Las notificaciones de las denuncias que no se entreguen en el acto y las demás notificaciones a que dé lugar el procedimiento sancionador, se cursarán al domicilio indicado en el anterior apartado de este artículo y se ajustarán el régimen y requisitos previstos en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (art. 78 apartado 2 del texto articulado).

3. Las denuncias formuladas en materia de centros de formación de conductores y de conocimientos para conductores, se notificarán al domicilio que de dichos centros figure en los correspondientes Registros.

Artículo 12. Instrucción del procedimiento¹¹¹

1. Los órganos competentes de las Jefaturas de la Dirección General de Tráfico y de los Ayuntamientos serán los instructores del expediente y deberán notificar las denuncias, si no se hubiere hecho por el denunciante, al presunto infractor, concediéndole un plazo de quince días para que alegue cuanto considere conveniente a su defensa y proponga las pruebas que estime oportunas.

111 Párrafo 2 apdo. 2 anulado por STS de 27 de octubre de 2004.

2. El abono del importe de la multa indicado en la notificación de la denuncia, tanto si es señalado por el agente en el acto de la denuncia, como en la notificación enviada posteriormente por el instructor, implicará la terminación del procedimiento una vez concluido el trámite de alegaciones sin que el denunciado las haya formulado, finalizando el expediente, salvo que se acuerde la suspensión del permiso o licencia para conducir y sin perjuicio de la posibilidad de interponer el recurso correspondiente.

Cuando se haya minorado la cuantía de la sanción pecuniaria por pago anticipado efectuado con anterioridad a la resolución que se dicte, no será posible aplicar a la cantidad resultante ninguna otra reducción basada en la realización de medidas reeducadoras. No obstante, la minoración de la sanción pecuniaria por pago anticipado será compatible con la reducción por el desarrollo de medidas reeducadoras de la sanción de suspensión de la autorización para conducir o con el fraccionamiento de esta última sanción.

3. De las alegaciones del denunciado salvo que no aporten datos nuevos o distintos de los inicialmente constatados por el denunciante, se dará traslado a éste, para que informe en el plazo máximo de quince días.

Artículo 13. Período de prueba¹¹²

1. Cuando fuera necesario para la averiguación y calificación de los hechos o para la determinación de las posibles responsabilidades, el instructor acordará la apertura de un período de prueba, por un plazo no superior a treinta días ni inferior a diez, a fin de que puedan practicarse cuantas sean adecuadas. El instructor del procedimiento sólo podrá rechazar mediante resolución motivada las pruebas propuestas por los interesados, cuando sean improcedentes.

En los casos en que, a petición del interesado, deban efectuarse pruebas cuya realización implique gastos que no deba soportar la Administración, ésta podrá exigir el anticipo de los mismos, a reserva de la liquidación definitiva, una vez practicada la prueba. La liquidación de los gastos se practicará uniendo los comprobantes que acrediten la realidad y cuantía de los mismos.

2. Una vez concluida la instrucción del procedimiento y practicada la audiencia al interesado por el órgano correspondiente, salvo cuando no figuren en el procedimiento ni sean tenidos en cuenta en la resolución otros hechos y otras alegaciones y pruebas que las aducidas por el interesado, el instructor elevará propuesta de resolución al órgano que tenga atribuida la competencia sancionadora para que dicte la resolución que proceda.

3. Cuando, por razón de la posible sanción de suspensión de la autorización administrativa para conducir, la Administración General del Estado deba conocer del expediente resuelto por las autoridades competentes de la Administración local o autonómica que hayan impuesto la sanción de multa correspondiente, estas autoridades, una vez que haya adquirido firmeza su resolución, remitirán el expediente a la autoridad competente de la Administración General del Estado. Esta última auto-

112 Apartado 3 añadido por anx. cuatro RD 318/2003 de 14 marzo.

ridad notificará la propuesta de resolución que contemple la suspensión del permiso o licencia de conducción que se pueda acordar y dará traslado ésta en trámite de audiencia, por 15 días, al interesado.

Artículo 14. Presunción de veracidad de las denuncias efectuadas por los agentes de la autoridad

Las denuncias efectuadas por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico tendrán valor probatorio respecto de los hechos denunciados, sin perjuicio del deber de aquéllos de aportar todos los elementos probatorios que sean posibles sobre el hecho denunciado y de las pruebas que en defensa de los respectivos derechos o intereses puedan señalar o aportar los propios denunciados.

Artículo 15. Resolución¹¹³

1. Los Delegados o Subdelegados del Gobierno, en su caso, y los Alcaldes, dictarán resolución sancionadora o resolución que declare la inexistencia de responsabilidad por la infracción. Dicha resolución se dictará por escrito conforme previene el art. 55.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, salvo que los órganos administrativos ejerzan su competencia de forma verbal, en cuyo caso el titular de la competencia deberá autorizar una relación de las que haya dictado de forma verbal con expresión de su contenido conforme previene el art. 55.2 de la referida ley. La resolución habrá de notificarse en el plazo de un año desde que se inició el procedimiento, deberá ser motivada y decidirá todas las cuestiones planteadas por los interesados y aquellas otras derivadas del procedimiento.
2. La resolución no podrá tener en cuenta hechos distintos de los determinados en la fase de instrucción del procedimiento, sin perjuicio de su diferente valoración jurídica.
3. Las autoridades que tengan atribuida la potestad sancionadora en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, podrán delegar sus competencias en los Jefes Provinciales y Locales de Tráfico o en éstos y en los Subdelegados del Gobierno correspondientes cuando se trate del Delegado del Gobierno. La potestad sancionadora también podrá delegarse por los Alcaldes con arreglo a las normas por las que se rige la Administración local.

Artículo 16. Caducidad¹¹⁴

Si no hubiera recaído resolución sancionadora transcurrido un año desde la iniciación del procedimiento, se producirá la caducidad de éste y se procederá al archivo

113 Apartado 1 redactado por anx. cinco RD 318/2003 de 14 marzo.

114 Precepto redactado por anx. seis RD 318/2003 de 14 marzo.

de las actuaciones, a solicitud de cualquier interesado o de oficio por el órgano competente para dictar la resolución. Cuando la paralización del procedimiento se hubiera producido a causa del conocimiento de los hechos por la jurisdicción penal y cuando hubiera intervenido otra autoridad competente para imponer la sanción de multa y que haya de trasladar el expediente para substanciar la suspensión de la autorización administrativa para conducir a la Administración General del Estado, el plazo de caducidad se suspenderá y reanudará, por el tiempo que reste hasta un año, una vez haya adquirido firmeza la resolución judicial o administrativa correspondiente.

La interrupción de la caducidad se computará desde que se notifique la resolución al interesado y se reanudará cuando la resolución sea firme, bien porque la consienta el interesado, bien porque se resuelva el recurso interpuesto por éste.

Artículo 17. Recursos¹¹⁵

1. Contra las resoluciones de los expedientes sancionadores que sean competencia de los Delegados del Gobierno en las comunidades autónomas, podrá interponerse dentro del plazo de un mes recurso de alzada ante el Ministro del Interior. En igual plazo serán recurribles ante el Delegado del Gobierno correspondiente las sanciones impuestas por los Subdelegados del Gobierno.

La competencia para resolver el recurso de alzada previsto en el párrafo anterior podrá delegarse en el Director General de Tráfico.

Las resoluciones de los recursos de alzada serán recurribles ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo en los términos previstos en su ley reguladora.

Transcurridos tres meses desde la interposición del recurso de alzada sin que recaiga resolución, se podrá entender desestimado, quedando expedita la vía contencioso administrativa.

2. Contra las resoluciones de los expedientes sancionadores dictadas por los órganos competentes de las comunidades autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, así como las dictadas por los Alcaldes, en el caso de las entidades locales, se estará a lo establecido en la normativa correspondiente.

Artículo 18. Prescripción¹¹⁶

1. El plazo de prescripción de las infracciones previstas en el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial será el de tres meses para las infracciones leves, seis meses para las infracciones graves, y un año para las infracciones muy graves y para las infracciones previstas en el art. 67.2 de dicho texto articulado.

115 Precepto redactado por anx. siete RD 318/2003 de 14 marzo.

116 Apartado 1 y 2 redactados por anx. ocho RD 318/2003 de 14 marzo.

El plazo de prescripción se cuenta a partir del día en que los hechos se hubieran cometido. La prescripción se interrumpe por cualquier actuación administrativa de la que tenga conocimiento el denunciado o esté encaminada a averiguar su identidad o domicilio y se practiquen con proyección externa a la dependencia en que se origine. También se interrumpe la prescripción por la notificación efectuada de acuerdo con lo establecido en el art. 78 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. La prescripción se reanuda si el procedimiento se paraliza durante más de un mes por causa no imputable al denunciado.

2. El plazo de prescripción de las sanciones será de un año, computado desde el día siguiente a aquel en que adquiera firmeza la resolución por la que se imponga la correspondiente sanción.

Interrumpirá la prescripción la iniciación, con conocimiento del interesado, del procedimiento de ejecución, volviendo a transcurrir el plazo si aquél está paralizado durante más de un mes por causa no imputable al infractor.

3. La prescripción se aplicará de oficio por los órganos competentes en las diversas fases de tramitación del expediente.

Artículo 19. Anotación de las sanciones graves y muy graves¹¹⁷

1. Una vez que adquieran firmeza las sanciones graves y muy graves, serán anotadas por la Jefatura de Tráfico en que se instruyó el expediente en el Registro de conductores e infractores y, cuando proceda, en los registros a que se refiere el art. 5.h) del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Cuando dichas sanciones hayan sido impuestas por los Alcaldes o por las autoridades competentes de las comunidades autónomas, se comunicarán para su anotación a los registros referidos en el plazo de 15 días siguientes a su firmeza. Las anotaciones se cancelarán de oficio a efectos de antecedentes una vez transcurridos dos años desde su total cumplimiento o prescripción.

2. La anotación de las sanciones interesadas por las autoridades judiciales u otras autoridades administrativas se practicará por la Jefatura de Tráfico de su demarcación, salvo que se establezca un sistema informático por el que se pueda realizar directamente en los registros de la Dirección General de Tráfico.

3. En la anotación y en su petición habrá de constar el documento nacional de identidad del sancionado, precepto aplicado, naturaleza y duración de la sanción impuesta.

4. Los datos relativos a las sanciones anotadas en los Registros sólo se certificarán a petición del propio interesado, de las autoridades judiciales o de las administrativas con potestad sancionadora en materia de tráfico y transcurrido el plazo a que se refiere el núm. 1 de este artículo, únicamente se podrán utilizar por la Dirección General de Tráfico para fines estadísticos o de gestión reglamentaria.

117 Apartados 1 y 2 redactados por anx. nueve RD 318/2003 de 14 marzo

Artículo 20. Ejecución de las sanciones

1. No se podrá proceder a la ejecución de las sanciones previstas en el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial que no hayan adquirido firmeza en vía administrativa (art. 83 apartado 1 del texto articulado).
2. La suspensión de las autorizaciones reguladas en el Texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial se llevará a efecto, una vez que adquiera firmeza la sanción impuesta, mediante orden cursada al infractor para que entregue el documento al agente de la autoridad que se le indique. En caso de desobediencia a dicha orden, se pasará el tanto de culpa a la autoridad judicial (art. 83 apartado 2 del texto articulado).
3. Con independencia de lo señalado en el número anterior, se tomará razón en los registros correspondientes del período de suspensión. El ejercicio de las actividades propias de la respectiva autorización durante dicho período, aunque se haga con el documento no entregado, será considerada, a todos los efectos, como infracción a lo dispuesto en el art. 60 del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (art. 83 apartado 3 del texto articulado).

Artículo 21. Cobro de multas

1. Las multas deberán hacerse efectivas a los órganos de recaudación de la Administración gestora, directamente o a través de entidades de depósitos, dentro de los quince días hábiles siguientes a la fecha de su firmeza (art. 84 apartado 1 del texto articulado).
2. Vencido el plazo de ingreso establecido en el apartado anterior sin que se hubiese satisfecho la multa, su exacción se llevará a cabo por el procedimiento de apremio. A tal efecto, será título ejecutivo la certificación de descubierto expedida por el órgano competente de la Administración gestora (art. 84 apartado 2 del texto articulado).
3. Cuando las sanciones hayan sido impuestas por la Administración General del Estado, los órganos y procedimientos de la recaudación ejecutiva serán los establecidos en el Reglamento General de Recaudación y demás normas de aplicación. En los demás casos, serán los establecidos en la legislación aplicable por las autoridades que las hayan impuesto (art. 84 apartado 3 del texto articulado).
4. Los actos de gestión recaudatoria en vía de apremio dictados por los órganos de la Administración General del Estado respecto de las multas impuestas en aplicación del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial serán impugnables en vía económico-administrativa (art. 84 apartado 4, del texto articulado).

FISCALÍA GENERAL DEL ESTADO**INSTRUCCIÓN 6/1992, DE 22 SEPTIEMBRE****ENJUICIAMIENTO CRIMINAL. APLICA ALGUNOS ASPECTOS DEL PROCESO PENAL EN VIRTUD DE LA REFORMA LLEVADA A CABO POR LA LEY 10/1992, DE 30-4-1992**

La deseada rapidez en el despacho de asuntos no es de ahora. Aún está sin desarrollar del todo aquella recomendación de la Reina Católica a los príncipes herederos en su testamento de «poner mucha diligencia en la administración del Justicia». El siglo pasado se preocupó grandemente de la lentitud procesal en general. Las seis Constituciones que rigieron en España encomendaban al Rey la tarea de «cuidar de que en todo el reino se administre pronto y cumplidamente la justicia», fórmula que se repite desde el artículo 171 de la Constitución doceañista hasta el 54 de la Constitución de 1876. En la mayoría de los casos se ha venido administrando justicia cumplida, pero ¿también justicia pronta? La lentitud en ella es ya merma de la justicia. Aún son actuales, al menos en parte, en España aquellas palabras pronunciadas en el castillo de Elsinor hace más de cuatro siglos por Hamlet cuando en su famoso monólogo del tercer acto, enumera entre las causas que hacen odiosa la vida en la tierra y a él le llevaron a la locura, junto a las injusticias del opresor, las dilaciones de la justicia (*dilations of law*).

Esas dilaciones indebidas, en los procesos son ya absolutamente incompatibles con la tutela judicial efectiva (art. 24 CE), a la que debe proveer el Ministerio Fiscal como defensor singular y cualificado de los derechos de los ciudadanos y del interés público (art. 124 CE). La más reciente normativa inspirada en aquellos principios ha acentuado la posición del Ministerio Fiscal dentro del proceso penal con el fin de acelerar su tramitación e incluso su conclusión. Este compromiso democrático de modernización de la Justicia, en especial de la Justicia penal, es tema de notable actualidad, ya que en las últimas décadas se ha puesto de manifiesto la crisis del modelo tradicional del proceso penal, inhábil ya para dar una respuesta a las nuevas formas de criminalidad propias de una sociedad industrializada y fundamentalmente urbana, a lo que debe añadirse su incapacidad para superar el cuello de botella que supone la acumulación de gran número de causas pendientes de la vista pública, pues su rígido formalismo y falta de flexibilidad en sus aplicaciones obstaculiza la efectividad y rapidez del proceso, de forma que la gran afluencia de asuntos y su desmedida duración, impiden dar una respuesta punitiva, pronta y adecuada al delito fundamentada en su etiología.

En base a ello, la Exposición de Motivos de la Ley 10/1992, de 30 de abril, dice que «debe romperse con la idea de que todo procedimiento exige igual desarrollo con desconsiderada indiferencia a las peculiaridades que cada uno presenta. La experiencia enseña que hay supuestos en que desde el principio son dudosos los hechos, su tipicidad, su autoría, o las circunstancias modificativas de la responsabilidad, en tanto que, en otros, estos extremos aparecen con toda evidencia. Esta diferencia de circunstancias exige una diferencia de trato».

Antes de ella, en un intento de superar la crisis, se acudió a modelos de enjuiciar que tampoco garantizaban debidamente la imparcialidad del Juez, conforme denunció reiteradamente la doctrina y puso de manifiesto el Tribunal Constitucional en la famosa Sentencia de 12 de julio de 1988, tal era el caso de la Ley Orgánica 10/1980, de Enjuiciamiento Oral de los Delitos Dolosos, Menos Graves y Flagrantes, sustituida posteriormente por la Ley Orgánica 7/1988 en la que, la presente Ley introduce importantes reformas con el fin de dar agilidad al proceso.

Ante la necesidad de flexibilizar la actuación de los poderes encargados de la investigación que permitan mejores soluciones de política criminal, tanto para las víctimas, garantizando la reparación del daño, como para los delincuentes, buscando su resocialización, se hace imprescindible considerar nuevas instituciones introducidas en países de nuestro entorno cultural. Sin embargo, todas ellas parten de la atribución de la investigación al Fiscal -contemplada tímidamente en nuestra legislación- a quien se confían amplias facultades de disposición del objeto del proceso, permitiendo suspenderlo o truncarlo mediante el llamado «principio de oportunidad» y el acuerdo entre la acusación y la defensa con el consentimiento del acusado, que permite, mediante la imposición de una pena reducida, llegar al reconocimiento de su culpabilidad.

Esta modalidad surgida en Inglaterra y desarrollada en Estados Unidos, ha sido últimamente adoptada por países como Alemania, Portugal e Italia, con el fin de conseguir la máxima eficacia y la mayor celeridad de la Justicia.

El Consejo de Ministros del Consejo de Europa en la Recomendación número R (87) 18 sobre simplificación de la Justicia, aconseja, en aras a las facultades que le corresponden al Ministerio Fiscal, que se puedan transigir las infracciones penales, especialmente cuando se trate de infracciones menores, y la introducción del principio de oportunidad, fundamentado en la igualdad de todos ante la Ley y en la individualización de la Justicia Penal.

En España, la Ley Orgánica 7/1988 reguló en el artículo 791.3, la conformidad con el escrito de acusación que tenga pena más grave o conjuntamente con el escrito de acusación del Fiscal. En el artículo 793.3 antes de celebrarse la prueba, con el escrito que contenga pena más grave o con el que se presente en sustitución del inicial. En estos preceptos -a los que nos referiremos más adelante- parece subyacer la idea del pacto, pero no llegan a las últimas consecuencias, dado que no prevén, con el rigor deseado, sus condiciones ni límites, por lo que el acuerdo, en principio, sólo podrá fundamentarse en el interés altruista de servir a la Justicia, o en no soportar los inconvenientes del proceso con el fin de no entrar en la práctica de la prueba que podría resultar desfavorable para el imputado.

Se ve, pues, que la modernización de la Justicia necesariamente exige la reactivación de la posición del Fiscal. Es imprescindible que éste preste un servicio público eficaz y responsable, única forma de vencer la dinámica de apatía que parece haberse apoderado de algunos órganos de la Administración de Justicia en los últimos tiempos, a fin de que se produzca el deseado grado de identificación con una sociedad moderna que cada día plantea nuevas exigencias.

A esta reactivación de la actividad del Ministerio Fiscal responden el artículo 781 de la LECrim que le obliga a agilizar el procedimiento, base y fundamento de la

presente reforma, y el artículo 785 bis, que le otorga limitadas facultades investigadoras que, al tener como finalidad agilizar la instrucción, van encaminadas al fin anterior: agilizar el proceso.

Todo esto ha sido tratado en la Circular 1/1989 de esta Fiscalía General del Estado a la que nos remitimos, reiterando su puntual aplicación y cumplimiento por los Sres. Fiscales. Como dice la Exposición de Motivos de la Ley 10/1992, «es importante subrayar que las reformas que se introducen ni son propiamente un nuevo procedimiento ni suponen siquiera la creación de mecanismos automáticos, cuyo uso inevitable pueda acabar sobrecargándolos; se trata de mecanismos de agilización cuya posible utilización se deja en manos del Ministerio Fiscal y del Juez, de forma que se abra un margen al desarrollo de una política penal que pretende reforzar la confianza en el Derecho y la Justicia».

A todas estas inquietudes y necesidades obedece la promulgación de la Ley 10/1992, de 30 de abril, de Medidas Urgentes de Reforma Procesal, que afecta no sólo al proceso penal, sino también al civil y al contencioso-administrativo. El objeto de la presente Instrucción se fija en la reforma penal, y dentro de ésta, en dos puntos concretos: la selección de los casos en que el Fiscal debe formular escrito de acusación para que se proceda a la inmediata apertura del juicio oral y citación simultánea para el juicio (artículo 781.tercero); y la particularización de los supuestos de faltas perseguibles mediante denuncia, en que los Fiscales podrán no asistir a la celebración del juicio (artículo 969 «in fine»).

A. Sobre los casos en que sería procedente seguir el denominado «Juicio rápido»

El nuevo párrafo tercero del artículo 781 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, establece que «El Fiscal General del Estado impartirá cuantas órdenes e instrucciones estime convenientes respecto a la actuación del Fiscal en este procedimiento y, en especial, respecto a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 790».

Parece claro que lo que ha pretendido el legislador es que al Ministerio Público se le den unos criterios uniformes sobre los casos en que se estima oportuno el seguimiento del trámite especial del procedimiento abreviado, comúnmente conocido como «juicio rápido».

Para ello, primeramente, y por evidentes motivos de infraestructura, habrá que distinguir entre los Juzgados de aquellas poblaciones que no cuentan con un Fiscal permanente (no es el caso de los destacamentos), y Juzgados de capital. Ya a su vez, dentro de éstos, entre los que prestan un servicio de guardia de 24 horas, de aquellos otros en que el servicio de guardia se estructura de otra forma, generalmente por semanas.

En principio esta modalidad procedimental parece estar concebida para los Juzgados de las grandes capitales en los que existe un servicio de guardia de 24 horas ininterrumpidas, aunque sería conveniente que en otros Juzgados de capital o destacamentos se articulase un sistema similar. Para ello las Jefaturas, siempre dentro de sus posibilidades, deberán organizar un servicio que permita calificar en el

plazo más perentorio posible, por ejemplo, dentro de la misma semana de guardia, ya que es deseo de esta Fiscalía General que el nuevo proceso se utilice en la mayoría de las Fiscalías.

Entrando ya en el análisis del precepto en concreto, el artículo 790.1 dice: «No obstante, tan pronto como el Juez de Instrucción considere que existen elementos suficientes para formular la acusación por haberse practicado, en su caso, las diligencias a que se refiere el apartado 3 del artículo 789, el traslado de las actuaciones al Ministerio Fiscal y partes acusadoras podrá efectuarse de forma inmediata, incluso en el propio servicio de guardia del Juzgado de Instrucción.

En este caso, el Ministerio Fiscal, en atención a las circunstancias de flagrancia o evidencia de los hechos, alarma social producida, detención del imputado o aseguramiento de su puesta a disposición judicial, podrá presentar de inmediato, su escrito de acusación y solicitud de apertura de juicio oral, y simultánea citación para su celebración».

Así pues, el seguimiento de esta modalidad exige dos decisiones:

- a) Una del instructor, acordando, en el servicio de guardia, el traslado de las diligencias al Fiscal por si formula acusación.
- b) Otra posterior, del Fiscal, formulando inmediatamente el escrito de acusación solicitando la apertura del juicio oral y simultánea citación para su celebración.

Si el Fiscal considera que las actuaciones de las que se le ha dado traslado son suficientes para formular el escrito de acusación, deberá evacuar el trámite con la petición de que se proceda a la inmediata apertura del juicio oral. Sólo cuando considere que no son suficientes para formular el escrito de acusación, deberá hacerlo constar así solicitando las diligencias que sean necesarias (artículo 790.2). También podrá interponer recurso de reforma contra el auto de traslado, al tiempo que solicita las diligencias que considere necesarias para el esclarecimiento de los hechos, la determinación de los posibles responsables u otras esenciales de la investigación (según la interpretación que se deriva de la Sentencia del Tribunal Constitucional de 15 de noviembre de 1990.

Cabe no obstante, al amparo de lo establecido en el artículo 781 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, que sea el propio Fiscal a la vista de los atestados recibidos, quien sugiera al Juez de Instrucción qué diligencias de las contenidas en los referidos atestados en el Juzgado de Guardia, permiten y hacen conveniente su traslado inmediato para acusación. Sin duda ésta será la modalidad más conveniente, ya que es el Fiscal que va a formular la acusación, el más indicado para considerar en qué casos cuenta con los elementos suficientes para ello. De esta forma se simplifica la resolución de las eventuales discrepancias entre el Instructor y el Fiscal sobre la procedencia o no de seguir esta modalidad procedimental.

En ambos casos es evidente que el presupuesto básico para la presentación por el Fiscal del escrito de acusación, es que las actuaciones contengan los elementos esenciales, tanto respecto a la prueba de los hechos, como sobre la tipificación de los mismos. En consecuencia, siempre que las diligencias practicadas resulten manifiestamente insuficientes para fundamentar la acusación y no puedan practicar-

se las que resten de modo inmediato en el propio servicio de guardia, el Ministerio Fiscal, se abstendrá de formular la correspondiente acusación. Ahora bien, si dichas diligencias pueden practicarse en el propio servicio de guardia, se deberán interesar inmediatamente, a fin de garantizar en lo posible que el proceso se acomode a los objetivos y presupuestos de la Ley, y, cumplimentadas aquéllas, se procederá a realizar el escrito de calificación, entrando en el trámite previsto en el apartado 6 del artículo 790. En otro caso, el Fiscal deberá manifestar que no dispone de las diligencias indispensables para ello, tramitándose entonces el procedimiento por las reglas del Abreviado Ordinario.

El «visado» de tales calificaciones se llevará a cabo de acuerdo con las estructuras organizativas de cada Fiscalía.

Llegados a este punto, es preciso tratar dos problemas tangenciales que se pueden presentar: uno, el derivado de los recursos previstos por el artículo 787; y otro, el derivado del ofrecimiento de acciones y posibilidad de personación de los perjudicados conforme a los artículos 109 y 110 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

1. Contra el auto por el cual el Juez ordena dar traslado de las actuaciones al Ministerio Fiscal y demás partes acusadoras y que ha de ser notificado al imputado/s, conforme al artículo antes mencionado, cabe recurso de reforma y subsidiaria queja. Pues bien, según parte de la doctrina, al ser esa resolución susceptible de reforma, el traslado a las acusaciones no podrá llevarse a cabo hasta que concluya el plazo del recurso, ya que hasta ese momento, se argumenta, no será firme la resolución y no podrá ejecutarse (el plazo es de tres días). Sin embargo parece que esa orientación carece de base suficiente, dado que el recurso de reforma sólo tiene efecto suspensivo, cuando frente a su desestimación cabe recurso de apelación en ambos efectos, lo que no sea recurrible en reforma, nada impide ejecutarlo y dar traslado para la acusación al Ministerio Fiscal y a las demás partes acusadoras personadas.

2. La segunda dificultad apuntada para evacuar el escrito de calificación, nace de la imposibilidad práctica de hacer el oportuno ofrecimiento de acciones al perjudicado (artículo 109) y darle un plazo prudencial para que se persone en tiempo y forma (artículo 110). El Legislador, sin embargo, ha resuelto este obstáculo en el apartado 4 del artículo 789, al ordenar que «en igual caso deberá realizarse la instrucción al perjudicado de sus derechos prevista en el artículo 109 de esta Ley, así como del derecho a nombrar Abogado. Dicha instrucción la podrá realizar la Policía Judicial, informando de que aun no haciéndose la citada designación, el Ministerio Fiscal ejercerá las acciones civiles correspondientes si procediere. No obstante, si no se hubiese practicado la correspondiente instrucción, ello no impedirá la continuación del procedimiento, si bien por el medio más rápido posible, incluso telegráficamente, deberá instruirse al perjudicado de su derecho a personarse en la causa».

De este artículo se extraen las siguientes consecuencias:

a) Nunca puede omitirse el ofrecimiento de las acciones, por lo que el Fiscal, si no se hubieren ofrecido, lo solicitará en su escrito de acusación por medio de «otrosí». En este caso, habrá que entender que no juega el momento preclusivo fijado en el artículo 110.

b) Si el perjudicado hiciese uso de las facultades que le otorga en el artículo 110, y con el fin de evitar toda indefensión, deberá darse traslado del escrito de la acusación particular a la defensa del acusado para que se instruya del mismo, e incluso para que pueda proponer nuevas pruebas (por aplicación de los principios que inspiran el artículo 793.7 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal).

c) Al amparo de lo establecido en el artículo 20 del Real Decreto 769/1987, sobre la Policía Judicial, que atribuye al Ministerio Fiscal la dirección «de las diligencias de investigación criminal formalmente concretadas a un supuesto presuntamente delictivo, pero con carácter previo a la apertura de la correspondiente actuación judicial» [punto éste que ha sido objeto de la Instrucción 2/1988 de esta Fiscalía General, cuyo estricto cumplimiento se recuerda ahora], los Fiscales Jefes darán las órdenes oportunas a los funcionarios de la Policía Judicial a fin de que en los atestados se cumplimente la diligencia de ofrecimiento de acciones.

d) En el caso de que en el atestado no se haya hecho ese ofrecimiento de acciones, o existan otras víctimas no contempladas por la Policía, y se considere que para la investigación no es necesaria su declaración, en beneficio de la víctima, parece oportuno utilizar el medio telegráfico apuntado por la Ley, con el fin de evitar desplazamientos al Juzgado a esos solos efectos.

Los nuevos párrafos del apartado 1º del artículo 790 acuden como criterios a tener en cuenta por el Fiscal para proceder a la calificación de los hechos conforme a las reglas de la Ley 10/1992, a los conceptos de:

a) «Flagrancia o evidencia de los hechos», considerándose que el criterio que deberá predominar es el de flagrancia según su descripción contenida en el antiguo artículo 779 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, adoptada por la Sentencia del Tribunal Supremo de 29 de marzo de 1990, y otras posteriores, dado que el concepto de evidencia no es sino un modo de reiterar el propio concepto de flagrancia en cuanto acción eminentemente ostentosa.

b) Respecto al concepto de «alarma social», deberá ser sopesado por el Fiscal en cada caso concreto con sumo cuidado, para evitar que la presión social pueda influir negativamente en la serenidad que en todo caso debe presidir la actuación Fiscal y Judicial.

Por tanto, la detención o puesta a disposición judicial, junto con la flagrancia, son los dos pilares sobre los que se asienta ese procedimiento, que evidentemente debe aplicarse, ya que no hay restricción alguna por razón de la pena señalada al delito, a todos aquellos en que concurran aquellas circunstancias, ya sean competentes los Juzgados de lo Penal o la Audiencia Provincial.

Como se anunciaba en la introducción, para hacer viable la agilidad que ofrece el nuevo procedimiento y siempre que sea posible, deberán facilitarse las conformidades con los hechos y con la pena, incluso firmando el escrito de acusación en el servicio de Guardia por el Letrado de la defensa y el acusado (art. 790.6 párrafo último).

Desde esta perspectiva, el Ministerio Fiscal podría y debería formular la acusación, a modo enunciativo, en los siguiente supuestos:

-Delitos de atentados contra Agentes de la Autoridad y funcionarios públicos, así como, los de resistencia y desobediencia contra los mismos, siempre

que no medie concurso con delitos de lesiones que obliguen a estar a los informes médicos.

- Delitos de desacatos, insultos y amenazas a los Agentes de la Autoridad.

- Desórdenes públicos (arts. 246 y 246 bis del Código Penal.

- Delitos de tenencia ilícita de armas, si por diligencia inmediata de la Policía o Guardia Civil se comprueba el funcionamiento del arma.

- Delitos de falsedad de documentos de identidad, siempre que la falsedad sea notoria (arts. 309 y 310 del Código Penal .

- Delitos contra la seguridad del tráfico, en el caso de que el detenido pase a disposición judicial.

- Delitos contra la salud pública. Siendo requisito que exista análisis de la droga conforme a lo anteriormente indicado y que sean flagrantes. Por tanto, quedan excluidas de dicho procedimiento las conductas en las que resulten de aplicación las circunstancias de agravación de los artículos 344 bis a) y 344 bis c) del Código Penal.

- Delitos de robo con fuerza en las cosas flagrantes, salvo que por la concurrencia de las circunstancias de agravación del artículo 506 se requiera una investigación más dilatada en el tiempo y siempre que se disponga de tasación pericial de los objetos sustraídos.

- Delitos de robo con violencia o intimidación (art. 501.5), flagrantes, con la misma precisión del apartado anterior respecto de las circunstancias que requieran una investigación más dilatada en el tiempo.

- Delitos de hurto, flagrantes, siempre que exista tasación pericial de los efectos sustraídos.

- Delitos de utilización ilegítima de vehículos de motor ajeno, siempre que exista tasación pericial del valor real del vehículo.

- Delitos de daños siempre que se tenga la tasación pericial correspondiente.

Particularizando algunos de los delitos anteriores, diremos que respecto de los de hurto o robo con fuerza en las cosas, aunque no existiese tasación pericial de los efectos sustraídos, siempre que conste notoriamente que la cantidad sustraída, supere o no las 30.000 pesetas, según la clase de delito que fuese, se califica, pidiendo luego esta tasación por «Otrosí».

De todas formas, para el correcto funcionamiento del sistema previsto en la Ley 10/1992 , será preciso que los detenidos, sean puestos a la mayor brevedad posible a disposición judicial en cuanto estén concluidas las diligencias policiales.

B. La reforma del Juicio de Faltas: Asistencia del Fiscal a los mismos

La Ley 10/1992 de Medidas Urgentes de reforma procesal, introduce, como novedad sustancial la posibilidad de que, en determinados supuestos, el Ministerio Fiscal no intervenga en los Juicios de Faltas. Se fundamenta, según la exposición de Motivos, en el «objetivo de lograr un mejor aprovechamiento de los recursos de esta Institución, mediante su presencia en la persecución de infracciones penales de mayor relevancia».

Así, en el artículo 962 se establece que el Juez competente «mandará convocar a juicio verbal al Fiscal» y a las demás partes. Y más adelante, en el artículo 969, párrafo segundo, se dice «el Fiscal asistirá a los Juicios de Faltas siempre que a ello sean citados con arreglo al artículo 962». Sin embargo -y aquí radica la novedad- «el Fiscal General del Estado impartirá instrucciones sobre los supuestos en los que, en atención al interés público, los Fiscales podrán dejar de asistir al Juicio cuando la persecución de la falta exija la denuncia del ofendido o perjudicado».

Parece, pues, que con arreglo a una interpretación lógica de ambos preceptos, en principio el Juez competente citará al Fiscal a todos los Juicios de Faltas, correspondiendo a éste, previamente a la fecha del señalamiento, seleccionar aquellos asuntos a los que se proponga asistir para formular sus pretensiones.

Es preciso recordar que la transformación de diversas faltas en infracciones de naturaleza semipública -por la Ley Orgánica 3/1989 - ya condicionó de forma importante la intervención del Ministerio Fiscal en la persecución de las mismas. El establecimiento de una condición objetiva de procedibilidad era ya expresión de una cierta renuncia del Estado al ejercicio del «ius puniendi» si el perjudicado por la infracción no inicia el proceso penal.

Consecuentemente, la intervención del Fiscal quedó subordinada a la denuncia del ofendido o perjudicado, salvo que la persona agraviada sea «de todo punto desvalida», supuesto en que el Fiscal tiene la facultad de denunciar, de conformidad con el artículo 602 del Código Penal, facultad que, evidentemente, mantiene su plena vigencia.

La Reforma actual puede valorarse como una manifestación del principio de oportunidad en la promoción de la acción de la Justicia, al que se aludía al principio de esta Instrucción, en cuanto constituye una excepción a la actuación conforme al principio de legalidad que exigen el artículo 105 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal y los correspondientes preceptos del Estatuto Orgánico .

La Ley confiere al Fiscal General del Estado la decisión sobre los casos en que el Fiscal puede dejar de asistir a los juicios de faltas, salvo que el «interés público» imponga su intervención. Ciertamente, no proporciona el legislador al intérprete un criterio definitivo acerca de cuáles hayan de ser los supuestos en los que la intervención del Fiscal en el juicio de faltas resulte insoslayable. Se limita a evocar un concepto, el de interés público como filtro determinante de su presencia o ausencia institucional en los procesos relativos a las conductas descritas en el Libro III del Código Penal.

No obstante su intrínseca dificultad conceptual no estamos, ni mucho menos, ante una idea ajena al Ministerio Público. En efecto, el artículo 124 de la Carta Magna, al constitucionalizar las funciones del Fiscal le ordena promover la acción de la justicia en defensa (...) del interés público tutelado por la Ley, descripción que reitera, en su artículo 1, el Estatuto del Ministerio Fiscal de 30 de diciembre de 1981. Con anterioridad, ya la Ley Provisional sobre Organización del Poder Judicial de 15 de septiembre de 1870, aludía a la necesidad de estimular la acción de la Justicia en cuanto concierne al interés público, visión ésta que, enriquecida en el sentido de explicitar que aquellos intereses públicos eran los tutelados por la Ley, se repitió en el Reglamento de 27 de febrero de 1969.

La técnica legislativa a la que ahora recurre el remozado párrafo segundo del artículo 969 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal tampoco es absolutamente novedosa. El precitado Reglamento de 1969 estableció en su artículo 5.2 que «cuando no existan normas que regulen la actuación del Ministerio Fiscal en los asuntos civiles en que con arreglo a las leyes debe intervenir (...), los funcionarios Fiscales ejercerán su ministerio realizando todo lo que según la naturaleza del asunto sea conveniente para la mejor defensa del interés público que les está encomendado».

La reforma del proceso penal operada por la Ley 10/1992, de 30 de abril, ha vuelto a recurrir a la defensa del interés público como pauta interpretativa del cometido funcional del Ministerio Fiscal.

No es fácil entender que la presencia del Fiscal en los procesos penales por infracciones leves, que hasta la entrada en vigor del nuevo texto legal ha venido constituyendo una manifestación del interés público, haya dejado de serlo por un mero y pragmático cambio legislativo. Es indudable, sin embargo, que las razones de aprovechamiento de los recursos humanos del Ministerio Fiscal, aludidas en la Exposición de Motivos, y de manera singular, los renovadores principios que vienen informando el proceso penal, justifican la concesión de esa facultad institucional al Fiscal General del Estado en orden a precisar los supuestos en que los Fiscales podrán dejar de asistir a juicio.

El enunciado normativo del artículo 969.2, ha convertido tal precepto en una suerte de norma procesal en blanco que necesita para su eficacia, de forma indispensable, el complemento de una Instrucción del Fiscal General del Estado a fin de acabar de diseñar el nuevo panorama procesal respecto de los intervinientes en los juicios de faltas. Con independencia del juicio crítico que, desde la óptica de la estricta técnica jurídica, pueda merecer esa anómala delegación legislativa o, si se quiere, esa heterodoxa concesión de potestad reglamentaria, conviene recordar que los criterios de actuación que ahora se imparten, además de cumplir el mandato legislativo, son fruto del esfuerzo interpretativo a la hora de precisar ese interés público de tan difícil concreción. Indudablemente, habría sido posible acudir a cláusulas genéricas que permitieran una interpretación más flexible y adaptable al caso concreto. Sin embargo, ello podría suponer, en contrapartida, un oscurecimiento de la ineludible presencia de la seguridad jurídica (art. 9.3CE) y del principio de unidad orgánica [art. 124 CE] que ha de presidir la actuación de los Fiscales.

En todo caso hay que afrontar la reforma y fijar con carácter general qué supuestos típicos pueden hacer no aconsejable la intervención del Fiscal. Las posibilidades en orden a la actuación del Fiscal serían las siguientes:

- No intervenir en modo alguno.
- Intervenir solamente en la tramitación de la eventual apelación.
- Pedir la notificación de todas las sentencias e intervenir interponiendo en los casos en que lo estime pertinente recurso, así como en las eventuales apelaciones propias o de parte.
- Formular la acusación por escrito antes del juicio tal y como prevé el inciso final del precepto.
- Intervenir en el juicio y en todas las vicisitudes posteriores.

Para fijar unos criterios de actuación, medida previa es precisar si la no intervención del Fiscal en el juicio le excluye, ya como parte, en todos los trámites posteriores. Aquí caben dos interpretaciones contrapuestas, constatando ambas con argumentos a favor y en contra. Se podría en efecto, sostener que el Fiscal sigue siendo parte aunque no haya intervenido en el juicio, y que, por tanto, es preceptivo notificarle la sentencia y darle intervención -sin perjuicio de que pueda renunciar a ella- en la apelación. Pero igualmente es posible mantener que al no comparecer el Fiscal en el juicio, cesa su condición de parte pues no sería lógico que se introdujese posteriormente en el procedimiento haciendo peticiones que no hizo en su momento. Por la configuración, naturaleza y funciones asignadas al Ministerio Fiscal cabe entender que hay base para inclinarse por la primera de las interpretaciones, lo que permite dar unas instrucciones más concretas, ajustadas y prácticas a la vez.

Como presupuestos para determinar cuándo debe intervenir o no y de qué forma, se deben fijar unas ideas previas:

-No es ajustado en ningún caso que el fiscal formule sus pretensiones por escrito antes del juicio y después no intervenga en el mismo. Hacer una petición penal que luego resulta inmodificable, dado que no estaría presente en el juicio, y que por tanto se hace sin haber presenciado ni valorado la prueba -que se desarrolla en su totalidad en el acto del juicio de faltas- no es una actitud procesal admisible. Se estima que no se debe hacer nunca uso de esa posibilidad establecida por la Ley, pues dejaría malparada la representación institucional del Ministerio Fiscal.

-Tampoco parece correcto confiar al arbitrio de cada Fiscal la decisión sobre los supuestos en que deba intervenir o no pues ello conlleva un trabajo casi similar al de asistir al juicio de faltas y no reportaría ningún beneficio práctico, por lo que se verá en el punto siguiente.

-Dejar de fijar con claridad los casos en que se va a intervenir o no, reportaría ventajas prácticas: los Jueces de Instrucción señalarían cada día un grupo de juicios de faltas, sin discriminar entre los que va a intervenir el Fiscal y aquellos en que no va a intervenir, sencillamente porque «a priori» no podrán saberlo. La imagen del Fiscal interviniendo no según el juicio de que se trate o saliendo y entrando de la Sala de vistas, no sólo no es aceptable, sino que además no sería nada práctica: el Fiscal tendría ocupada la mañana con los juicios aunque en algunos no intervenga y no se obtendría más dedicación personal por tener menos servicios.

-Desde luego la intervención del Fiscal no puede faltar en los escasos supuestos en que él aparezca como denunciante, de acuerdo con lo previsto en el artículo 602 del Código Penal .

-Como es sabido, el Ministerio Fiscal tiene, entre sus funciones -en el proceso penal-, «la protección de los derechos de la víctima y de los perjudicados por el delito» (art. 781 LECrim), y el ejercicio de esta función -razonablemente extensible a todas las infracciones penales- debe imponer la asistencia del Fiscal al Juicio de Faltas cuando, de lo contrario, se derive una manifiesta indefensión de aquéllos.

Por estas razones parece razonable que el Fiscal pueda dejar de asistir, de forma general, a los Juicios de las faltas tipificadas en los artículos 585 y 586, entre las faltas contra las personas, en los artículos 589, 590 y 594, entre las faltas con-

tra la propiedad y las de daños por imprudencia del artículo 600, todos del Código Penal.

La no intervención del Fiscal en las faltas de imprudencia del artículo 586 bis plantea problemas. Sobre todo en las faltas con resultado de lesiones o muerte, el «interés público» puede y debe exigir en algunos supuestos que se mantenga la intervención del Ministerio Fiscal.

Es sabido que una parte de las faltas de imprudencia, muchas veces generadoras de gravísimos perjuicios se producen en ámbitos donde los riesgos no están cubiertos por el régimen de seguros obligatorios, por ejemplo, en la actividad laboral, en la profesión médica, en el funcionamiento de servicios e instalaciones públicas (almacenes comerciales, Servicios Metropolitanos, etc.) y otras actividades humanas propias de una sociedad industrial con un desarrollo tecnológico creciente en las que el incumplimiento de los deberes de cuidado es una constante que casi caracteriza al propio modelo de sociedad.

En este contexto, puede resultar profundamente contrario a los principios de Justicia material, que las víctimas de las referidas conductas imprudentes, y no solamente en los casos de resultados catastróficos, carezcan de la protección y el amparo de una institución como el Ministerio Fiscal, que tiene entre sus cometidos constitucionales, la defensa de los derechos y la promoción de la acción de la justicia en defensa de los ciudadanos, en particular de los más débiles, y del interés público.

Instaurar con carácter absoluto la privatización de la persecución de las faltas de imprudencia -cualesquiera que sean las víctimas y la naturaleza de la infracción-, parece no corresponder a los principios que deben inspirar un Estado Social de Derecho.

Por todo ello, entendemos que el Fiscal debe asistir a los Juicios de Faltas en las imprudencias médicas y laborales y en las derivadas de la circulación de ferrocarriles y de vehículos de motor en los que las víctimas carezcan de la protección de un seguro obligatorio.

Asimismo, debe considerarse la conveniencia de la asistencia del Fiscal a los Juicios de Faltas, aunque medie la cobertura de dichos seguros, en los supuestos de resultado de muerte o lesiones graves.

La nueva regulación de la intervención del Ministerio Fiscal, en los juicios de faltas, va a generar, sin duda, al menos en la primera etapa, problemas organizativos importantes ante la necesidad de un examen pormenorizado de todos los procedimientos de juicios de faltas que se incoen y ante la eventualidad -no deseable- de que los Jueces de Instrucción señalen para una misma fecha juicios con asistencia del Fiscal y otros en los que sólo intervengan las partes afectadas o perjudicadas, situación que no mejoraría ni repercutiría positivamente en la organización de las Fiscalías, ya que los miembros del Ministerio Fiscal se verían obligados a desplazarse, de forma continuada, por los distintos Juzgados de Instrucción, para asistir, posiblemente, a sólo alguno de los numerosos Juicios de Faltas señalados para una sola sesión. Por eso sería necesario que se lograsen acuerdos entre los Juzgados de Instrucción y los Fiscales adscritos a dichos Juzgados, para que por los órganos jurisdic-

diccionales, se concentrasen en días determinados las faltas a las que debe asistir el Fiscal, sin perjuicio de que por esta Fiscalía General, se traslade dicha preocupación al Consejo General del Poder Judicial.

CIRCULAR 2/1995, DE 22 NOVIEMBRE**PRISIÓN PREVENTIVA. REGULA EL NUEVO RÉGIMEN PROCESAL DE LA PRISIÓN PREVENTIVA****I. Introducción**

La Ley Orgánica 5/1995, de 22 de mayo, del Tribunal del Jurado, junto a un nuevo modelo procesal para las causas competencia del mismo, introduce modificaciones en la Ley de Enjuiciamiento Criminal a través de su disposición final segunda. No todas esas reformas van encaminadas a concordar la Legislación procesal con el nuevo texto. Las modificaciones en el régimen de la prisión preventiva no guardan relación con la introducción del Jurado y se implantan para todos los procesos penales.

Las variaciones exceden de lo puramente procedimental y afectan a los artículos 504 bis.2 (de nueva planta), 516 (que desaparece) y 539 (que es objeto de una nueva redacción).

La filosofía que ha animado al legislador ha sido la de llevar al campo de las medidas cautelares con mayor plenitud los principios acusatorio y de contradicción característicos del proceso penal moderno con un evidente anclaje constitucional que se ha ocupado de subrayar nuestra Jurisprudencia. El legislador ha estimado conveniente no esperar a la reforma procesal global que anuncia la disposición final cuarta de la Ley y adelantar ya ese aspecto relativo a una materia como la prisión provisional que por afectar al derecho fundamental a la libertad reviste tanta trascendencia.

Si en su filosofía inspiradora la reforma no merece objeciones, su plasmación práctica revela un cierto distanciamiento de la realidad que suscita un buen abanico de problemas generales y también en cuanto a la actuación del Ministerio Fiscal. Desde luego no son los menores los derivados de la crónica insuficiencia de medios personales y materiales que sufre el Ministerio Público para afrontar las relevantes misiones que le atribuye el ordenamiento.

Sin embargo esta Circular no tratará de ese tema, sin perjuicio de que desde la Fiscalía General del Estado sigan promoviéndose las iniciativas de todo orden adecuadas para solventar eficazmente esa cuestión. Mientras tanto, las carencias existentes y entre ellas las derivadas de la falta de una planta que suponga el necesario despliegue personal del Ministerio Fiscal para garantizar su pronta presencia en todos los órganos judiciales penales, habrán de ser suplidas con la dedicación y profesionalidad que siempre han sido y son características de los integrantes de la Carrera Fiscal. Máxime en un ámbito como el de la prisión provisional en que, por incidir de forma directa en el derecho fundamental a la libertad proclamado en el artículo 17 de la Constitución, el Fiscal está singularmente comprometido por mandato del artículo 124 de la Constitución que le otorga un primerísimo lugar en la defensa de los derechos de los ciudadanos. No puede olvidarse que en cierta forma las garantías establecidas por la Ley en orden a la adopción en el proceso penal de medidas

cautelares que afectan a la libertad están constitucionalizadas al exigir el artículo 17 de la Norma Suprema que toda privación de libertad se realice «en los casos y en la forma previstos en la Ley».

La presente Circular se encamina directamente a abordar los problemas interpretativos que suscita la reforma estableciendo pautas que sirvan para dar unidad a la actividad del Ministerio Fiscal, sin perjuicio de que en el futuro, una vez rodado el nuevo sistema y contrastadas esas pautas con su aplicación práctica puedan replantearse o modificarse algunos puntos. Igualmente parecía conveniente orillar de momento un planteamiento global sobre la prisión preventiva, ciñendo estas orientaciones a la incidencia de la reforma.

II. Principios inspiradores de la reforma

La reforma se sintetiza en dos puntos clave. Las decisiones judiciales sobre prisión (sea eludible o no mediante fianza) exigen para su adopción:

1. Una solicitud de parte -principio acusatorio- (inciso final del párrafo 3º del art. 504 bis.2 y párrafo 3º del art. 539).
2. Una previa audiencia con asistencia de las partes -principio de contradicción- (arts. 504 bis.2, párrafo 1º y 539.3º).

La plasmación procedimental de esas dos reglas básicas, que está recogida en los nuevos artículos 504 bis.2 y 539, puede despertar algunas dudas en cuanto a su aplicación. Para su desarrollo sistemático será preciso diferenciar las distintas situaciones que pueden surgir, analizándolas separadamente.

III. El artículo 504 bis.2: la comparecencia previa a las decisiones sobre prisión

El supuesto realmente paradigmático viene representado por la puesta a disposición del Instructor que debe conocer de la causa de una persona detenida (art. 497 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal), acompañándose el correspondiente atestado e iniciándose el proceso precisamente en virtud del mismo. Al hilo de este supuesto, contemplado expresamente en el artículo 504 bis.2, pueden abordarse también todas las cuestiones generales de la comparecencia que son comunes al resto de las posibles situaciones. En apartados sucesivos se tratará de las peculiaridades de otros posibles supuestos.

a. Casos en que procede la celebración de comparecencia

La comparecencia no es preceptiva cuando el Juez o Tribunal a cuya disposición ha sido entregado el detenido «decrete su libertad provisional sin fianza», según ha aclarado la reforma operada en virtud de Ley Orgánica 8/1995, de 16 de noviembre.

De ahí se puede inferir una relevante consecuencia práctica. El Juez ha de hacer una primera valoración y si llega a la conclusión de que lo procedente es la

libertad, ha de acordarla sin más trámites y sin perjuicio de la posterior posibilidad de recurso. Por tanto, la primera diligencia a practicar será la toma de declaración del detenido (en los plazos que indica el artículo 386 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal), declaración que no tiene por qué postergarse al momento de la audiencia. Entre otras cosas, porque el Juez ha de contar con la misma para esa primera decisión.

Si el Juez considera que, por concurrir los presupuestos de los artículos 503 y 504 de la Ley, puede ser procedente decretar la prisión o fijar una fianza para eludirla, ha de convocar a una audiencia.

b. Suspensión de la comparecencia

El Ministerio Fiscal y el imputado, asistido de su letrado, tendrán obligación de comparecer, tal y como expresa el inciso final del párrafo 1º del artículo 504 bis.2.

En cualquier caso, en el supuesto que ahora se examina no es imaginable la ausencia del imputado pues estará detenido.

En lo relativo a la presencia del Fiscal habrá que arbitrar todos los medios, estableciendo incluso la preferencia de este servicio, para que no se produzcan suspensiones de esta audiencia por su incomparecencia, aunque siempre dentro de las limitaciones, en muchos casos insorteables, de las disponibilidades actuales de medios materiales y personales.

La incomparecencia del letrado provocará la suspensión. Para ese caso puede estimarse aplicable lo dispuesto en el artículo 520.4, párrafo 1º (designación de letrado de oficio, si el designado no acepta, no es hallado o no comparece) y, en su caso, la previsión del artículo 788.5 en el ámbito del procedimiento abreviado. Pero nunca se podrá extender a esta audiencia la prescripción contenida en el párrafo 2º del artículo 520.4 (celebración de la audiencia sin letrado tras el transcurso de ocho horas): la Ley quiere que la audiencia siempre se celebre con asistencia de letrado (art. 504 bis.2.1º: «... al imputado, que deberá estar asistido de Letrado...»). Igualmente han de ser citadas para la audiencia el resto de las posibles partes personadas, si bien la incomparecencia de éstas no determinará la suspensión de la audiencia.

Para los supuestos de suspensión de la comparecencia el párrafo 4º del artículo 504 bis.2 establece que el Juez decidirá sobre la prisión o libertad (hay que entender que también con posibilidad de decretar la libertad bajo fianza), sin perjuicio de convocar nuevamente para la audiencia en las siguientes setenta y dos horas, y promoviendo las medidas disciplinarias a que haya lugar.

En el caso de que la suspensión haya sido motivada por incomparecencia injustificada del letrado, habrá que estar a lo dispuesto en el artículo 449.3º de la Ley Orgánica del Poder Judicial, debiendo los Fiscales solicitar la adopción de las medidas pertinentes.

La afirmación anterior merece no obstante una matización importante. Si tras la suspensión de la comparecencia y antes de intentarse de nuevo su celebración, por cualquier circunstancia (como pudiera ser el resultado de las diligencias

practicadas entre tanto en la causa), el Instructor modifica su inicial criterio y considera procedente la libertad, puede acordarla desde luego (art. 539, párrafo último). Y en esos casos no habrá que celebrar la comparecencia.

En los supuestos antes apuntados (decisión sobre situación ante la suspensión de la comparecencia) para que pueda decretarse la prisión (o la libertad con fianza), medidas que podrán ser solicitadas por el Fiscal, es necesario que concurra, junto a los presupuestos generales de la prisión provisional (arts. 503 y 504 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal), el riesgo de fuga («periculum in mora» que, en realidad, aunque en la Ley sólo aparezca de forma latente y no expresa, debiera ser también requisito de la prisión provisional). Para estimar la existencia de ese peligro de fuga u ocultación habrá que estar al sinfín de circunstancias, que se resisten a una enumeración exhaustiva, y que pueden resultar indicativas a esos fines (arraigo familiar y social; domicilio conocido; estabilidad laboral; mayor o menor gravedad del delito; posibilidades reales de ocultación o fuga...).

Una eventual nueva suspensión de la comparecencia permitiría revisar la medida inicialmente acordada, pero no debe considerarse necesaria su ratificación en todo caso. Nótese que el artículo 516 ha quedado sin contenido.

Ese auto provisional de prisión o libertad que pende de lo que se decida finalmente tras la audiencia es impugnabile autónomamente. No obstante el recurso quedará sin contenido o su objeto quedará englobado en el auto que adopte una decisión definitiva tras la audiencia, si ésta llega a celebrarse en las siguientes setenta y dos horas, tal y como prevé la Ley. Dada la relativa coincidencia de plazos, el buen orden procesal se salvará si el recurso de reforma se resuelve una vez celebrada la audiencia. Así se excluirá la eventualidad de dos recursos de apelación contra resoluciones idénticas, aunque recaídas en momentos cercanos pero distintos, recursos que se superpondrían absurdamente.

Otra suspensión de la comparecencia convocada ante la frustración de la primera, supone hacer entrar de nuevo en funcionamiento la previsión del inciso inicial del párrafo penúltimo del artículo 504 bis.2; es decir, el Juez podrá decidir nuevamente sobre la prisión o libertad atendiendo primordialmente al riesgo de fuga, sin perjuicio de poder mantener sin más la resolución adoptada tras la suspensión de la primera comparecencia. Al mismo tiempo deberá proveer lo necesario para una nueva convocatoria para la comparecencia. No es admisible desde luego, por que no se desprende así de la Ley, que el segundo intento fallido de celebración de la comparecencia aboque a la libertad ineludiblemente. Lo procedente será una nueva comparecencia, manteniendo en tanto la situación del imputado -prisión o libertad- que se estime procedente en atención al riesgo de fuga.

Cuando se trate de varios detenidos en una sola causa, no existe obstáculo alguno para celebrar la audiencia separadamente, aunque, en principio, lo aconsejable sería una comparecencia conjunta, en el bien entendido de que la imposibilidad de llevarla a término respecto de uno de los imputados (por inasistencia, por ejemplo, de su letrado), no será causa de suspensión de la audiencia en cuanto al resto de los imputados.

f. Documentación del acto

La audiencia ha de documentarse por el Secretario Judicial levantando la correspondiente acta (art. 280.1º de la Ley Orgánica del Poder Judicial que ha de unirse, no a la causa principal, sino a la pieza separada donde deben obrar todas las actuaciones relativas a la prisión o libertad provisional (arts. 519 y 544 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal). Cuando se hayan practicado pruebas cuya única y exclusiva finalidad sea la de justificar la procedencia o no de la libertad provisional (documentación para acreditar arraigo familiar o estado de salud...), basta esta indicación. Sin embargo cuando se trata de pruebas que con un valor doble, por cuanto inciden en algunos de los presupuestos de la prisión provisional (realización de un hecho punible o participación o no del imputado en el mismo; o existencia de antecedentes penales), que a su vez son el objeto de investigación de la causa, habrá de llevarse testimonio de tales diligencias al ramo principal. Resultaría absurdo que el testigo presencial que es llamado a declarar a la audiencia para decidir sobre la prisión, tenga que declarar posteriormente de nuevo en la causa.

IV. El artículo 539 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal: Las modificaciones de la situación personal durante el curso de la causa

Hasta aquí se han examinado los problemas generales que puede suscitar la celebración de la audiencia sobre situación personal al hilo del supuesto que puede considerarse más típico: la puesta a disposición judicial de la persona detenida. Pero son muchos otros los casos que se presentan habitualmente y que a estos efectos ofrecen unas peculiaridades que requieren un tratamiento específico.

El primero de ellos se plantea cuando hay que resolver sobre la situación personal, estando el procedimiento en tramitación y sin que se haya iniciado con la puesta a disposición judicial del detenido.

b. La agravación de la situación personal del imputado

Las transformaciones en sentido inverso (agravación de la situación personal) están sometidas a un régimen distinto pues no cabe sustraer las mismas a la necesidad de celebración de una audiencia contradictoria:

«Para acordar la prisión o libertad provisional de quien estuviere en libertad o agravar las condiciones de la libertad provisional ya acordada, se requerirá solicitud del Ministerio Fiscal o de alguna parte acusadora, resolviéndose previa celebración de la comparecencia a que se refiere el artículo 504 bis.2» (art. 539.3º).

Esta previsión contempla tanto los casos en que media una petición de prisión o de agravación de las condiciones de situación personal durante la tramitación de la causa, como aquellos en que esas peticiones se realizan al inicio del procedimiento (al presentarse la querrela o denuncia). Tanto en uno como en otro caso, la Ley invita a pensar que el Juez no puede poner en marcha el mecanismo citando de oficio a la celebración de una comparecencia. Es necesario que antes medie una

petición de parte en tal sentido sin perjuicio de lo que luego se dirá al comentar el párrafo penúltimo de este artículo 539. Sin embargo hay que apresurarse a matizar que el Juez o Tribunal sí puede de oficio pedir a todas o algunas de las partes un informe sobre situación o conveniencia de convocar a comparecencia para debatir tal extremo.

En cualquier caso, esta novedad procesal, que recorta las facultades del Juez o Tribunal, obliga al Fiscal a estar más vigilante en el seguimiento de las causas para ante la aparición de circunstancias que hagan procedente la prisión o cualquier otra agravación de la situación personal, promover inmediatamente el incidente con la correspondiente solicitud, en la que incluso podrá solicitar que se acuerde la prisión inmediata cuando se dé riesgo de fuga, sin perjuicio de la celebración de comparecencia en el plazo de setenta y dos horas (párrafo penúltimo del art. 539). En este punto se hace preciso recordar la conveniencia de que cada Fiscal compruebe con asiduidad el estado de las actuaciones abiertas en el Juzgado o Juzgados de Instrucción a que puede estar adscrito y lleve un registro personal de las causas con preso cuyo despacho le corresponda, vigilando su estado de tramitación, dando prioridad a su despacho y manteniéndose en la Fiscalía un sistema de control adecuado de esas causas ya calificadas por el Fiscal, aspectos que se trataron en las Circulares 4/1978 y 6/1978, cuya vigencia especialmente en estos puntos se recuerda.

En otro orden de cosas hay que decir que no siempre que medie una solicitud de prisión o de agravamiento de la situación de libertad dimanante de cualquiera de las partes acusadoras será preceptiva la celebración de la comparecencia. El Juez o Tribunal puede desestimar razonadamente la petición de plano sin necesidad de convocar previamente a las partes y sin perjuicio de la recurribilidad de tal decisión. Aunque la ley no se pronuncia directamente en este sentido, la interpretación propuesta se deduce sin dudas de su examen conjunto. Las decisiones sobre libertad se pueden acordar de oficio, sin previa comparecencia (arts. 504 bis.2, párrafo 12 y 539, párrafo último). Por tanto también la desestimación de una petición de prisión se puede hacer directamente y sin convocar a las partes. Otro entendimiento dejaría en manos de acusaciones poco escrupulosas la facultad de poner en marcha el engorroso mecanismo de la comparecencia cuantas veces lo considerase oportuno, por escasas que hubiesen sido las variaciones en el curso de la causa, con las gravosas consecuencias que ello puede acarrear para la marcha del procedimiento y especialmente para el propio imputado (repárese especialmente en el imputado que reside lejos del territorio del Juzgado ante el que se tramita la causa y que debería desplazarse para asistir a la comparecencia dada la obligatoriedad de su presencia).

El párrafo tercero de la Ley habla de «acordar la prisión o libertad provisional de quien estuviere en libertad o agravar las condiciones de la libertad provisional». La literalidad del precepto inclinaría a pensar que la audiencia es necesaria para cualquier medida que afecte a la libertad personal, incluso el establecimiento de la mera obligación «apud acta» de presentación los días que se fije, o la prohibición de salida del territorio nacional con retirada del pasaporte. En la previsión late una cierta dosis de incoherencia con el contenido del primer párrafo del artículo 504 bis.2 que permite decretar la libertad provisional (que implica la constitución de la obligación

«apud acta»: art. 530 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal) sin previa celebración de audiencia. La explicación de tal incongruencia quizás pueda buscarse en la reforma del párrafo 12 del artículo 504 bis.2 llevada a cabo por Ley Orgánica 8/1995, de 16 de noviembre, sin armonización simultánea del resto del articulado.

La divergencia carece de justificación plausible. Aunque ciertamente no es totalmente parificable el paso de la situación de detención a la de libertad provisional con la mutación de la libertad en libertad provisional, la diferenciación no es base suficiente para una disparidad de tratamiento. Se impone una interpretación que armonice esta previsión con el conjunto de la reforma. Resultaría absurdo que el Juez pudiese de oficio decretar la detención (art. 539, párrafo penúltimo), y acto seguido poner en libertad provisional al detenido también de oficio (art. 504 bis.2, párrafo 1º), pero que no pueda directamente decretar la libertad provisional, medida sin duda mucho menos gravosa que la prisión y que, por tanto, no debe precisar de iguales requisitos.

De entenderse de otra forma se llegaría a consecuencias poco asumibles. Así, en el procedimiento abreviado, cuando no hay detención previa o alguna medida personal adoptada durante la fase de instrucción, la libertad provisional se acuerda habitualmente al decretarse la apertura del juicio oral, situación procesal que convierte en un trámite inútil, dilatorio y poco razonable la celebración ineludible de la comparecencia, en la medida en que sería obligada la adopción de la medida de libertad provisional (art. 790.6.3º) por ser consecuencia de la apertura del juicio oral (o del procesamiento, si se trata de un procedimiento ordinario), según se deduce del artículo 529 de la Ley Procesal Penal.

La interpretación sistemática de la reforma (art. 3.1 del Código Civil) y el examen de su alambicado camino parlamentario, imponen este entendimiento, por más que quede malparado el tenor literal del artículo 539.3º que, sin duda, el legislador se ha olvidado de cohonestar con el nuevo tenor del artículo 504 bis.2.1º.

V. Análisis de otros supuestos

La competencia para celebrar la audiencia corresponde al Juez o Tribunal que esté conociendo de la causa. No es viable legalmente la celebración de la audiencia a través de las técnicas de auxilio judicial y el legislador parece no haber previsto la situación tan frecuente de detención en lugares distintos y, a veces, muy distantes, de aquel donde radica el órgano judicial competente.

Son varios los supuestos a resolver ante esta consideración:

a) Cuando no existe todavía causa penal abierta sobre los hechos o no hay una orden judicial de detención o prisión y el detenido es puesto a disposición de un Juez que no es competente para conocer de la causa, éste, a tenor de lo dispuesto en el artículo 499 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, ha de practicar las primeras diligencias y decidir sobre la situación en el término de setenta y dos horas, sin perjuicio de la ulterior inhibición en favor del Juzgado competente. En esos casos el Instructor goza de libertad para decidir con autonomía sobre la libertad o prisión con arreglo a los criterios fijados en los artículos 503 y 504 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

Por tanto el Juez podrá decretar la libertad o, en otro caso, decretar la prisión, con o sin fianza, previa celebración de la audiencia prescrita en el artículo 504 bis.2. Una vez adoptada la resolución sobre la situación personal procederá la correspondiente inhibición en favor del Juez competente quien podrá, en su caso, variar la situación si lo estima procedente con arreglo a lo ya visto.

Si en estos casos la audiencia se suspende, el Juez que ha recibido al detenido acordará lo que estime procedente con arreglo a lo establecido en el párrafo penúltimo del artículo 504 bis.2, inhibiéndose a continuación en favor del Juez competente quien, en su caso, convocará a una nueva audiencia.

b) Cuando ha recaído ya en una causa en tramitación una orden judicial de detención o prisión y el detenido es habido en un territorio distinto de aquel donde se está tramitando la causa, el Juez de Instrucción a cuya disposición es puesto el detenido no puede más que ponerlo a disposición del órgano judicial que conoce de la causa, ya detenido, ya en prisión, según los casos (art. 498 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal).

No puede el Juez modificar la resolución dictada por el órgano competente para conocer de la causa en que se adoptó esa medida. Resultaría por tanto absurdo celebrar una audiencia ante un Juez que no ha adoptado esa medida y, por eso, en estos casos no hay que celebrar comparecencia alguna en ese momento, aunque sí deberá celebrarse ante el Juez o Tribunal que decretó la detención o prisión dictando la correspondiente requisitoria. El Juez que recibe al detenido ha de limitarse a ponerlo a disposición del Juez o Tribunal del que emanaron las requisitorias. Pueden darse aquí dos casos:

Que la prisión se hubiese decretado después de la celebración de una comparecencia en la causa que esté en trámite, caso en que no será preciso reiterar la audiencia.

Que la prisión o detención se hubiese acordado directamente, sin previa celebración de comparecencia, al cobijo del párrafo penúltimo del artículo 539. En esos casos será necesaria la celebración de la comparecencia ante el Juez o Tribunal que acordó la prisión con la finalidad de ratificar esa medida o modificarla una vez celebrada la audiencia. En algunos casos podrá respetarse el plazo de setenta y dos horas previsto en la Ley. Pero es fácil que en otros casos la necesidad de traslado del preso al territorio del Juez o Tribunal competente para celebrar la audiencia harán muy difícil, si no imposible, que la comparecencia se celebre en ese breve plazo. En esos supuestos una solución vendría por la vía de acogerse a la previsión del párrafo penúltimo del artículo 504 bis.2 de la Ley: dado que no puede celebrarse la comparecencia en ese plazo, habrá que mantener la prisión si se entiende que hay riesgo de fuga y convocar para la celebración de la comparecencia en el plazo más breve posible, disponiendo lo necesario para el traslado urgente del imputado ingresado en prisión. Esta solución podría encontrar amparo en la indefinición que en cuanto al momento inicial del cómputo del plazo de setenta y dos horas se aprecia en el artículo 539, párrafo penúltimo. Esa imprecisión podría servir para entender que las setenta y dos horas empezarán a contar en el momento en que exista posibilidad real de celebración de la comparecencia con asistencia del imputado por encontrarse éste ya trasladado y a disposición física del Juez o Tribunal.

Esta solución no es absolutamente rechazable y en algunos puede resultar aceptable aunque de la misma se derivan algunos inconvenientes prácticos. En efecto, el trámite de la causa podría verse paralizado hasta la celebración de la comparecencia que puede postergarse en el tiempo como consecuencia de los necesarios traslados (especialmente si son varios los órganos judiciales que tenían interesada la busca y captura y radican en territorios distintos, situación no infrecuente que obligaría a un engorroso peregrinaje). Piénsese en el sumario ya concluido o en el procedimiento abreviado que sólo pende de la remisión al órgano competente, casos para los que, en todo caso, habría que postular qué pendencia de la audiencia no debiera determinar necesariamente la suspensión del trámite, sino que ésta podría celebrarse ante el órgano competente en el momento en que sea posible (Juzgado de lo Penal o Audiencia Provincial), aunque la detención o prisión hubiese sido acordada inicialmente por el Juez de Instrucción.

Estas objeciones invitan a apurar las posibilidades interpretativas. En esta línea se abre otra vía de solución que se estima preferible, aun sin descartar totalmente la que se acaba de exponer. Atendiendo fundamentalmente a la finalidad de la reforma, y salvando íntegramente sus principios básicos, se pueden sortear esos graves inconvenientes prácticos que se han apuntado a través de otro entendimiento que se desarrolla a continuación.

La solución para tales casos puede consistir en no exigir la presencia física del imputado en la comparecencia, por ser materialmente imposible la misma en el plazo indicado en la Ley. A diferencia de lo que sucede en otros supuestos (art. 793.1 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal), la Ley no dice que la comparecencia exige preceptivamente la asistencia del imputado, sino que se limita a señalar la obligatoriedad de esa presencia. En los casos que analizamos existe una imposibilidad material de esa presencia en el plazo establecido. Pero en todo caso hay que salvar el derecho de audiencia del imputado, lo que se puede hacer mediante un exhorto telegráfico urgente requiriéndole para que alegue cuanto tenga por conveniente en orden a la decisión de mantener o no la prisión. La comparecencia se celebraría teniendo a la vista tales alegaciones y con la presencia y asistencia, tanto de su letrado como del Fiscal.

Desde luego debe subrayarse que en esos casos nada impide acordar la libertad provisional de oficio, en cuyo caso no será necesaria la celebración de comparecencia. Este supuesto se dará en muchas ocasiones en que el delito no sea grave y la orden de prisión haya venido motivada por la ilocalización del imputado.

VI. Recursos contra autos de prisión o libertad

En lo atinente a los recursos procedentes contra los autos de prisión o libertad hay que distinguir según estemos ante un procedimiento ordinario (o un procedimiento de la Ley del Jurado o ante un procedimiento abreviado. Para el procedimiento ordinario el artículo 504 bis.2 en su párrafo final establece la apelabilidad de los autos que dicte el Instructor, reiterando innecesariamente lo que ya disponen el párrafo penúltimo del artículo 504 y los artículos 517 y 518 de la Ley de Enjuici-

ciamiento Criminal, en sintonía con el derecho reconocido en el artículo 9 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos que establece el derecho de toda persona a que las decisiones que supongan su privación de libertad puedan ser revisadas ante un Tribunal Superior.

El recurso de apelación ha de ser precedido de la preceptiva reforma (art. 222) y es admisible en un solo efecto.

En el ámbito del procedimiento abreviado, aunque la cuestión ha sido discutida, el artículo 787 de la Ley no deja margen de dudas: no cabe apelación pues no es uno de los casos expresamente previstos en el Título que regula el procedimiento abreviado. Cualquier otra interpretación de ese inciso, lo dejaría vacío de contenido. Por tanto, el recurso procedente será el de queja previa interposición de recurso de reforma.

El problema surge cuando lo que se recurre es un auto de libertad que se ha acordado directamente, sin celebración previa de comparecencia. No sucederá cuando la libertad se acuerde al modificar una situación de prisión: en esos casos necesariamente ha de haberse celebrado una comparecencia. Pero sí puede suceder cuando el Juez de oficio ha acordado la libertad del detenido que fue puesto a su disposición o cuando rechaza directamente una petición de prisión formulada por una acusación frente al imputado en libertad. Tendremos entonces una situación procesal que no es fácil de resolver: el propio Juez al resolver la reforma, o la Audiencia al resolver el recurso devolutivo, podrán revocar la decisión anterior y acordar la prisión que nacería así, en contra de lo querido expresamente por el legislador, directamente y no precedida de un debate contradictorio en una audiencia. La Ley no ofrece ninguna solución clara. Las posibilidades interpretativas son varias. Una consistiría en sostener que en esos supuestos la tramitación del recurso de reforma o, en su caso apelación o queja, puede incluir la celebración de la comparecencia, si el Juez o la Audiencia lo estiman necesario por considerar que puede ser procedente la revocación de la medida. Esta interpretación tendría apoyo en el párrafo tercero del artículo 539 de la Ley.

Pero examinada la cuestión con mayor profundidad se llega a otra conclusión que se considera menos distorsionadora del sistema legal. No hay ningún obstáculo para por vía de recurso decretar la prisión, aunque previamente no se haya celebrado la comparecencia y la Ley lo permita así. Si lo que se quiere salvar a toda costa son los principios acusatorio y de contradicción, ninguno de ellos sufre lesión alguna por tal actuación procesal: existirá petición de la parte recurrente e igualmente la tramitación del recurso de reforma comporta respeto absoluto al principio de contradicción. El que no se haya celebrado la comparecencia no deja de ser una cuestión procedimental.

No obstante, como la cuestión es dudosa, el Fiscal en su caso, aun propugnando la interpretación que se acaba de defender, al interponer recursos contra una decisión de libertad que no ha estado precedida de una celebración de comparecencia, solicitará cautelarmente y sólo para el caso de que el Juez o Tribunal lo conceptúe indispensable, que durante la tramitación del recurso se celebre esa comparecencia.

Cuando la decisión ha sido adoptada por un Tribunal el recurso procedente será el de súplica y en cuanto a la comparecencia habrá que estar a lo ya dicho.

VII. Irretroactividad del nuevo régimen

Al tratarse de una Ley procesal que carece de disposiciones transitorias especiales, hay que partir de la autonomía de la relación jurídico procesal respecto de la situación de derecho sustantivo que le sirve de base y del principio «tempus regit actum». Por tanto el nuevo régimen será aplicable a los hechos procesales futuros, es decir, a todas las decisiones sobre prisión o libertad que se adopten una vez que la Ley haya entrado en vigor (disposición final 5ª) con abstracción en todo caso de la fecha de iniciación del proceso y, por supuesto, de la fecha de comisión del delito.

Y no será aplicable a los «facta praeterita» ya consumados, es decir, a las situaciones de prisión que se hayan decretado con anterioridad a su entrada en vigor que, por tanto, pueden seguir subsistentes en sus propios términos, sin necesidad de que se celebren comparecencias para su ratificación y acomodación a la nueva regulación. Ciertas dudas despierta sin embargo el supuesto del imputado cuya detención o prisión se acordó antes de la entrada en vigor de la Ley pero cuya captura efectiva se lleva a cabo ya vigente la novedosa regulación (hechos procesales pasados con efectos pendientes). La Jurisprudencia del Tribunal Constitucional (Sentencias 32/1987, de 12 de marzo y 117/1987, de 8 de julio aconseja decantarse por la aplicabilidad de la nueva ley y la necesidad de que en esos casos, una vez producida la puesta a disposición judicial, se opere con la normativa vigente en ese momento que impondrá la necesidad de una comparecencia (art. 539.4º), salvo que se decrete directamente la libertad (art. 539.5º).

VIII. Consideraciones finales

La entrada en vigor del nuevo régimen comentado supone sin duda un mayor protagonismo del Fiscal y la necesidad de un esfuerzo superior mientras el incremento de plantillas no se adecue totalmente a lo que reclaman las previsiones legales. Las singularidades de cada lugar y Fiscalía impiden dar unas pautas particularizadas en orden a la organización de este nuevo servicio. No es lo mismo una gran capital con servicio de guardia ininterrumpido, que un Juzgado situado en ciudad donde radique una Adscripción Permanente de Fiscalía u otro donde no existe esa presencia del Ministerio Fiscal.

Corresponderá a cada Fiscal Jefe, con la audiencia previa de la Junta de Fiscalía [art. 18.1 a) del Estatuto Orgánico del Ministerio Fiscal], teniendo en cuenta el resto de los servicios que ha de cubrir el Fiscal, determinar la forma en que se atenderá a estas nuevas funciones dentro del proceso penal, según el marco legal (entre otros, arts. 319 y 781 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal). Sólo entendido como desarrollo estricto de ese marco legal puede adquirir validez el artículo 43 del Reglamento 5/1995, de 7 de junio, del Consejo General del Poder Judicial, de los Aspectos Accesorios de las Actuaciones Judiciales, en sus referencias al Ministerio Fiscal, pues cualquier interpretación que supusiese un plus respecto de lo establecido legalmente, representaría una invasión de la autonomía funcional del Ministerio Fiscal.

La aplicación de la Ley puede generar dificultades y algunas disfunciones. En la presente Circular se ha intentado realizar un esfuerzo interpretativo para reducir al mínimo esas eventuales distorsiones tratando de acoplar las previsiones de la Ley a cada una de las situaciones que pueden plantearse en la práctica y acudiendo, en su caso, a un criterio interpretativo teleológico, allí donde la literalidad estricta de la Ley no permitía extraer soluciones claras.

Sería, desde luego, muy aconsejable que por vía legislativa se afrontasen directamente esos problemas que se suscitan para disipar todas las dudas y evitar las interpretaciones dispares, manteniendo la vigencia de los principios acusatorio y de contradicción, lo que sin duda constituye un avance. La efectividad de esos principios no ha de traducirse necesariamente, como parece haber entendido el legislador, en la imposición de una comparecencia personal y oral que, en muchas ocasiones puede ser fuente de dilaciones.

Se interesa de los Excmos. e Ilmos. Sres. Fiscales Jefes que en la interpretación de la nueva norma se atengan a los criterios y pautas marcados en esta Circular, comunicando a esta Fiscalía General las incidencias o dificultades que puedan surgir al hilo de este nuevo régimen.

CIRCULAR 1/2003, DE 7 DE ABRIL,

SOBRE PROCEDIMIENTO PARA EL ENJUICIAMIENTO RÁPIDO E INMEDIATO DE DETERMINADOS DELITOS Y FALTAS Y DE MODIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO ABREVIADO.

I. INTRODUCCIÓN

Resulta indudable que en todas aquellas ocasiones en que la respuesta jurisdiccional al objeto del proceso se produce de forma tardía, el derecho a la tutela judicial efectiva se debilita y pierde buena parte de su significado constitucional. Los valores y derechos fundamentales que convergen en el proceso penal hacen especialmente visibles los daños que una excesiva dilación del procedimiento puede ocasionar a las partes interesadas. La incidencia que algunas medidas cautelares llegan a desplegar en la libertad personal del imputado y la importancia de que la víctima vea prontamente reparados los daños asociados al delito sufrido, obligan a los poderes públicos a empeñar todos sus esfuerzos con el fin de hacer realidad la aspiración generalizada de mayor celeridad y eficacia. A ello se añade la negativa repercusión que -en la percepción colectiva de seguridad- puede ocasionar la lentitud en el tratamiento jurisdiccional de ciertas infracciones penales que, por su naturaleza, la forma de su comisión o por la pena a ellas asociada son susceptibles de un enjuiciamiento inmediato.

La preocupación por una Administración de Justicia que haga de la celeridad uno de sus principios informadores representa una constante histórica. La propia Ley de Enjuiciamiento Criminal en su redacción originaria (hace más de 120 años) ya incorporaba preceptos que acogían mecanismos jurídicos de aceleración, encaminados a impedir la injustificada lentitud de los procedimientos. La realidad -sin embargo- parece empeñada en transmitir la falsa idea de que la falta de celeridad es nota definitoria e inseparable del ejercicio de la actividad jurisdiccional, habiendo llegado a convertir en inaplicables algunos de aquellos enunciados legales (cfr. art. 324).

La reforma introducida por la Ley 38/2002_y la LO 8/2002, ambas de 24 de octubre, hace suyo el objetivo que ya anunciara el Pacto de Estado de la Justicia de culminar el proceso de modernización de nuestras grandes leyes procesales, situando entre sus fines la agilización de los procedimientos y el enjuiciamiento inmediato de los delitos menos graves y flagrantes. Es cierto que no han faltado intentos precedentes adscritos a ese mismo objetivo. La creación de las modalidades del sumario de urgencia -Ley de 8 abril 1967-, el enjuiciamiento inmediato de delitos dolosos flagrantes y menos graves -LO 10/1980, de 11 de noviembre-, la regulación del procedimiento abreviado -LO 7/1988, de 28 de diciembre- y, en fin, las medidas urgentes de reforma procesal -Ley 10/1992, de 30 de abril y 2/1998, de 15 de junio-, representan iniciativas legislativas que se han movido en la misma dirección, esto es, definir un cuadro jurídico que permita un enjuiciamiento penal más ágil de infracciones menores.

La experiencia global surgida al amparo de cada una de esas novedades legislativas -pese a que todas ellas aportaron aspectos positivos- no puede considerarse precisamente satisfactoria. En no pocas ocasiones, la rutina en los procesos aplicativos de las normas procesales y la falta de medios necesarios para consolidar algunas de las más importantes novedades, contribuyeron a un extendido escepticismo acerca de la posible solución real al problema del enjuiciamiento inmediato de infracciones penales menos graves.

La Ley 38/2002, lleva a cabo una redefinición de dos modalidades de procedimiento -abreviado y rápido-, aplicables en función de la gravedad objetiva del delito, su naturaleza, su flagrancia y la complejidad de su instrucción (arts. 757 y 795). Junto a ellas, se añade una renovada concepción en el enjuiciamiento de las faltas que, en función de la naturaleza de la infracción cometida, autoriza a un desenlace inmediato de la fase de juicio oral (arts. 962 y ss.). Con carácter general se confiere un significado inédito en nuestro proceso penal a los principios de concentración y oralidad, definiendo un encadenamiento de las distintas fases del procedimiento que permite una significativa reducción de los plazos de espera para el inicio de las sesiones del juicio oral. Al propio tiempo, se da cabida a un régimen jurídico de la conformidad que puede proporcionar un instrumento decisivo para la agilidad de los procedimientos (art. 801). La adecuada protección de la víctima representa otro de los objetivos de la nueva Ley. Así, en línea con los principios definidos por algunos de los textos internacionales suscritos por España y -singularmente- conforme a las previsiones de la Decisión Marco del Consejo de 15 de marzo de 2001, relativa al estatuto de la víctima en el proceso penal, se confiere a aquélla un singular status en el proceso penal, reconociéndole el derecho -aun cuando no haya deseado mostrarse parte- a ser notificada de todas las resoluciones jurisdiccionales de mayor relieve.

Ni éstas ni ninguna otra de las importantes novedades que acoge la Ley pueden considerarse ajenas a lo que del Fiscal se espera en el proceso penal.

Su consideración como órgano de protección de las garantías procesales del imputado y de salvaguarda de los derechos de la víctima y perjudicados por el delito (art. 773), le convierten en pieza clave para contribuir a la efectiva vigencia de los principios que informan la nueva Ley.

La preocupación institucional por hacer valer la plenitud de los derechos comprometidos en el proceso penal justificó, en su día, la aprobación de distintos instrumentos estatutarios orientados a recordar a los Sres. Fiscales la importancia de su papel para el logro del objetivo propuesto. La Circular de 8 de marzo de 1989 sobre el procedimiento abreviado, la Instrucción de 22 de septiembre de 1992, sobre algunos aspectos del proceso penal a partir de la reforma operada por la Ley 10/1992 y la Instrucción de 16 de marzo de 1993, acerca del Ministerio Fiscal y los derechos de los ciudadanos a la tutela judicial efectiva y a un proceso público sin dilaciones indebidas, son algunos de los ejemplos más recientes adscritos a ese objetivo.

La propia Exposición de Motivos de la Ley 38/2002 ya se encarga de recordar la trascendente aportación del Fiscal al nuevo procedimiento: «la participación activa del Ministerio Fiscal (.) cobra un destacado protagonismo y, por tanto, asumirá,

junto con los Juzgados de Instrucción, una particular responsabilidad en la eficacia de la reforma».

Mediante la presente Circular, pues, se pretende facilitar la búsqueda de soluciones jurídicas a ese desafío institucional. Y está fuera de dudas que las dificultades no son pocas. En efecto, la Ley ha incorporado un inédito sistema de fiscalización jurisdiccional al cumplimiento de los plazos por el Ministerio Fiscal. Es posible que la efectiva vigencia del principio de celeridad sea ilusoria si no se prevén mecanismos jurídicos de control sobre la observancia de los términos fijados a cada uno de los sujetos y partes del proceso penal. También es cierto que las consecuencias procesales asociadas al quebranto de los plazos fijados por la ley podían haber sido objeto de otro enfoque alternativo.

Sin embargo, la voluntad legislativa se ha expresado con la suficiente claridad y ante ello no cabe otra actitud que contribuir de forma constructiva a eludir los problemas que puedan llegar a presentarse. De ahí la importancia de que -como se razona infra- se fijen fórmulas de organización y control por parte de las distintas jefaturas para evitar las disfunciones que podrían presentarse si se consolidara en el seno del Ministerio Fiscal el criterio de que la fijación de un término legal no es sino una referencia orientativa, nunca vinculante, para el órgano constitucional llamado a ejercer el *ius puniendi*.

La exigencia impuesta por la nueva ley de una participación activa del Fiscal en las diligencias de investigación a practicar ante el Juez de Instrucción (art. 797.1) va a suponer también un importante cambio en el entendimiento tradicional de su presencia en la fase instructora del procedimiento penal. El previsible incremento en el número de Fiscales de guardia para atender a tal requerimiento legal, la posibilidad de un empleo más frecuente de las nuevas tecnologías -avalada por la modificación del EOMF actualmente en trámite parlamentario- y, en fin, las posibilidades que ofrece la obligada coordinación con el Consejo General del Poder Judicial en materia de señalamientos, pueden facilitar las soluciones a un cambio tan novedoso como obligado, si se quieren eludir algunos de los escollos y disfunciones que han hecho malograrse iniciativas precedentes.

Finalmente, desde un punto de vista metódico, conviene poner de manifiesto que los contenidos de la presente Circular -así como su ordenación sistemática- no han tenido otro objetivo que facilitar el trabajo cotidiano de los Sres. Fiscales, ofreciendo soluciones a los problemas interpretativos que pueda abrigar la nueva regulación. Se ha eludido de forma consciente profundizar en debates de corte académico acerca de las ventajas o inconvenientes de una u otra opción. Se ha tomado como obligado punto de partida lo que es la voluntad legislativa y -a partir de ahí- se ha buscado proponer fórmulas interpretativas que hagan realidad el principio de unidad de actuación que ha de informar el ejercicio de las funciones del Ministerio Fiscal.

Es evidente que el momento en el que esta Circular ve la luz, anterior a la entrada en vigor de la Ley que constituye su objeto, ajeno a toda jurisprudencia interpretativa y con una bibliografía muy escasa, imponen importantes condicionamientos a su desarrollo. Sea como fuere, los Sres. Fiscales acomodarán su actuación

en el proceso penal a las directrices que en la misma se contienen, sin perjuicio de que el tiempo y la propia experiencia puedan aconsejar la promulgación de nuevos instrumentos estatutarios que complementen el que hoy es objeto de aprobación.

II. LA REFORMA DEL PROCEDIMIENTO ABREVIADO

II.I. CONSIDERACIONES GENERALES

La reforma de la Ley de Enjuiciamiento Criminal (LECrím) operada por la Ley 38/2002 y la LO 8/2002 -objeto de estudio en esta Circular-, además de crear un nuevo procedimiento especial ha introducido también ciertas modificaciones en el procedimiento abreviado, más profundas que la simple alteración de su ubicación sistemática y su articulado. Sin embargo, las reformas de mayor calado -dejando al margen otras que son simple consecuencia de la adecuación del procedimiento a las circunstancias actuales (por ejemplo, la introducción de las requisitorias en ficheros policiales automatizados)- se pueden agrupar básicamente en tres grandes ámbitos: el fortalecimiento de las garantías del imputado, la protección a las víctimas del delito y un nuevo régimen de recursos contra las resoluciones interlocutorias.

1. Fortalecimiento de las garantías del imputado

A) El derecho de todo imputado a la asistencia letrada

Una de las principales novedades de la reforma es la exigencia de que el imputado, al prestar declaración, esté en todo caso asistido de Abogado. No era ésta la situación anterior, en la que el ejercicio del derecho a la asistencia letrada era obligatorio únicamente cuando el imputado estaba detenido o preso, y meramente facultativo en los restantes casos.

Concretamente, el art. 118 LECrím dispone que, para ejercer el derecho de defensa, la designación de Letrado de oficio tendrá lugar cuando el imputado no lo hubiese nombrado por sí mismo y lo solicitare y, en todo caso, cuando la causa llegue a un estado en que sea necesaria su intervención. Este momento era -en el procedimiento abreviado- el de la redacción y presentación del escrito de defensa, motivo por el cual era preceptivo el nombramiento de Abogado una vez abierto el juicio oral (antiguo art. 791.1 LECrím); con anterioridad a este trámite, sin embargo, el imputado que no se hallase detenido o preso podía prestar declaración ante el Juez de Instrucción sin estar asistido de Letrado, siempre que -tras haberle informado de su derecho a la asistencia letrada y del contenido del mismo en los términos del art. 118 LECrím- no hubiese solicitado la presencia de Abogado en la declaración.

La voluntad del legislador ha sido la de poner fin a esta situación y exigir que en las declaraciones prestadas ante el Juez por el imputado -esté o no detenido- le asista siempre un Abogado. A esta conclusión se llega mediante el análisis de los siguientes preceptos:

a) Por una parte, el art. 767 LECrim establece que será necesaria la asistencia letrada «desde la detención o desde que de las actuaciones resultare la imputación de un delito contra persona determinada», a cuyo efecto se procederá de inmediato a la designación de un Abogado de oficio, si no lo hubiere nombrado ya el interesado. La redacción de este precepto contrasta con la del anterior art. 788.1 LECrim, en el que la designación de Abogado de oficio al imputado sólo se había de realizar cuando «fuera necesaria la asistencia letrada».

b) Por otra parte, el antiguo art. 791.1 LECrim -ya citado- establecía que había de procederse al nombramiento de Abogado si, abierto el juicio oral, el acusado no lo hubiese nombrado ni se le hubiese designado de oficio. Esta previsión ha desaparecido en el actual art. 784.1 LECrim, en el que únicamente se menciona la posibilidad de que el acusado pueda en este momento nombrar Abogado de su elección, pero no que -de no hacerlo- se procederá a su designación de oficio, como expresamente y por el contrario se afirma del Procurador. La razón es que no se ha podido alcanzar este momento procesal sin que el acusado haya designado ya un Abogado o se le haya nombrado de oficio, habida cuenta de que no se habrá podido dictar la resolución prevista en el art. 779.1.4ª LECrim respecto de quien no haya declarado previamente como imputado, y que dicha declaración la habrá debido realizar en todo caso asistido de Letrado (art. 767 LECrim).

Por lo que respecta al contenido del derecho, se especifica ahora que al imputado -sin perjuicio de lo dispuesto por la propia LECrim para los supuestos en que se haya decretado su incomunicación- podrá entrevistarse con su Abogado tanto antes como después de prestar declaración ante el Juez de Instrucción (párrafo segundo del art. 775 LECrim). La regulación actual es por tanto análoga a la del art. 22.1.b) de la Ley Orgánica reguladora de la Responsabilidad Penal de los Menores. Obsérvese, sin embargo, que el art. 775 LECrim regula únicamente la diligencia de declaración del imputado practicada ante la autoridad judicial en el marco de las diligencias previas, no las declaraciones prestadas por los detenidos en las dependencias policiales; a éstas, sigue siendo aplicable el art. 520.6.c) LECrim, conforme al cual el derecho del detenido a entrevistarse reservadamente con su Letrado se puede ejercitar sólo «al término de la práctica de la diligencia».

No obstante lo anterior, y como excepción al mandato del art. 767 LECrim (que impone con carácter preceptivo la asistencia letrada a todo detenido o imputado) sigue vigente el art. 520.5 LECrim, que permite la renuncia del detenido o preso a la preceptiva asistencia de Letrado cuando los hechos sean susceptibles de ser tipificados exclusivamente como delitos contra la seguridad del tráfico. No es posible interpretar que, con la entrada en vigor de la Ley 38/2002 y en particular del citado art. 767 LECrim, se ha producido una derogación tácita del art. 520.5 LECrim. En primer lugar, porque es posible una interpretación coherente de ambos preceptos, de acuerdo con la cual el segundo de ellos se perfila como excepción a la regla general establecida por el primero. Pero, sobre todo, porque la actual redacción del art. 520 LECrim le fue dada por la LO 14/1983, y no puede ser derogada por una Ley ordinaria.

Sin embargo, la aplicación del art. 520.5 LECrim, que exceptúa la imperatividad de la asistencia letrada al detenido en el concreto supuesto de los delitos contra

la seguridad del tráfico, no es extensible al momento posterior en que el imputado comparece a declarar ante el Juez de Instrucción; en este momento, recobra toda su vigencia el mandato generalizado del art. 767 LECrim, singularmente cara a una posible conformidad.

B) Contenido del auto de transformación de las diligencias previas en procedimiento abreviado

Establece el actual art. 779.1.4ª LECrim que -cuando se concluyan las diligencias previas dictando la resolución por la que se ordena la continuación de la causa por los trámites del procedimiento abreviado- se habrán de determinar los hechos punibles e identificar la persona a la que se le imputan, a quien se habrá de haber recibido previamente declaración en calidad de imputado; regla ésta que no admite ninguna excepción, conforme a una consolidada doctrina emanada de nuestro Tribunal Constitucional.

Exige la Ley que se especifiquen los hechos imputados, pero no que se haga una calificación jurídica precisa de los tipos delictivos en los que tales hechos se podrían incardinar. Por tanto, en el eventual supuesto de que el Juez hubiese empleado términos jurídicos en la descripción de los hechos que se imputan, tal calificación no vincularía a las partes -ni, por supuesto, al Fiscal- a la hora de redactar las conclusiones de sus escritos de acusación, siempre y cuando éstos se concreten a los hechos descritos en el auto del Juez.

Las partes estarán vinculadas, a la hora de formular sus escritos de acusación, por la determinación de las personas imputadas que haya hecho en este auto el Juez de Instrucción, y no podrán dirigir su acusación contra personas distintas de las expresamente mencionadas en el mismo.

Todo lo anterior exige una especial vigilancia por parte del Ministerio Público, cuando se le notifique la resolución prevista en el art. 779.1.4ª LECrim, a la que de ninguna manera cabe considerar como de mero trámite. Si el Fiscal observa que no incluye determinados hechos o determinadas personas respecto de las cuales considera que debe formular acusación, deberá recurrir el auto. No es óbice para ello que dicho recurso no esté contemplado expresamente en la LECrim, ni que su art. 779.2 mencione únicamente el recurso que cabe contra las resoluciones contenidas en las previsiones 1ª a 3ª del art. 779.1 LECrim. Basta con que no esté expresamente excluido el recurso para que sea aplicable el régimen de recursos previsto en el art. 766 LECrim contra los autos del Juez de Instrucción.

La práctica de diligencias complementarias, previstas en el art. 780.2 LECrim, no es un cauce apropiado para extender la acusación a personas distintas de las expresamente consignadas en el auto de traslado para calificación. No se puede, por tanto, pedir como diligencia complementaria la declaración en calidad de imputado de quien no ha declarado en esta condición con anterioridad, y en consecuencia no ha podido ser incluido como imputado en el citado auto. En el caso descrito, lo procedente será -como se ha indicado anteriormente- recurrir el auto interesando que se reabran las diligencias previas, se reciba declaración como imputado a la persona

contra la que se va dirigir la acusación, y se dicte a continuación nuevo auto de traslado para formular acusación.

Asimismo, en el hipotético caso de que -como consecuencia de la práctica de diligencias complementarias- aparezcan nuevas personas a las que se quiera extender la imputación, será preciso instar un auto ampliatorio de la resolución prevista en el art. 791.1.4ª LECrim, previa declaración de dichas personas en calidad de imputados.

2. Protección a las víctimas

A) Notificación de determinadas resoluciones

El art. 779.1.1ª LECrim impone al Juez de Instrucción la obligación de notificar el sobreseimiento de las diligencias previas a quienes dicho sobreseimiento «pudiere causar perjuicio». Habrá que interpretar que tales personas son quienes inicialmente hayan aparecido en las diligencias previas como ofendidos o perjudicados por los hechos investigados. La peculiaridad de esta notificación es que debe hacerse precisamente a quienes no están personados en la causa; en el caso de que se hubiesen personado, se les habría de notificar como cualquier otra resolución dictada en el proceso.

La finalidad de esta notificación es doble. Por un lado, permite al perjudicado personarse en la causa y apelar el auto de sobreseimiento, si no está conforme con su contenido (párrafo primero del art. 110 LECrim). Por otra parte, la notificación del sobreseimiento de las actuaciones penales permite al perjudicado acudir a la vía civil, una vez que dicha resolución sea firme (art. 116 LECrim).

Asimismo, se menciona la obligación que tienen los correspondientes órganos judiciales de informar a las víctimas -aunque no se hayan mostrado parte en el proceso- de la fecha y la hora del juicio, y de notificarles la resolución que en el mismo recaiga, tanto en la primera como en la segunda instancia (arts. 785.3, 789.4, 791.2 y 792.4 LECrim), obligación que ya estaba contemplada con carácter general en el art. 15.4 de la Ley 35/1995, de 11 de diciembre, de Ayudas y Asistencia a las víctimas de delitos violentos y contra la libertad sexual.

B) Personación del perjudicado sin necesidad de interponer querrela

Una interpretación literal del reformado art. 771.1ª LECrim podría llevar a la conclusión de que la exclusión del requisito de la querrela para personarse en la causa se extiende ahora sólo al ofendido en sentido estricto, y no a cualquier perjudicado. Sin embargo, el art. 761.2 LECrim es claro a este respecto, y afirma que tanto el ofendido como el perjudicado pueden personarse en el procedimiento abreviado sin necesidad de formular querrela.

Ningún cambio se ha producido por tanto en esta materia respecto de la anterior regulación.

C) La información de derechos a las víctimas

La LECrim contempla dos momentos en los que se ha de practicar dicha información: por la Policía Judicial al elaborar el atestado (art. 771.1ª LECrim) y en la primera comparecencia ante el Juez de Instrucción (art. 776 LECrim), trámites que, aunque no excluyentes, sí son complementarios uno del otro.

Esto quiere decir que si ya se ha hecho la información de derechos -con el correspondiente ofrecimiento de acciones- por la Policía, no tiene ningún sentido citar al perjudicado ante el Juzgado al solo efecto de reiterar el mismo ofrecimiento. La citación de la víctima para declarar ante el Juez de Instrucción sólo se justifica cuando su testimonio pueda aportar datos relevantes para la instrucción de la causa que no consten ya en el atestado. De lo contrario se corre el peligro de incrementar innecesariamente la ya de por sí odiosa victimización secundaria. Ahora bien, si la víctima ha de comparecer ante el Juzgado por el motivo anteriormente indicado, entonces sí que resulta preceptiva la información de derechos. Asimismo, si se observa que tal información no se ha practicado en sede policial, resulta igualmente obligada su citación con tal objeto ante el Juzgado. Se menciona en el art. 776 la «primera comparecencia» del ofendido o perjudicado, lo cual puede inclinar a pensar que habrá de ser citado varias veces ante el Juzgado; nada, sin embargo, más lejano a la realidad y a lo que debe ser la filosofía inspiradora de este procedimiento. En el caso de que la víctima haya de acudir a declarar al Juzgado -supuesto que, insistimos, ha de ser excepcional- se habrá de procurar que no sea citada más de una vez. Esta interpretación, además, es coherente con la regla general establecida en el art. 109 LECrim, conforme al cual -aparte de la inicial instrucción de derechos- «no se hará a los interesados en las acciones civiles o penales, notificación alguna que prolongue o detenga el curso de la causa, lo cual no obsta para que el Juez procure instruir de aquel derecho al ofendido ausente».

Por otra parte, hay que tener presente que la Decisión marco de 15 de marzo de 2001, relativa al estatuto de la víctima en el proceso penal, invita a los Estados miembros de la Unión Europea a tomar, entre otras, las medidas precisas para que las autoridades competentes sólo interroguen a la víctima en la medida necesaria para el proceso penal (art. 3).

D) Medidas cautelares reales

El nuevo art. 764.2 LECrim, relativo a las medidas cautelares para el aseguramiento de las responsabilidades pecuniarias, contiene una remisión a la Ley de Enjuiciamiento Civil (LEC), que ha de ser entendida en sus justos y estrictos términos. Hay que dejar claro, en primer lugar, que la citada remisión no puede interpretarse en el sentido de que la adopción de cualquier medida cautelar tendente al aseguramiento de las responsabilidades civiles exija previa petición de parte (art. 721 LEC). Tal postura -aparte de contraria al tradicional entendimiento de los presupuestos y finalidad de estas medidas en el procedimiento penal- se opondría al tenor literal del apartado 3 del mismo artículo, que establece imperativamente la obligación de

afianzar (o en su defecto proceder al embargo de bienes) de la compañía aseguradora cuando las responsabilidades civiles estén cubiertas por un seguro obligatorio.

Concretamente, por lo que respecta a los presupuestos para la adopción de medidas cautelares, la remisión a la LEC habrá de ser interpretada como una remisión sólo a los presupuestos del art. 726 LEC. Por tanto, no se extenderá la citada remisión a otros aspectos no mencionados expresamente en el art. 721.2 LECrim. No alcanzará, por ejemplo, a las normas de procedimiento, de modo que en su tramitación el Juez de Instrucción estará vinculado únicamente al mandato contenido en el apartado 1, que de modo lacónico establece que se forme pieza separada y se resuelva mediante auto.

Por otra parte, tampoco la remisión a la LEC -cuyo art. 727 no menciona expresamente la fianza- impide que en el procedimiento abreviado el Juez de Instrucción pueda aplicar las normas generales de la LECrim sobre aseguramiento de las responsabilidades pecuniarias (arts. 589 y ss. LECrim), en la medida en que el propio art. 727.11ª introduce una cláusula final de numerus apertus y permite adoptar cualquier otra medida «que se estime necesaria para asegurar la efectividad de la tutela judicial que pudiere otorgarse en al sentencia estimatoria que recayere en el juicio». Entre éstas cabe incluir, obviamente, la fianza y embargo subsidiario regulados en los mencionados artículos de la LECrim. También puede el Juez de Instrucción acordar directamente el embargo, con base en el art. 727.1ª LEC, y permitir al presunto responsable civil que lo eluda mediante la prestación de una caución sustitutoria (art. 746 LEC) -que equivale a una fianza- con lo que se invertirían los términos pero el efecto final sería similar.

E) Aseguramiento de la prueba en fase de instrucción

El art. 777.2 LECrim contempla un supuesto encaminado básicamente a posibilitar el enjuiciamiento de los delitos cometidos contra ciudadanos extranjeros que residen sólo temporalmente en nuestro país -algo cada vez más frecuente, sobre todo en las zonas turísticas- evitando que tengan que ser nuevamente citados para comparecen en el juicio oral, el cual posiblemente se celebrará cuando la víctima esté ya de vuelta en su país de origen. Tanto este supuesto como el de presumible muerte o incapacidad de un testigo antes del juicio oral estaban ya previstos en los arts. 448 y 449 LECrim. Sin embargo, el nuevo precepto amplía su ámbito de aplicación a cualquier otro motivo por el que razonablemente se pueda temer que una prueba no pueda practicarse en el juicio oral, o pueda motivar su suspensión. Asimismo establece una serie de requisitos que habrán de ser observados en todo caso para dotar de validez a la prueba practicada ante el Juez de Instrucción. En primer lugar, es preciso asegurar la posibilidad de contradicción de las partes, lo cual implica notificarles el lugar y fecha en que se practicará la prueba y posibilitar su presencia, incluida la del imputado y su Abogado (si aquél estuviere preso, se podrá acudir a la videoconferencia). Será necesario además que se documente adecuadamente la práctica de la diligencia, ya sea mediante acta extendida por el Secretario o -preferiblemente- en soporte apto para la grabación de la imagen y el sonido. En cualquier caso, la

diligencia así preconstituída sólo podrá desplegar toda su virtualidad probatoria si es reproducida en el juicio oral conforme a lo previsto en el art. 730 LECrim, a cuyo efecto habrá debido ser previamente propuesta como prueba en el correspondiente escrito de acusación (art. 781.1, párrafo segundo).

II.II. RECURSOS EN EL PROCEDIMIENTO ABREVIADO

1) Recursos contra los autos del Juez de Instrucción

La norma básica se encuentra en el art. 766 que establece que «contra los autos del Juez de Instrucción y del Juez de lo Penal que no estén exceptuados de recurso podrán ejercitarse el de reforma y el de apelación».

Se sustituye por tanto el recurso de queja previsto en el antiguo art. 787 por el de apelación. El recurso de queja se mantiene en su sentido tradicional, como un recurso residual, fundamentalmente utilizado como recurso contra las resoluciones por las que se inadmite la apelación tal y como se contempla en el art. 218 LECrim.

El recurso de apelación procede entonces contra todos los autos que no estén expresamente exceptuados de recurso, que son:

1º. El auto de apertura de juicio oral, contra el que no cabe recurso salvo en lo relativo a la situación personal (art. 782.3º).

2º. Los autos de admisión o inadmisión de prueba dictados por el órgano de enjuiciamiento (art. 785.1), sin perjuicio de la posibilidad de reproducir la petición al inicio de las sesiones de la vista oral.

El nuevo recurso de apelación -igual que el de reforma- no tendrá, salvo que la Ley disponga otra cosa, efectos suspensivos tal y como dispone el art. 766.1. Con ello se pretende mantener en cierta forma los efectos que hasta ahora tenía el recurso de queja acomodando su significado al principio de celeridad que informa el procedimiento.

Sin embargo, la Ley olvida pronunciarse expresamente sobre los efectos suspensivos de alguno de estos recursos, por lo que debe acudir a la interpretación sistemática con otros preceptos para concluir que dichos efectos se mantienen en determinados casos.

Concretamente, debe entenderse que la previsión de efecto suspensivo se contiene para los supuestos de recurso contra las resoluciones previstas en el art. 779 1.1ª, 2ª y 3ª, puesto que aunque no se mencione expresamente, se deduce de la redacción del art. 779.2 al afirmar que el Ministerio Fiscal devolverá al Juzgado las actuaciones con el escrito de interposición del recurso o con la fórmula «visto», procediéndose inmediatamente «en este caso» a la ejecución de lo resuelto, de lo que se infiere que hasta que figure la fórmula «visto» o hasta la resolución del recurso interpuesto no se procede a la ejecución.

Esta interpretación es -además- conforme con la naturaleza de las resoluciones mencionadas en estos tres primeros supuestos del 779.1, que son el sobreseimiento provisional, la declaración de falta o la inhibición a la Jurisdicción militar

o al Fiscal de Menores. Se trata de resoluciones que ponen fin al procedimiento por lo que su ejecución en tanto no sean firmes traería consecuencias perturbadoras en caso de posterior admisión del recurso y continuación del procedimiento. La anticipación de la ejecución de estas decisiones supondría -por ejemplo- el inmediato envío de las actuaciones al Juez competente para el conocimiento de la falta, a la Jurisdicción militar o la Fiscalía de Menores y la posible celebración de vistas orales en estos procedimientos con el consiguiente perjuicio en caso de que posteriormente el recurso sea estimado. También la ejecución del archivo antes de su firmeza provocaría en muchos casos la devolución de efectos de imposible recuperación cuando como consecuencia del recurso haya de continuarse la instrucción.

La tramitación de este recurso de apelación difiere en algunos aspectos de la regulación general del recurso de apelación que se describe en el art. 222 LECrim. En general, la forma ahora prevista es similar a la del recurso de apelación, en los casos en que procedía con la anterior regulación del procedimiento abreviado.

En primer lugar el art. 766 permite la interposición directa del recurso de apelación, sin necesidad de presentación previa del recurso de reforma. Se prevén las tres posibilidades de relación de estos dos recursos: la presentación previa de recurso de reforma anunciando subsidiariamente la apelación, la interposición separada de ambos recursos o la presentación directa de recurso de apelación. La novedad del texto se encuentra en el art. 766.4, donde se admite una posibilidad de incorporar nueva argumentación tras la resolución del recurso de reforma, cuando junto a éste se hubiera interpuesto subsidiariamente la apelación, de modo que se prevé un nuevo traslado por un plazo de cinco días para añadir alegaciones al recurso ya interpuesto de forma subsidiaria.

Ambos recursos se interponen ante el Juzgado de Instrucción. El plazo previsto para la apelación se amplía de 3 a 5 días y se formularán por escrito en el que deberán exponerse los motivos y señalar los particulares que hayan de testimoniarse.

Es necesario destacar en este punto la necesidad de solicitar concretamente las diligencias cuyo testimonio sea necesario, habida cuenta que la actual regulación no dispone la remisión de la causa a la Audiencia, sino que ésta deberá resolver el recurso con los testimonios que le son remitidos, aun cuando se admite la posibilidad de que el órgano *ad quem* reclame la totalidad de la causa cuando considere necesaria su consulta. Por ello, deberán los Sres. Fiscales extremar la diligencia a la hora de proponer los testimonios necesarios, de forma que con los seleccionados se proporcione a la Audiencia el conocimiento de todos los elementos de juicio necesarios para la decisión.

Respecto al plazo de cinco días, es común para las partes y para el Ministerio Fiscal. La literalidad del art. 779.2 que mantiene el plazo del antiguo art. 789.5 regla cuarta, de tres días para la devolución de las actuaciones por el Fiscal con el «visto» o el recurso cuando no haya Fiscal constituido en el Juzgado no pretende ninguna modificación del plazo de cinco días.

Esta diferencia de plazos entre los dos artículos se explica fácilmente examinada la tramitación parlamentaria de la Ley. La Proposición de Ley presentada en

el Parlamento había suprimido la formula del «visto» del art. 779.2 y la necesidad de remisión de las actuaciones al Fiscal de la Audiencia cuando no hubiera Fiscal constituido en el Juzgado. Dos enmiendas mantuvieron la necesidad de introducir un precepto como el contenido en el cuarto párrafo del anterior art. 789.4, ya que de otra forma sería imposible el cumplimiento de las funciones que tiene atribuidas el Ministerio Fiscal en el procedimiento penal.

De este modo, admitidas finalmente estas enmiendas, pasó al texto aprobado el contenido literal del art. 789.4 derogado que contenía lógicamente el plazo de tres días, que era el plazo previsto para la interposición del recurso de apelación en el procedimiento abreviado antes de esta modificación, sin percatarse que el plazo actual para la interposición del recurso es de cinco y no de tres días. Además, la lógica avala esta interpretación: no sería comprensible otorgar al Fiscal personado en el Juzgado un plazo de cinco días para la interposición del recurso, mientras que al Fiscal de la Audiencia se le concedan solo tres días, teniendo en cuenta que tiene que prever además el tiempo suficiente para la recepción en plazo del recurso en el Juzgado. La interpretación conforme al principio *pro actione* contribuye también a solucionar el error de la ley a favor del plazo general de interposición de los recursos, que es el de cinco días.

Con independencia de la anterior argumentación a favor del término de cinco días, los Sres. Fiscales deberán estar prevenidos ante la eventualidad de que la anterior interpretación no sea asumida por todos los órganos judiciales con el consiguiente efecto preclusivo de la posibilidad de impugnación de la resolución que se pretenda recurrir.

Del escrito de interposición se dará en el mismo Juzgado traslado al Ministerio Fiscal y demás partes personadas para que en el plazo común de cinco días realicen sus alegaciones y designen los particulares que les interesen. Pasado este plazo se remiten exclusivamente estos testimonios a la Audiencia Provincial. La competencia para el conocimiento de este recurso de apelación no cambia respecto a la regulación anterior y será, salvo en caso de aforados, la Audiencia Provincial conforme a la competencia que le otorga el art. 82.2º de la Ley Orgánica del Poder Judicial (LOPJ).

Para la resolución de este recurso de apelación no se contempla en principio la celebración de vista oral salvo que el auto recurrido acuerde la prisión provisional de algún imputado, en cuyo caso la vista es obligatoria. En el caso de que el auto recurrido imponga cualquier otra medida cautelar la celebración de vista es potestativa para la Audiencia, que podrá acordar su celebración si lo considera conveniente.

2) Recursos contra las sentencias

Se mantiene en esencia el mismo esquema del procedimiento abreviado actual: las sentencias dictadas por el Juez de lo Penal y el Juez Central de lo Penal pueden ser objeto de recurso de apelación ante la Audiencia Provincial y la Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional respectivamente (art. 790 LECrim). Las sentencias dic-

tadas en juicio oral y única instancia por la Audiencia Provincial son susceptibles de recurso de casación ante la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo (art. 847 LECrim).

La tramitación del recurso de apelación es prácticamente idéntica: el plazo de interposición es de 10 días y se formaliza ante el órgano que dictó la resolución; el escrito de interposición debe contener ordenadamente las alegaciones en que se base la impugnación.

Una modificación respecto a la regulación anterior se produce al aludir al momento en que se realizan las alegaciones de las partes. El art. 795.4º derogado preveía el traslado a las partes para que se realizaran las alegaciones desde el mismo momento de la presentación del recurso y antes de que el Juez se pronunciara sobre la admisión. La nueva regulación, recogida en el art. 790.4º, prevé que el Juez intervenga en primer lugar examinando los requisitos de admisión y sólo una vez admitido el recurso se produce el traslado a las partes en el plazo común de 10 días para que presenten sus alegaciones. Transcurrido este plazo, se hayan o no presentado los escritos de alegaciones, se dará traslado de estos escritos a las demás partes y se elevaran los autos a la Audiencia.

La nueva regulación deja sin resolver claramente el problema de la adhesión a la apelación que puedan realizar el resto de las partes al presentar sus alegaciones. Es más, frente al texto anterior en que se hablaba de escritos de adhesión o impugnación, la nueva redacción del art. 790.5 sólo menciona genéricamente los escritos de alegaciones. Ello no significa la desaparición de la adhesión, si bien parece que la sustitución de su mención expresa por el termino de alegaciones implica una opción por reducir su concepto al criterio mínimo hasta ahora mantenido por la jurisprudencia, de forma que se admite que las partes en sus alegaciones apoyen las razones expuestas por el recurrente sin que puedan introducirse nuevos motivos en la adhesión que alteren los términos del debate.

La Audiencia celebrará vista, dentro de los 15 días siguientes, necesariamente cuando se haya propuesto la práctica de prueba y ésta haya sido admitida y, potestativamente cuando de oficio o a petición de parte el Tribunal la estime necesaria.

Aunque es cierto que hasta el momento la norma general era que no se celebrase vista -salvo en el caso de practica de nueva prueba o en casos excepcionales, apreciada la necesidad por el órgano decisor- debemos atender a la nueva doctrina del Tribunal Constitucional en este punto, que en la sentencia 176/2002 de 18 de septiembre, avocada al Pleno con el objeto de rectificar la jurisprudencia anterior, modifica las exigencias de inmediación y contradicción en la segunda instancia. Este criterio ha sido posteriormente, reiterado y consolidado en las SSTC 196/2002, 197/2002, 199/2002, 200/2002 y 41/2003.

No es éste el lugar para realizar un estudio de estas sentencias, ya que excede al ámbito de los procedimientos a que se refiere esta Circular, pero sí debe recordarse a los Sres. Fiscales que -pese a que la Ley no ha sido modificada a la vista de esta doctrina- debe valorarse la conveniencia de solicitar la celebración de vista oral, en los casos en que se presente el recurso fundado en el error en la apreciación

de la prueba y se pretenda una diferente valoración de la misma, teniendo en cuenta la obligación de respeto a los principios de inmediación y contradicción.

El recurso extraordinario de anulación previsto en el art. 793 para los condenados en ausencia mantiene exactamente la misma regulación contenida en el antiguo art. 797, por lo que puede resultar suficiente una remisión a los términos en que la dogmática y la jurisprudencia del Tribunal Supremo lo han venido definiendo. En este sentido conviene recordar el acuerdo del Pleno la Sala de Penal del Tribunal Supremo de 25 de febrero de 2000 en el que se pronuncia expresamente sobre la naturaleza rescindente del recurso por lo que su contenido se limita a controlar si el Tribunal sentenciador ha respetado los requisitos legales del juicio en ausencia, sin que se admitan otro tipo de alegaciones que la defensa del condenado pudo presentar a través del recurso de apelación o casación. A ello se añade la consecuencia lógica de inadmisión de otra prueba que no sea la referente a la concurrencia o no de los requisitos legalmente prevenidos para la celebración del juicio en ausencia.

III. JUICIOS RÁPIDOS

III.I. ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO PARA EL ENJUICIAMIENTO RÁPIDO DE DELITOS

1. Naturaleza del procedimiento y carácter preceptivo de la incoación de las diligencias urgentes

El procedimiento para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos se ha configurado en la LECrim de un modo distinto a los derogados juicios rápidos. No se trata, como aquellos, de una mera especialidad del procedimiento abreviado, tendente a acelerarlo. Estamos ante un verdadero proceso especial, lo que se deduce de la lectura de la Exposición de Motivos de la Ley 38/2002, al indicar que «se crea un proceso especial para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos.», y del tenor del art. 795.1 que señala: «Sin perjuicio de lo establecido para los demás procesos especiales.».

En consonancia con su naturaleza de proceso especial, dentro del Título III -dedicado a su regulación- el Capítulo I establece su ámbito de aplicación, integrándose por un único precepto (el art. 795) que recoge una serie de presupuestos necesarios para la incoación de este proceso.

Si concurren dichos presupuestos el Juez de Instrucción de guardia incoará diligencias urgentes (art. 797.1). De este modo vienen a diferenciarse las diligencias previas, referidas a las actuaciones judiciales relativas a delitos comprendidos en el procedimiento abreviado (art. 774), de las diligencias urgentes, reservadas para aquellos delitos que se tramitan a través del procedimiento para el enjuiciamiento rápido. Las reglas que disciplinan unas y otras diligencias son distintas. Ahora bien, a las diligencias urgentes les será de aplicación supletoria, en todo lo no previsto, las normas del procedimiento abreviado (art. 795.4), que se erige de ese modo en de-

recho supletorio de primer grado, y, en su defecto, las normas comunes de la LECrim (art. 758) que pasan así a ser derecho supletorio de segundo grado.

La decisión de incoar diligencias urgentes no es facultativa sino obligatoria. Es decir, si el Juez de Instrucción de guardia valora que concurren los presupuestos que se establecen en el art. 795, será obligado seguir las normas de este procedimiento especial. Se trata de una cuestión de orden público procesal. No están el Juez y las partes en libertad de optar por una tramitación distinta al enjuiciamiento rápido si concurren los presupuestos del mismo. Ello se deduce del tenor imperativo del art. 795.1 al indicar que «el procedimiento regulado en este Título se aplicará a la instrucción y al enjuiciamiento de delitos.», e igualmente del art. 797.1 que señala que el Juez de guardia «incoará, si procede, diligencias urgentes». En esta línea, la propia Exposición de Motivos de la Ley 38/2002 señala entre los defectos determinantes de una desigual eficacia de los precedentes juicios rápidos «la insuficiente concreción de las circunstancias y los delitos que podrían dar lugar a la incoación de este procedimiento», con lo que claramente muestra el legislador su opción en favor de una fórmula obligatoria de incoación de este cauce procesal.

2. Presupuestos para la incoación del procedimiento

El art. 795 establece una serie de presupuestos y requisitos para la posible incoación de diligencias urgentes. Todos ellos habrán de concurrir para que proceda la incoación de este procedimiento especial. Los analizamos en los apartados que siguen.

A) Límites punitivos: competencia objetiva por razón de la materia para el enjuiciamiento de juicios rápidos

Para que sea posible el enjuiciamiento a través de juicio rápido ha de tratarse de delitos castigados con las siguientes penas (art. 795.1):

- Pena privativa de libertad que no exceda de cinco años.
- Cualesquiera otras penas, bien sean únicas, conjuntas o alternativas, que no excedan de 10 años, o multa cualquiera que sea su cuantía.

La pena a que se refiere el precepto es la pena en abstracto, es decir la señalada por la Ley al delito de que se trate, con independencia de la que pudiera ser solicitada por la acusación en atención a las circunstancias concurrentes (pena en concreto). En este sentido se pronunció la Circular de la Fiscalía General del Estado 1/1989 respecto del procedimiento abreviado y se ha expresado el Tribunal Supremo, creando un cuerpo de doctrina pacífico actualmente, en numerosas sentencias que han seguido el acuerdo plasmado en Junta General de 2 de octubre de 1992 (así SSTS 1044/1997, de 10 de julio y 1616/1998, de 21 de diciembre).

Se atiende -por tanto- a la naturaleza del delito, ciñéndola no sólo a los delitos menos graves sino también a algunos graves, en concreto aquellos que se atribuyen al conocimiento de los Juzgados de lo Penal. De hecho, la limitación punitiva recogida en el art. 795.1 coincide con lo señalado en el art. 14.3 LECrim al establecer

el ámbito competencial de los Juzgados de lo Penal (después de la redacción dada por la Ley 36/1998, de 10 de noviembre; texto que se ha mantenido igual, en este punto, tras la Ley 38/2002).

Los delitos que tuvieran señalada una pena que en sus tramos inferiores esté comprendida dentro del ámbito del art. 795 excediendo sus tramos superiores del mismo (v. gr. : pena de prisión de 2 a 6 años o de inhabilitación de 6 a 12 años) quedan fuera del ámbito de las diligencias urgentes. Es al tramo superior de la pena al que hay que atender. El art. 13.4 del Código Penal (CP) resulta congruente con ese criterio, pacífico en la doctrina y praxis procesal.

En aquellos delitos castigados con varias penas conjuntas o alternativas, aunque la pena más grave entre dentro de los límites señalados en el art. 795, la previsión de otra pena no privativa de libertad que exceda de esos límites determina la imposibilidad de incoar diligencias urgentes (por ejemplo, quedan fuera del ámbito de las diligencias urgentes todos los delitos, aun cuando se reputaran flagrantes o de sencilla instrucción, de terrorismo por aplicación del art. 579.2 CP; e igualmente los delitos contra los derechos de los ciudadanos extranjeros cometidos por autoridad o funcionario, art. 318 bis 4). Ahora bien, es indiferente que el delito lleve aparejadas, además de una pena privativa de libertad que puede llegar a cinco años, otras penas pecuniarias o privativas de derechos si ninguna de éstas sobrepasa el límite de diez años, pues entonces podrá tramitarse como juicio rápido.

Hay que estar a la pena de cada uno de los delitos, sin sumar las penas señaladas a las distintas infracciones que puedan enjuiciarse en una misma causa.

En aquellos delitos que llevan aparejadas penas que exceden de las indicadas pero que, al tiempo, confieren la posibilidad de imponer una pena inferior -que sí estaría dentro del límite del art. 795-, habrá que atender al carácter preceptivo o facultativo de la degradación. Sólo en el primer caso, cuando la pena se rebaje necesariamente en función de determinadas circunstancias concurrentes, estaremos ante un subtipo privilegiado que permitirá la incoación de este procedimiento.

Si, por el contrario, la pena tipo -comprendida entre los límites del art. 795- es susceptible de ser elevada, quedando así fuera del límite señalado, la solución pasa por negar la incoación del procedimiento de juicio rápido. La cuestión es muy clara si la elevación es preceptiva: se trata de un subtipo agravado que excede de los límites del art. 795. Ahora bien, si la agravación de la pena es facultativa (v. gr.: un delito está castigado con pena inferior a cinco años de prisión pero facultativamente pueda incrementarse esa penalidad) ha de entenderse que tampoco podrán incoarse diligencias urgentes, ya que el establecimiento de una pena que facultativamente puede ser elevada ha de ser entendido como la fijación de una pena alternativa. Y el límite máximo establecido en el art. 795.1 alcanza a la pena alternativa.

En estos casos la Circular 1/1989, aún refiriéndose a la distribución de competencias en el procedimiento abreviado entre el Juzgado de lo Penal y la Audiencia Provincial, siguió el sistema contrario: la pena base determinaba la competencia del Juzgado de lo Penal, sólo si por la acusación se solicitaba que se hiciese uso de la facultad de subir la pena de grado se confiaba la competencia a la Audiencia Provin-

cial. La competencia, por tanto, quedaba en manos de las acusaciones. Ahora bien, no cabe trasladar ahora dicho criterio a la incoación de juicio rápido puesto que la decisión de incoación se ha de adoptar antes de conocer si las partes acusadoras hacen uso de la facultad discrecional agravatoria al formular el escrito de acusación, a diferencia de lo que sucede en la decisión de apertura del juicio oral ante el Juzgado o ante la Audiencia.

Además, aquel criterio fue objeto de numerosas críticas -fundadas- ya que se permitía a las acusaciones elegir el órgano competente, incluso en fases ya avanzadas del procedimiento. Por último, las SSTS 1217/1998, de 21 de octubre y 1485/1998, de 27 de noviembre, apoyan esta solución, al declarar que la mera posibilidad de imponer pena que exceda de la competencia de los Juzgados de lo Penal, determina la atribución del asunto a la Audiencia Provincial (se contemplaba en la segunda un supuesto de delito continuado, con facultad agravatoria de la pena).

En concreto, el caso señalado -agravación facultativa de la pena- puede presentarse en la práctica en el delito masa (art. 74.2 CP) en la medida en que es preceptiva la imposición de una pena superior, siendo sin embargo facultativo que el incremento sea de uno o dos grados. Si la pena superior en un grado entra dentro del límite del art. 795, pero la superior en dos grados la desborda, no será procedente la incoación de diligencias urgentes de juicio rápido.

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

B) Iniciación de la causa mediante atestado policial

El art. 795 exige, como segundo de los presupuestos para la incoación de las diligencias urgentes, que «el proceso penal se incoe en virtud de un atestado policial». Lo anterior es consecuente con el diseño que hace la Ley del proceso especial de juicio rápido, que parte de una actividad previa de la Policía Judicial a la cual atribuye el art. 796 una serie de obligaciones que han de plasmar en un atestado específico y en la realización de citaciones coordinadamente con el Juzgado de guardia, todo ello en aras a facilitar y hacer posible la instrucción concentrada y acelerada en el Juzgado de guardia (art. 797).

Por ello, no todo atestado permitirá incoar diligencias urgentes. Sólo aquellos atestados que podríamos calificar de específicos, en tanto que en los mismos se hayan llevado a cabo las diligencias y las citaciones referidas en el art. 796, serán válidos para incoar diligencias urgentes. La Policía Judicial -en ese sentido- tiene un inicial margen de decisión, a la vista de los hechos en que consista la infracción criminal, acerca de la conveniencia de elaborar un atestado en los términos del art. 796. Por ello resulta conveniente que los Fiscales Jefes en los respectivos territorios valoren -en su caso- la posibilidad de impartir instrucciones a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad al objeto de delimitar con claridad los supuestos en que se estime precisa la elaboración de atestados conforme al art. 796. Se trata, en definitiva, de

incidir a través de dichas órdenes en la selección y determinación de los hechos que han de ser tramitados por diligencias urgentes, en aras a la búsqueda de la seguridad y la eficacia en la persecución de determinadas manifestaciones delictivas, siempre dentro de los términos establecidos legalmente en el art. 795 y mediante su concreta, acertada y coordinada delimitación.

En todo caso -huelga decirlo- la valoración sobre la pertinencia de incoar diligencias urgentes -que corresponde en última instancia al Juez- no puede venir cercenada por el hecho de que la Policía Judicial haya entendido que los hechos no encajaban en el ámbito del juicio rápido y, en consecuencia, hubiere elaborado el atestado sin ajustarse específicamente a lo previsto en el art. 796.

En tales casos será posible incoar diligencias urgentes siempre que pueda llevarse a cabo, pese a las posibles insuficiencias del atestado, la instrucción concentrada del art. 797 y ss.

De lo expuesto se deduce, además, que no será posible incoar diligencias urgentes si el proceso penal se iniciara mediante querrela (los delitos privados, por ello, nunca pueden tramitarse por este procedimiento), mediante denuncia directamente presentada ante el órgano judicial, o *ex officio* mediante la deducción de testimonio de particulares ordenada por la autoridad judicial.

Si la denuncia se presenta ante el Ministerio Fiscal tampoco será posible incoar este procedimiento. Aun cuando el Fiscal puede ordenar a la Policía Judicial la práctica de determinadas diligencias, sin embargo la actuación del Ministerio Público habrá de ser practicada en el seno de las Diligencias de Investigación Penal o de las Diligencias Informativas, reguladas en los artículos 773.2 LECrim. y 5 del EOMF, y habrá de concluir mediante una decisión de archivo o mediante la presentación de denuncia o de querrela ante el Juzgado, supuestos ambos que excluyen la incoación de diligencias urgentes.

C) Puesta a disposición judicial del detenido o citación policial para comparecencia del denunciado ante el Juzgado

Otro de los presupuestos para la incoación de diligencias urgentes (art. 795.1) es el de que junto con el atestado la Policía Judicial ponga al detenido a disposición del Juez de Instrucción de guardia o -de no haber persona detenida- cite a la persona que resulte denunciada en el atestado para comparecer en el Juzgado en el día y hora que se le señale, con apercibimiento de las consecuencias de su incomparecencia (art. 796.1.3ª).

Ciertamente la influencia de la Policía Judicial en la inicial determinación de las causas que pueden tramitarse como juicio rápido resulta aquí patente pues basta con que la Policía en el atestado no lleve a cabo la citación del denunciado ante el Juzgado para entender que la causa habrá de seguir el cauce del abreviado.

La citación del denunciado ante el Juzgado se hará por la Policía Judicial de forma coordinada con el Juzgado de guardia. Dicha previsión se establece por el art. 796.2 que remite dicha coordinación a los Reglamentos que sobre dicha materia dicte el Consejo General del Poder Judicial. En cumplimiento de dicha previsión se ha

publicado el Acuerdo Reglamentario 2/2003, de 26 de febrero, del Pleno del Consejo General del Poder Judicial, por el que se ha modificado el Reglamento 5/1995, de 7 de junio, de los aspectos accesorios de las actuaciones judiciales, en lo relativo a los servicios de guardia.

La cuestión adquiere enorme importancia y su observancia deberá ser vigilada por los Sres. Fiscales, ya que la decisión sobre el momento para la comparecencia del denunciado se convierte en relevante, máxime respecto de aquellos Juzgados en sistemas de guardia de veinticuatro horas, al atribuir competencia al Juzgado de Instrucción que en dicho instante se halle en funciones de guardia. Ciertamente el margen será mucho menor en el caso de puesta a disposición judicial del detenido ya que los plazos de la detención se convierten en el principal límite a la posible elección del Juez competente.

La falta de comparecencia del denunciado a la citación permitirá, por disponerlo así expresamente el art. 797.1.3^a, que el Juez aplique lo previsto en el art. 487 LECrim, es decir, que ordene directamente la detención del denunciado, sin necesidad de que previamente reitere la citación de comparecencia, convirtiéndola así en citación judicial. El art. 797.1.3^a permite, pues, extender al desentendimiento de la citación policial esa reacción que, en todo caso no es obligada, sino facultativa.

Los atestados en que la persona denunciada, pese a estar perfectamente identificada, no haya sido localizada ni -por ello- detenida o citada personalmente ante el Juzgado, no podrán originar un juicio rápido.

D) Concurrencia de alguno de los siguientes delitos

Para la posible incoación de un juicio rápido es necesario que, además de los anteriores presupuestos, se trate de un hecho susceptible de ser incardinado en cualquiera de los siguientes delitos: delitos flagrantes; delitos de lesiones, coacciones, amenazas o violencia física o psíquica habitual, cometidos contra las personas a que se refiere el art. 153 del Código Penal; delitos de hurto; delitos de robo; delitos de hurto y robo de uso de vehículos; delitos contra la seguridad del tráfico; y delitos cuya instrucción sea presumible que será sencilla. Así lo exige el art. 795.1 in fine 1^a a 3^a LECrim.

Se trata de una enumeración taxativa y cerrada -aunque alternativa- que pasamos a analizar separadamente:

a) Delitos flagrantes

El art. 795.1.1^a ofrece un concepto legal de delito flagrante, retomando así con ligeras variantes el derogado concepto de flagrancia que ofreció el art. 779 LECrim, redactado por la Ley 3/1967. La importancia del concepto legal sobrepasa el marco de delimitación de los juicios rápidos en tanto que servirá de pauta para la interpretación de determinados preceptos de nuestro ordenamiento que contienen referencias al delito flagrante (arts. 18.2 y 71.2 de la Constitución, y arts. 273, 490.2, 553 y 751 LECrim, entre otros).

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

Por tanto, el concepto de delito flagrante se satisface con las siguientes situaciones:

- Que el delincuente sea sorprendido en el momento de estar cometiendo el delito.

- Que el delincuente sea sorprendido cuando acaba de cometer el delito.

En ambos casos es preciso que sea detenido bien en el acto o tras una persecución que lleve a su detención sin solución de continuidad. Se excluyen los supuestos en que sea sorprendido durante la comisión del delito o cuando acaba de cometerlo pero logre darse a la fuga, aunque sea detenido instantes después.

- Que el delincuente sea detenido, después de la comisión de un delito, con efectos, instrumentos o vestigios que permiten presumir su participación en el mismo.

En los tres supuestos, aunque con menor intensidad en el tercero de ellos en tanto que no necesariamente existe un testigo ocular que relacione al detenido con el momento comisivo del delito o con su presencia en la escena del mismo -lo que sí sucede en los dos primeros supuestos-, existe una presumible facilidad para la investigación de los hechos. Ahora bien, debe repararse en que no siempre ocurrirá así; cabe pensar en supuestos de ilocalización del origen y propietario de los efectos hallados en poder del detenido o en casos de participación de terceros no detenidos y fugados en los que no sea posible fácilmente, sin su testimonio, establecer los hechos.

b) Delitos relacionados en los apartados a) al e) del art. 795.1.2ª

Se incluye un listado de delitos en los apartados a) al e) del citado precepto que, como se dijo, son los siguientes: delitos de lesiones, coacciones, amenazas o violencia física o psíquica habitual, cometidos contra las personas a que se refiere el art. 153 del Código Penal; delitos de hurto; delitos de robo; delitos de hurto y robo de uso de vehículos; y delitos contra la seguridad del tráfico.

La formulación de ese listado delictivo en modo alternativo a las circunstancias primera (delito flagrante) y tercera (sencillez en la instrucción) lleva a colegir que basta -en principio- con que el hecho punible de que se trate tenga inicial encaje en alguno de tales delitos para incoar diligencias urgentes.

Ahora bien, sin perjuicio de lo que luego se señalará más detenidamente, es perfectamente posible que -pese a tratarse de hechos delictivos incluidos en la

precitada relación- desde el inicio se presenten o detecten determinadas circunstancias (por ejemplo que se acredite como imposible la culminación de la instrucción en el plazo legal de las diligencias urgentes o la inexistencia de todas las partes) que obliguen a la incoación directamente de diligencias previas.

Los delitos de lesiones, coacciones y amenazas se ven alcanzados por la limitación de que se cometan contra alguna de las personas comprendidas en el art. 153 CP. Ello no quiere decir que en otros supuestos de comisión de alguno de estos delitos contra personas excluidas del círculo de protección del art. 153 no pueda incoarse diligencias urgentes, pero esto sólo será posible entonces si la lesión, amenaza o coacción es flagrante o de sencilla instrucción.

Resulta oportuno destacar que el delito de violencia familiar habitual (art. 153 CP) presenta no pocas dificultades para su instrucción en el plazo del servicio de guardia. Ello se debe a varios factores reconducibles al diseño típico del art. 153, que alberga numerosas cuestiones de acumulación de causas y de concursos de infracciones; a la necesidad de periciales médicas complejas, máxime aún en supuestos de violencia psíquica; y -en definitiva- a la circunstancia de tratarse de hechos que se prolongan en el tiempo, con los que se vulneran importantes derechos fundamentales no sólo de un sujeto sino, generalmente, de un círculo de perjudicados más amplio que el sujeto lesionado o golpeado, y en los que deben calibrarse muy detenidamente determinadas circunstancias -familiares, laborales, económicas, sociales, etc.- para incidir acertadamente en su resolución.

Con todo, la importancia de la tramitación de los hechos incardinables en la violencia familiar como diligencias urgentes de enjuiciamiento rápido, aún cuando posteriormente hubiere de entenderse que no son suficientes las diligencias practicadas -a tenor del art. 798.2.2º- y debiera ordenarse la transformación en diligencias previas del procedimiento abreviado, estriba en dos circunstancias -posibilitadas y favorecidas por la regulación de las diligencias urgentes- que se reputan muy positivas:

- La absoluta conveniencia de una respuesta judicial inmediata, procurando una atención judicial a la víctima, que se ha decidido a denunciar los hechos, que no admita dilación alguna. Las diligencias urgentes cumplen dicho objetivo pues en el propio servicio de guardia y con «la participación activa del Ministerio Fiscal» (art. 797.1) será posible y absolutamente conveniente que se proceda a recibir declaración al denunciado y a los denunciantes (art. 797.1. 3ª y 4ª) -siendo especialmente importante la posibilidad de valorar la conveniencia de preconstituir la prueba conforme al art. 797.2 ante la eventualidad de futuras retractaciones-, que sean examinados por el médico forense tanto las víctimas como la persona denunciada (art. 797.1.2.b) y que se recaben cuantas otras diligencias se estimen oportunas (797.1.9ª), ordenando así y aligerando la instrucción.

- La inmediata resolución sobre adopción de medidas cautelares en aras a dar protección a las víctimas. Ello aparece propiciado por la necesidad de celebrar en el servicio de guardia la comparecencia del art. 798.1, siendo ésta una ocasión magnífica para extender dicha comparecencia a la alegación, prueba y valoración sobre medidas cautelares, tanto por el efecto pedagógico que para los maltratadores puede implicar la celebración de comparecencia en estos casos, como por la instauración de

un momento específico y cronológicamente cercano a la denuncia para resolver sobre esta cuestión, y ello aunque la medida a adoptar sea, generalmente, alguna de las previstas en el art. 544 bis LECrim que no exigen comparecencia (a diferencia de la prisión y libertad con fianza) y son adoptables de oficio.

Respecto de los delitos de lesiones, no puede dejar de advertirse la aplicabilidad supletoria a las diligencias urgentes de la previsión contenida en el art. 778.2 al disponer que: «En los casos de lesiones no será preciso esperar a la sanidad del lesionado cuando fuera procedente el archivo o el sobreseimiento. En cualquier otro supuesto podrá proseguirse la tramitación sin haberse alcanzado tal sanidad si fuera posible formular escrito de acusación».

c) Delitos cuya instrucción sea presumible que será sencilla

Junto a una lista expresa de delitos se concluye con una cláusula más amplia («que se trate de un hecho punible cuya instrucción sea presumible que será sencilla») que permite tramitar por juicio rápido cualquier delito que no sea de los anteriormente enunciados.

Para la determinación de qué ha de entenderse por hecho de sencilla instrucción habrán de ser tenidas en consideración dos circunstancias. Primera, relativa al tipo de diligencias de instrucción que hayan de ser practicadas: la actividad instructora en el marco de las diligencias urgentes implica la práctica de determinadas diligencias, algunas han de ser realizadas siempre (por ejemplo la declaración del imputado en condición de tal, art. 775) y otras sólo cuando ello «fuere necesario para la calificación jurídica de los hechos imputados» (conforme al art. 797.1.2^a LECrim) o, en términos del art. 780.2 en el procedimiento abreviado, cuando fueren «diligencias indispensables para formular acusación». Segunda, relativa al tiempo en que dichas diligencias han de ser practicadas: el art. 799 establece un plazo para que la instrucción de las diligencias urgentes se lleve a cabo, plazo coincidente con el período del servicio de guardia del Juzgado de Instrucción, si bien ampliable en determinados casos por un período de otras 72 horas (art. 799.2). Igualmente en dicho plazo del servicio de guardia debe realizarse la comparecencia sucesiva y única regulada en los arts. 798 y 800 y adoptarse las resoluciones propias de la fase intermedia a que se refieren tales preceptos.

Pues bien -conjugando ambos criterios- estaremos ante un delito de sencilla instrucción siempre que se prevea, en atención al hecho y sus circunstancias, que será posible llevar a cabo dentro del plazo del servicio de guardia la práctica de las diligencias de instrucción necesarias para formular calificación, atendiendo a su número y a su complejidad, y que podrán llevarse a cabo igualmente los trámites procesales (comparecencia con las partes y resoluciones de la audiencia de los arts. 798 y 800) del enjuiciamiento rápido.

Por ello, determinadas infracciones -aún no recogidas en el listado del apartado 2^a del art. 795.1- tales como desobediencia, daños, tráfico de drogas que no causan grave daño a la salud, resistencia, atentado, etc., podrán -en determinados casos- tramitarse a través de las diligencias urgentes.

E) Influjo de las reglas de la conexidad delictiva en la delimitación del procedimiento

En el art. 795.2 se señala: «El procedimiento regulado en este Título no será de aplicación a la investigación y enjuiciamiento de aquellos delitos que fueren conexos con otro u otros delitos no comprendidos en el apartado anterior».

Del tenor del precepto se desprende:

a) En caso de que existan dos o más delitos conexos y todos ellos estuvieren integrados dentro del ámbito aplicativo del art. 795, habrá de incoarse diligencias urgentes para la instrucción y enjuiciamiento de todos ellos. Es posible, pues, que a través del juicio rápido se conozca de más de un delito. Lo anterior es congruente asimismo con lo dispuesto en el art. 801.1.3º que, al regular la conformidad especial, prevé como posible la imposición de varias penas privativas de libertad, lo que puede venir motivado por la existencia de varios delitos. Además, será posible aplicar supletoriamente lo dispuesto en el art. 762.6ª para el procedimiento abreviado, consistente en la posible formación de piezas separadas para enjuiciar los distintos delitos conexos, siempre que todos sean propios del juicio rápido.

b) Si alguno de los delitos conexos estuviera fuera del ámbito del art. 795, -debiendo ser tramitado por el procedimiento abreviado, por procedimiento ordinario o ante el Tribunal del Jurado- ese delito impedirá la incoación de diligencias urgentes tanto para sí como para los demás conexos; es decir, arrastrará a los otros conexos, aún siendo propios del ámbito del juicio rápido, al procedimiento que proceda (ordinario, abreviado o jurado, con arreglo en este último caso a lo dispuesto en la Circular 3/1995 de la Fiscalía General y en el art. 5 de la Ley 5/1985). La específica previsión del art. 795.2 para los delitos conexos impide que, en este caso, pueda optarse por separar los delitos conexos -aun cuando con ello no se rompa la continencia de la causa- para tramitar mediante juicio rápido los incardinables en el art. 795.1 y enjuiciar separadamente los demás.

F) Carácter no secreto de las actuaciones

El art. 795.3 dispone: «No se aplicará este procedimiento en aquellos casos en que sea procedente acordar el secreto de las actuaciones conforme a lo establecido en el art. 302».

Este precepto resulta congruente con la tramitación concentrada y rápida de las fases de instrucción e intermedia, que no podrían llevarse a cabo sin merma de los derechos de defensa si se tratara de actuaciones declaradas secretas.

3. Juicios rápidos y aforamientos

De los límites punitivos señalados en el art. 795.1 como pena en abstracto se desprende que los juicios rápidos se instruyen por el Juez de Instrucción de guardia y se enjuician ante el Juez de lo Penal, quien dictará sentencia (salvo la sentencia de conformidad que compete al Juez de Instrucción conforme al art. 801).

Partiendo de ello ha de analizarse seguidamente si es posible seguir este procedimiento para aquellos delitos en que concurran los requisitos señalados en el art. 795, y que por haber sido cometidos por personas aforadas han de ser instruidos por un órgano distinto al Juez de Instrucción de guardia o enjuiciados ante órgano distinto del Juez de lo Penal.

Si el aforamiento implica -según prevé la LOPJ en sus arts. 57.2, 61.2 y 73.4- que la actividad de instrucción de la causa se lleve a cabo por un Magistrado del Tribunal que habrá de ser designado a tal efecto y que no podrá formar parte de la Sala de enjuiciamiento (supuestos de competencia de los Tribunales Superiores de Justicia, Sala 2ª del Tribunal Supremo y Sala Especial de su art. 61) la dinámica operativa establecida en los arts. 303 y 309 LECrim no es cohonestable con las previsiones de celeridad y los breves plazos establecidos en los arts. 797 y ss., pensados para un Juez de Instrucción de guardia que conoce inmediatamente y con plenitud de poderes del atestado que le es remitido por la Policía Judicial y que debe resolverlo en el período de la guardia. Debe negarse, por todo ello, la posibilidad de tramitar causas contra aforados ante dichos Tribunales por el procedimiento de las diligencias urgentes.

Si el aforamiento únicamente consiste en la alteración del órgano enjuiciador (lo que sucede, por ejemplo, en los delitos cometidos por miembros de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, en los que la instrucción compete al Juez de Instrucción y el enjuiciamiento a la Audiencia Provincial, a tenor del art. 8.1 de la LO 2/1986, de 13 de marzo, tras la STC 55/1990) la cuestión resulta más compleja. En principio, las previsiones de instrucción concentrada ante el Juez de guardia son perfectamente observables. La única diferencia radica en la necesidad -concluida la instrucción- de señalar (art. 800.3) el juicio oral ante la Audiencia Provincial. La incoación de juicio rápido no puede ser negada por el mero hecho de que la Audiencia Provincial no sea el órgano encargado de enjuiciar los juicios rápidos (tampoco lo es el Tribunal Supremo o el Tribunal Superior de Justicia en el procedimiento ordinario o en el abreviado y no por ello se niega la posibilidad de incoación de estos procedimientos en causas contra aforados ante dichos Tribunales: la competencia *ratione personae* lo permite). Ahora bien, sí que es preciso reconocer la existencia de una dificultad meramente operativa y no insalvable, que no estimamos suficiente para negar tajantemente la posibilidad de celebración de juicio rápido en estos casos, y que radica en la previsión del art. 800.3. párrafo 1 que, al establecer la obligación del CGPJ de dictar Reglamentos para la coordinación de señalamientos de juicios rápidos, lo hace en relación exclusivamente a los Juzgados de lo Penal (en concordancia con el art. 800 que atribuye a estos órganos la competencia para conocer del juicio oral). No obstante, no parece que pueda existir dificultad en el Juez de Instrucción, pese a no contar con previsión reglamentaria de coordinación con la Audiencia Provincial, en establecer contacto con dicha Audiencia para procurar el señalamiento del juicio en el plazo legal -antes de 15 días- del art. 800.3 LECrim, máxime en atención al carácter absolutamente infrecuente de este tipo de procedimientos.

4. Incoación de las diligencias urgentes y transformación del procedimiento

Cuando concurren todos los requisitos exigidos por el art. 795, que han sido analizados en los apartados anteriores, el Juez de Instrucción en servicio de guardia, «tras recibir el atestado policial, junto con los objetos, instrumentos y pruebas que, en su caso, lo acompañen, incoará, si procede, diligencias urgentes», según señala el art. 797.1 LECrim.

Ahora bien -en lo que nos importa esencialmente- a los efectos de valorar la procedencia de la incoación de diligencias urgentes, los Sres. Fiscales no habrán de atender exclusivamente al carácter sencillo o no de la instrucción. En principio, la inicial tipificación del hecho punible entre alguno de los delitos del listado del art. 795.1.2^a o su consideración como flagrante ha de motivar la incoación de diligencias urgentes, parezca o no sencilla la instrucción del mismo. El legislador ha querido que por todo hurto, por toda lesión entre los parientes del art. 153, por todo robo, por todo delito flagrante, etc., sea o no sencillo, se incoen diligencias urgentes. Se ha preferido que la instrucción de determinados delitos, aún no siendo sencilla, se lleve a cabo -cuando ello sea posible- en el período del servicio de guardia.

Se ha buscado -de propósito- un ámbito de aplicación inicialmente rígido de este procedimiento, por contraposición al modelo anterior de juicios rápidos cuya aplicación dependía de la decisión favorable sucesiva del Juez de Instrucción, del Fiscal y nuevamente del Juez, tal y como se desprendía del tenor de los derogados arts. 790.1 y 790.6 LECrim, que empleaban criterios muy abiertos para la decisión: «...tan pronto -rezaba el art. 790.1- como el Juez de Instrucción considere que existen elementos suficientes para formular la acusación (...) el Ministerio Fiscal, en atención a las circunstancias de flagrancia o evidencia de los hechos, alarma social producida, detención del imputado o aseguramiento de su puesta a disposición judicial, presentará en el acto su escrito de acusación...». El art. 790.6 continuaba: «El Juez de Instrucción, si estimara justificada la solicitud prevista.».

La razón del legislador para la elección de este sistema, tan radicalmente opuesto a las anteriores modalidades de juicio rápido, se explicita en la Exposición de Motivos de la Ley 38/2002, en la cual -tras criticarse en relación al modelo anterior «.la insuficiente concreción de las circunstancias y los delitos que podrían dar lugar a la incoación de este procedimiento.»- puede posteriormente leerse: «.que se trate de alguno de los delitos comprendidos en un elenco tasado, en el que incluyen hechos cuya investigación ha de resultar en principio sencilla, aun no siendo flagrantes, o hechos con especial incidencia en la seguridad ciudadana, o que repugnan gravemente a la conciencia social como es el caso de los supuestos de violencia doméstica». Por tanto, aún sin ser sencilla la instrucción, la especial incidencia en la seguridad ciudadana de los delitos contra la propiedad y la grave afectación de la conciencia social en las manifestaciones delictivas de violencia doméstica, sirven de apoyo al legislador para dar una respuesta punitiva a través de las diligencias urgentes, tratando de llevar a cabo un enjuiciamiento rápido de tales hechos, salvo que determinadas razones -que habrán de ser explicitadas en el auto de conversión en procedimiento abreviado- impidan la continuación del enjuiciamiento rápido.

Ahora bien, esa inicial taxatividad en el sistema de incoación de las diligencias urgentes se flexibiliza por el legislador de dos modos:

a) La cláusula «si procede» del art. 797.1

La inicial decisión de incoación no puede ser completamente automática.

Se confiere al Juez un margen valorativo, expresado en el art. 797.1 con la alocución «incoará, si procede, diligencias urgentes». Razones de economía procesal, de justicia, de operatividad en definitiva, entre otras, se hallan en el fondo de esa expresión.

Con base en ello el Juez no incoará diligencias urgentes, pese a darse en abstracto los presupuestos del art. 795, cuando en su inicial valoración se aprecien absolutamente determinadas circunstancias que permitan a priori detectar que no será posible bien la celebración de la instrucción concentrada en el servicio de guardia o bien el enjuiciamiento rápido. Razones de economía procesal aconsejan, de ser ello así, la incoación directa del procedimiento oportuno.

En ese sentido, cabe señalar -por vía de ejemplo- que no procederá la incoación de diligencias urgentes en casos en que sea evidente a priori la imposibilidad de practicar la instrucción concentrada durante el tiempo de la guardia (v. gr.: el lesionado se halla en condiciones que impiden su toma de declaración, no es posible un diagnóstico del alcance de su lesión, el robo presenta una enorme complejidad de partícipes y de hechos, es preciso esperar a diligencias probatorias imposibles de obtener en plazo, etc.), o la existencia de circunstancias que aconsejan dilatar el enjuiciamiento (sólo uno de los dos autores ha sido detenido hallándose identificado el otro y resultando absolutamente procedente el enjuiciamiento conjunto para el completo y veraz conocimiento de los hechos) o que desdibujan la finalidad de la tramitación de juicio rápido (atestado levantado por hechos cometidos hace años).

En fin, expuestas esas circunstancias -sin ánimo exhaustivo- y sin posibilidad de reseñar todas las posibles y variadas causas que pueden determinar la no incoación de diligencias urgentes, parece oportuno resaltar que la interpretación de las mismas ha de llevarse a cabo en términos restrictivos. Igualmente, que en el auto de incoación de otro procedimiento habrán de explicitarse las razones para la no incoación de diligencias urgentes cuando concurren, en abstracto, los presupuestos del art. 795.

b) La cláusula de conversión de las diligencias urgentes en diligencias previas

El art. 798.2.º permite, una vez ya incoadas diligencias urgentes y si la instrucción concentrada no hubiera podido llevarse a cabo en tiempo (bien porque sin ser sencilla no se ha podido culminar durante el servicio de guardia o porque siendo sencilla inicialmente se ha complicado después), que las partes puedan interesar del Juez, en la comparecencia única de la fase intermedia que disciplina el art. 798, la conversión del procedimiento en diligencias previas del procedimiento abreviado por reputar insuficientes las diligencias practicadas en la instrucción concentrada.

Ahora bien, esa posibilidad de transformación de las diligencias urgentes en diligencias previas se residencia en un momento concreto -la comparecencia del art.

798- y por una razón también muy precisa -la insuficiencia de las diligencias practicadas para formular acusación-.

Sin perjuicio de lo anterior, debe apuntarse también la posibilidad de que durante la instrucción concentrada se alteren, precisamente a consecuencia del resultado de las diligencias practicadas, los términos en que inicialmente se presentaba el objeto de la causa. Así, será perfectamente posible que el atestado inicialmente levantado por un delito de estafa simple y que originó unas diligencias urgentes, se evidencie a raíz de la instrucción que debe ser reputado un supuesto de estafa con encaje en alguna de las modalidades agravadas del art. 250, lo que, por razón de la pena en abstracto que lleva aparejada, determina la necesaria exclusión del juicio rápido como cauce de su enjuiciamiento. En todos estos casos, cuyos ejemplos podrían ser numerosos, debe ser admitida la posibilidad de que en cualquier momento de la tramitación de las diligencias urgentes, sin esperar a la comparecencia del art. 798, pueda el Juez (de oficio o a instancia de parte) dictar auto de conversión del procedimiento, procediendo así -en aplicación supletoria y analógica del art. 760- a transformar las diligencias urgentes en el procedimiento adecuado -que generalmente será el de las diligencias previas del procedimiento abreviado, pero no siempre-.

Por tanto, de lo expuesto cabe concluir que se ha diseñado un sistema tasa-do de incoación de juicio rápido: determinados delitos por sí, salvo que inicialmente se advierta una imposibilidad total, dan lugar a diligencias urgentes. Sólo cuando de las diligencias practicadas se evidencie que el objeto del proceso no es propio del juicio rápido o cuando no hayan podido llevarse a cabo las diligencias necesarias para la calificación durante el servicio de guardia, se transformará el procedimiento. Y aún así, en este último caso, el Juez de Instrucción (art. 798.2.2º) habrá de «señalar motivadamente cuáles son las diligencias cuya práctica resulta necesaria para concluir la instrucción de la causa o las circunstancias que lo hacen imposible».

III.II. EL PROCEDIMIENTO PARA EL ENJUICIAMIENTO RÁPIDO DE DETERMINADOS DELITOS

1. El protagonismo de la Policía Judicial en la tramitación de las diligencias preprocesales

Ha querido el legislador que el principio de celeridad que informa la regulación del procedimiento rápido inspire también la práctica de las diligencias de carácter preprocesal. De ahí que el Título III del Libro IV, tras determinar en el primero de sus Capítulos el ámbito de aplicación reservado al nuevo procedimiento, destine el Capítulo II a la regulación de aquellas actuaciones que han de ser llevadas a cabo por la Policía Judicial.

Acaso resulte innecesario resaltar el carácter no jurisdiccional de las diligencias a que alude el legislador, pues se trata -como expresa el epígrafe que rotula el mencionado Capítulo II- de las actuaciones de la Policía Judicial.

Sin embargo, la importancia de una coordinada práctica de aquéllas puede llegar a condicionar el éxito o el fracaso del nuevo modelo procesal. La reforma ad-

judica a la Policía Judicial una labor inicial de la que dependerá, en no pocos casos, el adecuado desarrollo del proceso propiamente dicho.

Esta idea constituye un punto de partida clave para entender el alcance de la reforma. El papel activo que por definición corresponde a la Policía Judicial, claramente presente en la regulación histórica de la LECrim, adquiere ahora un dinamismo inédito respecto de otros modelos de procedimientos. De hecho, asume una función esencial como instrumento de cooperación a la hora de hacer posible la presencia de las personas que han de comparecer ante el Juzgado de guardia. Así, por ejemplo, ha de citar al denunciado cuya detención no proceda (art. 796.1.3), también a los testigos, ofendidos y perjudicados por el hecho denunciado (art. 796.1.4) y a los aseguradores que hubieren asumido el riesgo de las responsabilidades civiles que pudieran exigirse en el proceso (art. 796.1.5°).

Es propósito del legislador conferir a la Policía Judicial una mayor iniciativa en la práctica de aquellos actos de investigación pericial, referidos a sustancias aprehendidas cuyo análisis resulte pertinente y que, por razón de su urgencia, no permitan la espera del resultado del Instituto de Toxicología, Instituto de Medicina Legal o laboratorio correspondiente (art. 796.1.6 in fine).

Con idéntico criterio de celeridad, se faculta a la Policía Judicial para requerir la presencia del perito tasador que haya de examinar y emitir informe acerca de algún objeto cuando no fuera posible la remisión al Juzgado de guardia (art. 796.1.8).

El apartado 2 del art. 796 impone un deber legal de coordinación entre los correspondientes servicios del Juzgado de guardia y la Policía Judicial, a fin de fijar de forma ordenada los días y horas para las comparencias exigidas legalmente. Al propio tiempo, hace descansar en el Consejo General del Poder Judicial, mediante la aprobación de los Reglamentos oportunos, la ordenación de los servicios de guardia, con el objetivo de hacer realidad la indispensable coordinación.

Las novedades del procedimiento y el protagonismo decisivo que la reforma confiere a la Policía Judicial no afectan a las facultades que el art. 126 de la Constitución concede al Fiscal respecto de la Policía Judicial para el ejercicio de las funciones de averiguación del delito y descubrimiento y aseguramiento del delincuente. Queda también intacta la capacidad del Fiscal para dictar instrucciones en los términos descritos por los arts. 283 y 287 LECrim. Y esta idea inspira -como no podía ser de otro modo- la previsión del art. 773, que en su nueva redacción autoriza al Fiscal a dar a la Policía Judicial «...instrucciones generales o particulares para el más eficaz cumplimiento de sus funciones».

Sin embargo, representaría un error entender que el ejercicio de esas funciones puede llevarse a cabo de forma descoordinada y ajena a los mecanismos que puedan ponerse en práctica para facilitar la relación entre la Policía Judicial y los servicios del Juzgado de guardia. En definitiva, los miembros del Ministerio Fiscal habrán de sumar sus esfuerzos profesionales, en el ámbito funcional que les es propio, a la tarea coordinada que han de desplegar el órgano jurisdiccional y la Policía Judicial. Se trataría, en fin, de desarrollar una actividad convergente, nunca en paralelo, a la que puedan realizar otros protagonistas del proceso. De acuerdo con esta idea

-siempre que las circunstancias lo permitan y en aquellos casos en que la naturaleza del hecho lo aconseje- el Fiscal podrá impartir a la Policía Judicial las instrucciones específicas que tengan por objeto resaltar aquellas diligencias que cobren especial significado para el juicio de tipicidad del hecho denunciado. Con carácter general, los miembros del Ministerio Fiscal conservan las facultades de dirección de la Policía Judicial, mas el ejercicio de aquéllas habrá de acomodarse al nuevo marco procedimental, en el que el tiempo y la iniciativa institucional a cargo de la policía cobran tanto significado.

2. La denuncia interpuesta ante el Ministerio Fiscal

La vigencia de la Ley 38/2002 conduce a un renovado modelo al que habrán de adaptarse las relaciones institucionales que la investigación y enjuiciamiento de todo hecho punible pueden llegar a propiciar. Desde este punto de vista, es posible cuestionarse el tratamiento jurídico que hayan de recibir aquellos casos en que cualquier ciudadano interponga una denuncia ante alguno de los órganos o adscripciones permanentes del Ministerio Fiscal.

Nada dicen al respecto los artículos que la Ley 38/2002 dedica al procedimiento rápido. Sin embargo, la lectura del art. 795.1, así como el examen de los trabajos parlamentarios que dieron vida a la reforma, conducen a una conclusión bien clara, esto es, a la consideración del atestado policial como un presupuesto formal sobre el que se hace descansar la aplicación del nuevo procedimiento. Entre los requisitos que definen su ámbito de aplicación, se incluye que «el proceso penal se incoe en virtud de un atestado policial».

Esa exigencia formal no afecta a la aplicación de otros preceptos de la LECrim que, como es lógico, siguen conservando su vigencia y legitiman la interposición de la denuncia en la sede de la propia Fiscalía. De acuerdo con esa idea, la denuncia podrá seguir siendo presentada ante el Ministerio Fiscal, pues así lo autorizan los arts. 269 y 773 de la LECrim y 5 del EOMF. Sin embargo, una remisión de lo actuado por el Fiscal al Juzgado de guardia para su tramitación como juicio rápido, podría originar una resolución jurisdiccional de rechazo al no tener las diligencias practicadas por el Fiscal la consideración de atestado (cfr. arts. 292, 293 y 795.1 LECrim).

El Fiscal conserva, claro es, su facultad de practicar diligencias de investigación al amparo de lo previsto en los arts. 5 del EOMF y 773.2 de la LECrim. Este último precepto le autoriza a ordenar a la Policía Judicial que practique las diligencias que estime pertinentes para la comprobación del hecho o la responsabilidad de los partícipes en el mismo. No parece fácil impedir que un elemento tan aleatorio como el lugar elegido por el ciudadano para transmitir la *notitia criminis* pueda llegar a resultar determinante de uno u otro modelo de procedimiento. La voluntad legislativa es clara y la arquitectura formal del procedimiento previsto para el nuevo modelo impone que sea el atestado -no las diligencias de investigación del Fiscal- el que integre el primero y decisivo punto de partida para la incoación del juicio rápido.

3. La innecesaria exhaustividad de los actos de investigación policial y la declaración del detenido como exigencia de los principios constitucionales de contradicción y defensa

El epígrafe que da título al Capítulo II que está siendo objeto de comentario -De las actuaciones de la Policía Judicial-, puede sugerir un equívoco que ha de ser descartado. En efecto, la enumeración que el art. 796 LECrim contiene, referido a aquellas actuaciones que han de practicarse en sede policial, no puede concebirse como una enumeración cerrada. El legislador se ha ocupado tan sólo de aquellas diligencias que aconsejan una adaptación de su formato tradicional al principio de celeridad que impregna la nueva regulación. Sin embargo, no afecta al régimen general previsto para otras diligencias que no han sido objeto de tratamiento específico en aquel precepto. Así lo indica con claridad el propio texto legal cuando anuncia que tales diligencias habrán de ser practicadas «sin perjuicio de cuanto se establece en el Título III del Libro II y de las previsiones del capítulo II del Título II de este libro.» (art. 796.1).

Pese a todo, la innecesariedad de agotar en la instancia policial todas y cada una de las diligencias que sugiera el hecho denunciado, parece derivarse de dos datos fundamentales. En primer lugar -así lo da a entender con claridad el legislador- que en los apartados 3, 4 y 5 del art. 796.1 parece agotarse el deber de la Policía en la citación del denunciado, de los testigos, ofendidos y perjudicados, así como de las entidades aseguradores, para que comparezcan ante el Juzgado de guardia. También abona esa idea la propia filosofía que inspira el nuevo procedimiento, en el que la fase de investigación se reduce a la búsqueda de los elementos esenciales para conocer el alcance jurídico penal de los hechos denunciados y, a partir de ahí, decidir acerca de la apertura o cierre de la fase de juicio oral.

Sin embargo, por más celeridad y dinamismo que quiera atribuirse a esta fase preprocesal, existe un acto indispensable que, pese a la falta de explicitud legal en este aspecto, sigue siendo decisivo. Se trata de la declaración del detenido en dependencias policiales, cuya práctica representa la expresión irrenunciable de la vigencia de los valores constitucionales de contradicción y defensa. Todo ello, claro es, sin perjuicio del derecho de todo detenido a guardar silencio, no declarando si no quiere, a no contestar alguna o algunas de las preguntas que le formulen, a manifestar que sólo declarará ante el Juez, a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable (cfr. art. 520.2.a y b LECrim).

4. La participación activa del Fiscal en la práctica de las «diligencias urgentes» ante el Juzgado de guardia

El art. 797 se ocupa de precisar el contenido ordinario de las diligencias urgentes, teniendo éstas un evidente carácter jurisdiccional y respecto de las cuales la Ley 38/2002 impone al Fiscal una participación activa.

No sobra recordar que la originaria Proposición de Ley exigía que las diligencias urgentes en el Juzgado de guardia se practicaran «en presencia en todo caso

del Ministerio Fiscal» (art. 797), pero el legislador ha preferido una expresión más abierta y habilitante de otras soluciones: la participación activa.

Tal participación supone otros cauces distintos de la presencia física, pues lo contrario conduciría a cegar la posibilidad de intervención del Ministerio Público en algunos supuestos.

Ello no debe entenderse como una regla general, sobre todo en capitales de provincia o en ciudades dotadas de adscripción permanente de la Fiscalía. No obstante, en partidos judiciales en los que no existe deber de residencia del Fiscal, la utilización de medios tecnológicos puede en ocasiones llegar a convertirse en la única forma de conseguir la participación activa requerida por la Ley.

Tal circunstancia obligará a extremar el celo de los Sres. Fiscales para que tal actuación distinta de la presencia física no desvirtúe la intervención del Ministerio Fiscal en defensa de la legalidad y de los derechos de los ciudadanos, ni sirva de excusa a posibles corruptelas basadas en un esfuerzo y dedicación menores. Por tanto, los Fiscales Jefes velarán por que toda participación del Ministerio Público en estos procesos resulte lo más activa posible.

Las diligencias urgentes son actos de investigación, cuya práctica inspira de nuevo el principio de celeridad, y que resultan fundamentales para fijar el verdadero relieve jurídico de los hechos denunciados. La actividad jurisdiccional a desplegar tendrá como objetivo determinar la naturaleza y circunstancias del hecho, las personas que en él hayan participado y el órgano competente para el enjuiciamiento (cfr. art. 777 LECrim). El resultado de esas diligencias será clave a la hora de configurar objetiva y subjetivamente la pretensión del Fiscal. De ahí la importancia de una proximidad en la práctica de tales actos con el fin de enriquecer la ponderación que el propio Fiscal ha de llevar a cabo en las subsiguientes fases del procedimiento.

La propia naturaleza del procedimiento rápido impone, ahora más que nunca, que la actividad del Fiscal se caracterice por su proximidad y dinamismo en la práctica de las diligencias urgentes. La premura de los plazos previstos para el desarrollo de los actos procesales que integran la fase de investigación y la aceleración con que se encadenan las sucesivas fases del procedimiento, imponen una reforzada labor institucional a fin de contribuir a que el principio de celeridad que informa el nuevo modelo, se ponga al servicio del derecho a un proceso con todas las garantías. En consecuencia, y siempre que ello resulte factible, las diligencias esenciales de la investigación deberán contar con la proximidad del Ministerio Público, salvo que el Fiscal Jefe considere ponderadamente que la disponibilidad de medios personales y materiales la hacen imposible.

Por el contrario, las diligencias de prueba anticipada que el art. 797.2 reserva para aquellos casos en que -por razón del lugar de residencia de un testigo o víctima o por otro motivo- fuere de temer que una prueba no podrá practicarse en el juicio oral, o pudiera motivar su suspensión, imponen de modo especial esa participación del Ministerio Fiscal, en los términos antedichos. Así lo exige el art. 448 LECrim cuando regula con carácter general la prueba anticipada y así lo imponen las razones antes apuntadas, relacionadas con el significado del principio de celeridad en el procedimiento rápido.

Conviene dejar claro que la presencia física del Fiscal no constituye un presupuesto para la validez del acto procesal de que se trate. Quiere ello decir que en aquellas ocasiones en que el Fiscal no pueda comparecer personalmente a la práctica de alguna de las diligencias urgentes a tramitar en el Juzgado de guardia, habrá que tomar conocimiento de lo actuado de una forma distinta a la deseable con carácter general. Es aquí donde el valor de las nuevas tecnologías en el proceso penal puede llegar a desempeñar un papel clave para hacer realidad las previsiones del legislador.

En este sentido conviene tener en cuenta las previsiones del Proyecto de Ley de modificación del EOMF, aprobado por el Consejo de Ministros el 8 de noviembre de 2002, hoy en fase de tramitación parlamentaria, cuyo art. 3 in fine dispone que: «Con carácter general, la intervención del Fiscal en los procesos podrá producirse mediante escrito o comparecencia. También podrá producirse a través de medios tecnológicos siempre que aseguren el adecuado ejercicio de sus funciones y ofrezcan las garantías precisas para la validez del acto de que se trate».

Cualquier género de comunicación telefónica o telemática entre el Fiscal y el Juzgado de guardia, que permita una real toma de contacto y una adecuada ponderación del contenido de las diligencias, puede llegar a ser suficiente. Está fuera de dudas que en tales casos -sólo explicables por la excepcionalidad de las circunstancias- los Sres. Fiscales habrán de hacer más intensa, si cabe, su función de vigilancia de las garantías del proceso. Su ausencia física, aun cuando llegue a convertirse en presencia jurídica mediante el empleo de nuevas tecnologías, nunca podrá implicar una merma de aquellos principios estructurales y derechos cuya vigencia es requerida para la validez de los actos procesales.

5. La audiencia del Ministerio Fiscal sobre el desenlace procesal de las diligencias urgentes y las medidas cautelares

Una vez practicadas las diligencias urgentes que resulten indispensables para determinar la naturaleza del hecho y la posible responsabilidad de los partícipes, el art. 798 exige del Juez que oiga a las partes personadas y al Ministerio Fiscal acerca de dos extremos concretos que el precepto enumera:

- a) la procedencia sobre alguna de las resoluciones previstas en el art. 798.2, apartados 1 y 2;
- b) solicitud de medidas cautelares frente al imputado o -en su caso- frente al responsable civil.

6. El informe sobre la procedencia de continuación del procedimiento del juicio rápido

Como es lógico, el examen y ponderación por el Fiscal de las diligencias practicadas condicionará el sentido de su informe. Si estima que el hecho no es constitutivo de delito, no aparece suficientemente justificada su perpetración o, aun estimando que el hecho es constitutivo de delito no hubiere autor conocido,

habrá de postular una resolución de cierre de las previstas en el art. 779.1 LECrim. Si estima que el hecho integra una falta, se pronunciará en favor de la remisión de lo actuado al Juez competente, cuando no corresponda su enjuiciamiento al propio Juez de Instrucción. Si el conocimiento del hecho punible está atribuido a la Jurisdicción militar, dictaminará en favor de la correspondiente inhibición. Asimismo solicitará el traslado de lo actuado al Fiscal de Menores en aquellas otras ocasiones en que todos los imputados fueran menores de edad (cfr. art. 779.2 y 3).

Si bien se mira, ninguna de esas decisiones encierra novedad respecto del sistema previgente. Sí existe, en cambio, un nuevo modelo de tramitación en aquellos otros casos en que el análisis de lo actuado en la fase inicial de las diligencias urgentes, sugiera la conveniencia de continuar el procedimiento por el cauce que diseñan los arts. 800 y ss. de la misma LECrim.

En tales supuestos, a la vista de la literalidad del art. 798, lo que se pide del Fiscal es que emita un informe que sirva de base a la resolución que ha de dictar el Juez de Instrucción acerca de la suficiencia o insuficiencia de las diligencias practicadas. Nótese que el régimen jurídico fijado por este precepto puede parecer diferente al que establece con carácter general para el procedimiento abreviado el art. 780.2 LECrim. En este último caso -procedimiento abreviado- el legislador hace recaer expresamente en el Fiscal la decisión sobre la suficiencia o insuficiencia de las diligencias esenciales para la tipificación de los hechos y la determinación de su autor, de suerte que podrá instar con carácter previo la práctica de aquellas diligencias que estime indispensables para formular la acusación, en cuyo caso «acordará el Juez lo solicitado».

No obstante el tenor literal del art. 798, tales aparentes diferencias quedan desdibujadas si se tiene en cuenta la aplicabilidad supletoria de primer grado que poseen las normas del procedimiento abreviado en los juicios rápidos (art. 795.4 LECrim). Ello permitirá al Fiscal exponer su criterio acerca de la posible insuficiencia del material probatorio recogido para formular una acusación acorde con los principios constitucionales.

Pese a ello, puede ocurrir que el Juez no sólo discrepe del criterio del Fiscal, sino que llegue incluso a ordenar seguir el procedimiento, sin que quepa recurso alguno contra tal decisión (art. 798.2.1). En esos casos, pueden plantearse importantes problemas prácticos.

Tal resolución judicial desdibujaría el genuino sentido del principio acusatorio, en la medida en que sería el Juez quien decidiera el cuándo de la acusación y quien extendiera su cometido a determinar si se han reunido los elementos precisos para que el Fiscal asuma lo que debiera ser, con autonomía funcional, su genuino papel procesal.

Está fuera de dudas que la decisión sobre la pertinencia de cualquiera de los medios de prueba o actos de investigación que pueda instar el Fiscal, ha de incumbir al Juez, pues en eso consiste precisamente la garantía jurisdiccional durante la fase de investigación. Sin embargo, sería deseable proporcionar un tratamiento diferenciado entre lo que podría considerarse el juicio de pertinencia y el juicio de suficiencia. El acopio de los elementos precisos para fundar la acusación por un

delito determinado nada tiene que ver con el debate acerca de la procedencia o improcedencia de un concreto acto procesal de investigación. Al órgano jurisdiccional incumbe evitar cualquier petición de diligencias que resulten innecesarias, inútiles o impertinentes. Pero se corre el riesgo de que, queriéndose evitar -en aras a la celeridad- lo improcedente, se obligue al Fiscal a defender lo insuficiente.

En la práctica, no faltarán casos en que el Juez de Instrucción haga suyo el criterio del Fiscal y concluya con éste la insuficiencia de las diligencias practicadas, ordenando que el procedimiento continúe como diligencias previas del procedimiento abreviado, dando así tiempo a la práctica de los actos de investigación precisos para formular acusación (cfr. art. 798.2.2). Sin embargo, en aquellas ocasiones en que no se produzca esta coincidencia valorativa, el Fiscal deberá asegurarse de la constancia en acta de su petición de diligencias.

Si el Fiscal estima fundadamente que el hecho ha de ser objeto de enjuiciamiento, podrá formular, en el momento oportuno, la correspondiente acta de acusación (art. 800.2). El carácter irrecurrible de la decisión del Juez puede llegar a imponer ese desenlace. En tales casos, la oportuna protesta del Fiscal por vulneración del derecho a utilizar los medios de prueba pertinentes (art. 24.2 de la Constitución), permitirá, bien en el turno de intervenciones (art. 786.2), bien en el momento de la impugnación de la sentencia (art. 790.2), reproducir sus alegaciones acerca de la quiebra de las garantías que asisten al Fiscal en el momento de hacer valer sus pretensiones.

Al margen de esa ocasional fuente de discrepancias interpretativas acerca de los actos de investigación necesarios para conferir a la pretensión del Fiscal consistencia jurídica, lo cierto es que los Sres. Fiscales habrán de optar en todo caso por aquella solución que mejor se adapte al espíritu que informa el nuevo procedimiento. Así, por ejemplo, habrán de huir de la rutinaria petición de diligencias de investigación perfectamente prescindibles y que, en no pocos casos, se limitan a una formalidad que nada aporta a la indagación de los perfiles jurídicos del hecho denunciado. La experiencia indica que buena parte de los actos de investigación que se practican ante el Juez de Instrucción -muchas veces a su propia iniciativa- no son sino actos procesales de claro tinte burocrático y que podían haber reservado su genuino significado jurídico para el momento ulterior del juicio oral, convirtiéndose en un verdadero acto de prueba a apreciar con inmediación por el órgano decisorio.

7. La petición de medidas cautelares

El informe del Fiscal acerca del impulso procesal que hayan de tomar las diligencias urgentes, irá acompañado, en función de los casos, de una petición de medidas cautelares frente al imputado o, en su caso, frente al responsable civil (art. 798.1).

Es indudable que la petición de medidas cautelares privativas o restrictivas de libertad no puede ajustar su procedencia a reglas estereotipadas, ajenas a la particular dimensión de cada uno de los hechos investigados y a las singulares circunstancias del imputado. Serán en todo caso las normas que disciplinan el alcance de las

medidas cautelares personales las que deban actuar como pauta de valoración. Sin embargo, no se puede ocultar que la aprobación del nuevo modelo de procedimiento, con la previsible celebración del juicio oral en los días inmediatamente posteriores al momento de la detención, introduce un elemento a ponderar a la hora de calibrar la justificación de cualquier medida que incida cautelarmente sobre la libertad personal del sospechoso.

El trámite contenido en el art. 798 confiere también al Fiscal una oportunidad única para hacer valer uno de sus cometidos esenciales, a saber, la protección de las víctimas. De ahí que la posibilidad legal que se ofrece en ese momento de instar medidas cautelares reales, orientadas a asegurar la reparación futura del daño causado a la víctima por el delito, no puede ser desaprovechada. Es conveniente, pues, que los Sres. Fiscales cuiden de modo especial la puesta en marcha de aquellas cautelas que, en el momento de la ejecución, puedan hacer más efectiva la reparación de la ofensa inherente al delito.

8. La solicitud de apertura del juicio oral y formulación del acta de acusación

Una vez que el Juez de Instrucción ha oído al Fiscal y a las partes acerca del desenlace que haya de atribuirse a las diligencias urgentes ya practicadas, si aquél estima que ha de continuar el procedimiento por los trámites previstos en el art. 800, habrá de acordarlo así, haciéndolo mediante un auto que, como ya es sabido, resulta irrecurrible.

Inmediatamente después la Ley 38/2002 prevé una concentrada fase intermedia o juicio de acusación, descrita en el art. 800 antes citado, conforme al cual, el Juez oír al Ministerio Fiscal y a las partes personadas para se pronuncien sobre si procede la apertura del juicio oral o el sobreseimiento y para que, en todo caso, soliciten o se ratifiquen en lo ya solicitado respecto de las medidas cautelares.

La expresión empleada por el legislador en el primer inciso del art. 800.1 («en el mismo acto»), avala la idea de la celebración de este momento procesal en unidad de acto respecto del debate que cronológicamente le precede acerca de la continuación del procedimiento. Bien es cierto que la lectura del precepto que nos ocupa y su relación con el contenido de los arts. 798 y 799 podrían autorizar una interpretación con arreglo a la cual la unidad de acto estaría referida al momento de la emisión del dictamen por el Fiscal y las restantes partes y no al contenido de la audiencia. Sin embargo, está fuera de dudas que la celebración en una única comparecencia del debate acerca del curso que haya de darse al procedimiento y -en su caso- de la procedencia de apertura de juicio oral, puede considerarse un ideal puesto al servicio del principio de celeridad que informa el procedimiento. En consecuencia, los Sres. Fiscales harán cuanto esté a su alcance para que su disponibilidad y, por supuesto, la ponderación y análisis de las diligencias, se adapten a la posibilidad real de que ambas secuencias procesales se celebren en una única audiencia.

La petición del Fiscal relativa al sobreseimiento o a la apertura del juicio oral, se halla sometida al control jurisdiccional previsto en los arts. 782 y 783.1 LE-Crim, de cuyo alcance se trata en esta misma Circular.

Si el Juez estimara procedente la apertura del juicio oral, lo declarará así mediante auto -que podrá adoptar la forma oral, sin perjuicio de su debida motivación y constancia- que no será susceptible de recurso alguno (art. 800.1).

9. El acta de acusación del Ministerio Fiscal. La formulación oral de la pretensión acusatoria

Si el Juez de Instrucción ha estimado pertinente la apertura del juicio oral, la presentación del acta de acusación del Ministerio Fiscal diversifica su régimen jurídico en atención a que se haya o no personado en la causa acusación particular. En puridad, tal criterio para la determinación de una u otra opción procedimental no deja de ser llamativo, dada la trascendencia que se confiere a una circunstancia contingente que -sin embargo- llega a afectar a la forma de la acusación pública. En el primero de los casos -si no se hubiere constituido acusación particular- el escrito de acusación del Ministerio Fiscal se presentará de inmediato, pudiendo formular aquélla incluso oralmente (art. 800.2). Si, por el contrario, se hubiere constituido acusación particular que hubiere solicitado la apertura del juicio oral, el Juez emplazará al Fiscal y a la acusación particular para que presenten sus escritos dentro de un plazo improrrogable y no superior a dos días (art. 800.4).

La lectura detenida de ambos apartados parece reflejar una diferente opción legislativa, con arreglo a la cual la oralidad en la presentación del acta de acusación sólo sería admisible en ausencia de acusación particular. Así se desprende del contraste entre ambos apartados del art. 800 y de la reiteración con la que se alude, en el apartado 4, a la forma escrita (.emplazará en el acto a la acusación particular y al Ministerio Fiscal para que presenten sus escritos (.). Presentados dichos escritos.).

Es también posible que el legislador piense de modo preferente en la oralidad para aquellos casos en que el desenlace del procedimiento vaya a acomodarse a la fórmula de conformidad que el art. 800.2 arbitra. Sin embargo, tampoco su literalidad abona una interpretación de la vigencia de la forma oral exclusivamente limitada a los supuestos de conformidad. Lo que sí es cierto es que en aquellas ocasiones en que la representación del Ministerio Fiscal tome conocimiento de la predisposición del imputado a aceptar una determinada propuesta de acusación, la formulación oral de ésta puede servir para agilizar de modo especialmente útil esta concreta fase del procedimiento.

Pese a todo, en aquellas ocasiones en que el titular del órgano judicial así lo admita, basándose en una interpretación favorable a la oralidad como complemento del principio de celeridad, y el Fiscal se halle en condiciones de formular su acusación, ésta podría presentarse en el momento mismo del emplazamiento, sin necesidad de agotar el plazo de dos días que la ley confiere. Ello, claro es, con independencia de la administración que de ese plazo pueda hacer la acusación particular.

En ambos casos, pero singularmente en aquellos en los que la acusación se ajuste a un criterio de oralidad, resulta indispensable no olvidar su genuino significado jurídico-procesal. De ahí que, por más que se flexibilice el formato, esa acusación habrá de contener las exigencias que -con carácter general- imponen los arts. 650 y 781 LECrim. El escrito del Ministerio Fiscal (o el acta en el que se recoge su petición

oral) sirven de vehículo formal para la pretensión pública. Con ella se avanza en la formalización progresiva del objeto del proceso y se contribuye a su delimitación objetiva y subjetiva. De ahí la necesidad de que los Sres. Fiscales precisen con claridad los hechos punibles respecto de los que se formula acusación, califiquen su alcance jurídico, fijen las formas de participación, expresen la concurrencia o no de circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal y precisen la pena que estimen adecuada a los hechos imputados. Tales extremos habrán de ir acompañados de las demás menciones -responsabilidad civil, propuesta probatoria y medidas cautelares- que se derivan de los preceptos antes mencionados.

10. Control jurisdiccional y alcance de los efectos preclusivos de la falta de formulación del acta acusatoria

El legislador ha estimado oportuno regular una férrea forma de control judicial respecto de aquellos supuestos en que, habiéndose acordado la apertura del juicio oral y emplazado al Fiscal para la presentación del escrito de acusación, aquél haya dejado transcurrir el término conferido al efecto.

Ese control se activa, a la vista del art. 800.5, en las dos modalidades que el precepto admite para la formulación del acta acusatoria. En efecto, tanto si el Fiscal no presenta su escrito de acusación en el momento fijado en el art. 800.2 -o sea, de inmediato, bien de forma escrita u oral-, como si el retraso se produce respecto del plazo de dos días que habilita el art. 800.4, el Juez requerirá al superior jerárquico del Fiscal para que en un nuevo término de dos días aporte el escrito que proceda. Si el superior jerárquico tampoco presentare dicho escrito, se entenderá que no pide la apertura del juicio oral y que considera procedente el sobreseimiento libre.

La elogiada voluntad legislativa de celeridad en todas y cada una de las fases del procedimiento, ha llevado a la fijación de una fórmula que, en última instancia, proyecta sobre el objeto del proceso las consecuencias de la preclusión del plazo que se otorga al Fiscal para la formulación del acta de acusación. Además, lo hace con un efecto singularmente drástico, en la medida en que el silencio del superior jerárquico del Fiscal respecto del requerimiento del Juez para la presentación del escrito, lleva consigo la presunción legal de que el Fiscal no pide la apertura del juicio oral y que considera procedente el sobreseimiento libre.

Esa resolución de sobreseimiento no está exenta de fundadas dudas técnicas. En principio, la alusión que hace el precepto a la voluntad presunta del Fiscal de no pedir la apertura del juicio oral está en llamativo contraste con el hecho de que -conforme al art. 800.2- el juicio oral ya ha sido abierto con anterioridad. Además, tal clase de sobreseimiento tiene difícil encaje en alguna de las categorías que, con carácter taxativo, enumera el art. 637 LECrim. Y, por otra parte, hace posible la incógnita acerca de si un sobreseimiento de tal naturaleza podría dar cabida a la facultad que acoge el art. 638 LECrim.

La jurisprudencia del Tribunal Supremo había resuelto en un sentido contrario al que ahora acoge la previsión legal aquellos supuestos de transcurso del término concedido al Fiscal para aportar escrito de acusación.

Así, por ejemplo, la STS 1236/1999, de 21 de julio, negó que la presentación del escrito de acusación fuera de plazo por parte del Ministerio Fiscal implicara cualquier género de afectación de la legalidad constitucional, haciéndolo con el siguiente argumento: «.de un lado, el *ius puniendi* del Estado sólo se extingue, por razón del transcurso del tiempo, como consecuencia de la prescripción del delito -o de la acción penal para perseguirlo- y de la prescripción de la pena -o de la acción para ejecutar la pena impuesta-, lo cual ocurre cuando transcurren los plazos establecidos legalmente, mucho más extensos que el tiempo que en este caso tardó en calificar el Fiscal, y, de otro lado, porque siendo el Ministerio Público una parte necesaria de nuestro proceso penal (salvo que se proceda por los llamados «delitos privados», lo que no es el caso de autos), en la fase intermedia, tanto del procedimiento abreviado como del ordinario, es imprescindible que exista su petición de apertura del juicio oral o de sobreseimiento para que el Juez o Tribunal pueda decidir la continuación o no del procedimiento (arts. 632 y 790 LECrim, lo que no quiere decir que el Juez o Tribunal quede vinculado por la petición que haga el Fiscal), y si éste no presenta su escrito en el plazo concedido al efecto podrá apreciársele, corregírsele disciplinariamente, e incluso pedirse a su superior que designe otro funcionario para que despache el asunto, pero no seguir adelante sin petición del Fiscal.».

A una conclusión interpretativa similar, aunque con un razonamiento basado en razones operativas más que de carácter teórico, llegaba el auto del Tribunal Supremo de 25 de junio de 1996, dictado en el recurso 3449/1995.

Estimaba el alto Tribunal que «.en relación con la exigencia estricta de los plazos al Ministerio Fiscal se debe advertir que la organización de la oficina de la Fiscalía es necesariamente compleja y exige una serie de tramites burocráticos que ineludiblemente dilatan los plazos marcados para la substanciación de los recursos de casación. (.) En segundo lugar se debe admitir que, una mínima racionalización del servicio, exige que el envío de los asuntos se realice periódicamente, cuando exista un número suficiente de causas que se encuentren en análogas condiciones de tramitación. A su vez, la entrada y registro en la Fiscalía, así como la distribución y reparto a los diferentes fiscales ocupa necesariamente un espacio de tiempo que absorbe, con creces, el plazo marcado por la ley. Todo ello sin olvidar que el numero de asuntos que corresponde a cada miembro del Ministerio Fiscal tiene que ser necesariamente limitado, lo que implica que solo se puedan despachar el tramite de instrucción cuando el recurso entre en el turno de reparto correspondiente. Todas estas consideraciones responden a una realidad incontestable por lo que no nos encontramos ante un supuesto de desigualdad ante la ley sino ante una situación perfectamente justificada y justificable por razones puramente estructurales y funcionales que, por otro lado, no excluyen la posibilidad de prorrogar también el plazo a la representación de las partes, cuando existan razones y causas que lo justifiquen».

Sea como fuere, la vigencia de la fórmula incorporada por el mencionado precepto, obliga al Fiscal a desplegar un esfuerzo institucional que impida que la víctima del delito o el interés social en la persecución del hecho injusto, puedan quedar afectados por problemas organizativos o de cualquier otra naturaleza que, pese a su importancia, siempre tendrán un valor axiológico inferior al de los intereses que

están en juego en el proceso penal. De ahí la necesidad de que los servicios de las diferentes Fiscalías acomoden su operatividad a la comentada exigencia legal, concediendo prioridad al desarrollo ordinario de la función que, en el nuevo marco legal, se concede al Fiscal en la fase intermedia del proceso. Puede resultar, pues, de vital importancia que por las jefaturas se coordine un ágil sistema de dación de cuenta de las vicisitudes de la guardia, con el fin de que el requerimiento dirigido al superior jerárquico del Fiscal no se produzca de modo sorpresivo, con el agravado problema de la premura del plazo para dar respuesta a ese requerimiento y, en su caso, subsanar cualquier deficiencia que pudiera haberse producido.

La redacción del art. 800.5 («si el Ministerio Fiscal no presentare su escrito de acusación en el momento establecido en el apartado 2 o en el plazo establecido en el apartado 4.»), posibilita una interpretación, con arreglo a la cual, siempre y en todos los casos en que el Juez haya decretado la apertura del juicio oral, se pondría en marcha el mecanismo jurídico de requerimiento al superior jerárquico, bastando la objetiva constatación de que el representante del Ministerio Fiscal no ha formulado acta de acusación en plazo. Sin embargo, la no presentación de ese escrito puede obedecer a muy diferentes causas, cada una de las cuales habría aconsejado un tratamiento jurídico diferenciado.

Así, por ejemplo, cabe la posibilidad de que la omisión del Fiscal obedezca a que estima pertinente una resolución de sobreseimiento en cualquiera de sus dos modalidades, con independencia del criterio que suscriba la acusación particular. Pero también es posible que la falta de aportación de aquel escrito tenga su origen en alguna disfunción que ha de ser solventada, con el fin de no perjudicar los fines del proceso. El precepto no sólo unifica el tratamiento jurídico de situaciones diferenciadas, sino que parece no dar alternativa al Juez que -cumplida la hipótesis del primer inciso del art. 800.5- vendría obligado a proceder del modo que ese mismo apartado le impone.

La nueva regulación interpreta como una anomalía procesal, que ha de ser corregida, el hecho de la no presentación del escrito de acusación por el Fiscal una vez abierto el juicio oral. Resulta, pues, esencial que los Sres. Fiscales reparen en que la petición de apertura del juicio oral, si es aceptada por el Juez, conlleva como consecuencia práctica la necesidad -con carácter general- de formular el correspondiente escrito de acusación. Al propio tiempo, en todas aquellas otras ocasiones en que estimen procedente cualquier forma de sobreseimiento y la apertura del juicio oral se produzca a instancias de una acusación particular, habrán de dar cuenta a su superior inmediato de las razones por las que estiman ajustado a derecho el cierre de los debates del juicio oral. Sólo así aquél estará en condiciones de avalar o, en su caso, corregir, la decisión del Fiscal al que haya correspondido el despacho del asunto.

Las distintas jefaturas habrán de ser conscientes también de que la falta de respuesta al requerimiento judicial formulado al amparo del art. 800.5 tiene un efecto legal vinculado que no siempre resultará aconsejable. De ahí la importancia de que eviten el sobreseimiento libre que la ley asocia al silencio institucional del Fiscal Jefe, mediante la oportuna formulación de alegaciones, incluso, en el caso en que éstas sean favorables al sobreseimiento provisional.

Sería conveniente que la práctica privara del automatismo que parece desprenderse del art. 800.5, de suerte que éste actuara como una verdadera fórmula de control jurisdiccional e intraorgánico, respecto de aquellas disfunciones que pudieran presentarse en el trabajo cotidiano del Fiscal. Se trataría, en fin, de recuperar -para su aplicación al procedimiento previsto para los juicios rápidos- el significado de la previsión del art. 782.2 que, según pone de manifiesto su lectura y el reiterado empleo de la palabra «podrá», opta por configurar un criterio de fiscalización que actúa como una facultad del Juez de Instrucción, más que como una imposición legal exigible siempre y en todo caso. Sólo una interpretación judicial que así lo entienda podría superar los inconvenientes que se derivarían de la rígida aplicación del apartado 5 del art. 800.

Es indudable que las soluciones prácticas al problema generado por la fórmula legal que está siendo objeto de análisis, no siempre serán uniformes, dependiendo en la mayoría de los casos del personal criterio interpretativo del Juez de Instrucción. Sin embargo, puede resultar de interés que los Sres. Fiscales -preferentemente en aquellos casos en los que la rígida aplicación de aquélla frustre los fines del proceso penal- busquen extraer del vigente régimen jurídico los argumentos que impidan un indeseable desenlace en forma de sobreseimiento libre. Desde este punto de vista, por ejemplo, es menester recordar que el art. 202 LECrim -invocado en el auto 25 junio 1996-, establece que los términos judiciales «serán improrrogables (.) cuando la Ley no disponga expresamente lo contrario. Pero podrán suspenderse o abrirse de nuevo, si fuere posible sin retroceder el juicio del estado en que se halle cuando hubiere causa justa y probada. Se reputará causa justa la que hubiere hecho imposible dictar la resolución o practicar la diligencia judicial, independientemente de la voluntad de quienes hubiesen debido hacerlo».

En la misma línea de razonamiento, resulta necesario tener presente que, en aquellas ocasiones en que el Juez de Instrucción actúe en la forma prevista en el art. 782.2 y emplace a los directamente ofendidos y perjudicados conocidos -así se lo impone el art. 800.5-, habrá de conceder a aquéllos un término máximo de 15 días para que «comparezcan a defender su acción».

No parece que exista inconveniente legal alguno para que el Fiscal, mientras ese término concedido a la acusación particular se halle vigente, pueda aportar su escrito de acusación. De un lado, por cuanto que la preclusión como principio procesal de carácter ordenador no debiera desplegar un efecto extintivo en el ejercicio del *ius puniendi*. Además, porque la detenida lectura del art. 800.5 no precipita de forma necesaria la resolución de sobreseimiento libre por parte del Juez, sino que establece una presunción *ope legis* que -por razón de su significado y redacción- debe estimarse *iuris tantum*. En definitiva, del silencio del superior jerárquico del Fiscal se entenderá que considera procedente el sobreseimiento libre, a menos que -todavía sin extinguir el plazo legal conferido a la acusación particular- aporte la correspondiente acusación.

A esa conclusión conduce, además, el contenido del art. 783.1 párrafo 2, aplicable a aquellos supuestos en que el Juez de Instrucción decreta la apertura del juicio oral sólo a instancia de la acusación particular. En tal caso, «dará nuevo

traslado a quien hubiere solicitado el sobreseimiento por plazo de tres días para que formule escrito de acusación, a menos que hubiere renunciado a ello». Como puede apreciarse, es la renuncia expresa, no la deducida del silencio como actitud procesal, la que conlleva el verdadero efecto preclusivo.

De ahí que en todas aquellas oportunidades en que la falta de presentación de escrito de acusación por el Fiscal no obedezca a un juicio ponderativo acerca de la procedencia del sobreseimiento y, por el contrario, sea la consecuencia de una disfunción organizativa, los Sres. Fiscales tratarán de hacer posible la aportación, aun tardía, del correspondiente acta de acusación.

En cualquier caso, los Sres. Fiscales habrán de ser conscientes de la importancia de que su trabajo siga estando inspirado en el máximo rigor técnico, ahora complementado por la indispensable coordinación en los servicios, con el objetivo de que la celeridad que anima el nuevo procedimiento sea fuente de soluciones, nunca de problemas que dificultarían el logro de los fines a que se orienta la Ley.

III.III. ESPECIALIDADES DE LOS RECURSOS EN LOS JUICIOS RÁPIDOS

1. Recursos contra las resoluciones del Juez de Instrucción

Las normas especiales para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos no contienen especialidades en cuanto a los recursos, salvo lo dispuesto en el 798.1º, que realiza una previsión referente al auto judicial que decide la suficiencia de las diligencias practicadas y la prosecución de las actuaciones conforme a las normas de los llamados juicios rápidos, contra el que no cabe recurso. Los problemas prácticos que puedan derivarse de la inimpugnabilidad de esta resolución han sido objeto de examen *supra*, de ahí la conveniencia de remitirnos ahora a lo ya expuesto.

La disposición del art. 798.3 respecto a los supuestos en que el Juez acuerde una de las medidas previstas en los tres primeros ordinales del art. 779.1º -que se refieren únicamente a efectos de recurso a las medidas cautelares- es poco afortunada y puede generar un equivoco acerca del limitado alcance de la impugnación, cuando -por el contrario- los recursos previstos en el art. 766 pueden ser interpuestos contra toda la resolución y no solo respecto al pronunciamiento sobre medidas cautelares.

De igual forma, la remisión que este artículo realiza al art. 800.1º, para la adopción de las medidas cautelares en el caso de que se dicte auto ordenando la continuación del procedimiento, debe entenderse al momento en que las partes solicitan o ratifican la solicitud de tales medidas cautelares, ya que no se contiene ninguna especialidad en cuanto a los recursos. La disposición del último párrafo -respecto a que el auto de apertura de juicio oral no será susceptible de recurso alguno- no puede interpretarse sin tener en cuenta que también en éste pueden contenerse medidas cautelares que siempre podrán ser objeto de recurso, por lo que debe integrarse con lo dispuesto en el art. 787.3, que mantiene la posibilidad de recurrir las medidas cautelares.

2. Recursos contra las sentencias dictadas en juicios rápidos

El nuevo art. 803 prevé que contra las sentencias dictadas en este tipo de procedimiento por el Juez de lo Penal se pueda interponer recurso de apelación, que se tramitará conforme a las normas del recurso previsto en el procedimiento abreviado con algunas especialidades.

Dichas especialidades se limitan a reducir los plazos para la interposición y presentación de escritos de alegaciones -que serán en este procedimiento de sólo cinco días- y el plazo para dictar sentencia, que será ordinariamente de tres días (o de cinco si no se celebrase vista). Con el objeto de hacer realidad el principio de celeridad, se prevé que la tramitación y la resolución tendrán carácter preferente.

IV. LA CONFORMIDAD

La reforma introduce novedades relevantes en los medios de solución consensuada del proceso que se orientan prioritariamente a fomentar la celeridad y a simplificar los trámites precisos para alcanzar la sentencia. Tales novedades se centran principalmente en la desaparición de la fórmula de enjuiciamiento inmediato recogida en el derogado art. 789.5.5ª LECrim, en una regulación más detallada de los efectos y límites de la conformidad y en la incorporación de un instrumento nuevo de agilización y simplificación del proceso mediante la atribución a la conformidad producida en determinadas circunstancias legalmente determinadas de un efecto reductor de la pena consensuada en un tercio de su extensión.

1. Desaparición de la fórmula de enjuiciamiento inmediato previo consenso de las partes sobre los hechos imputados

La referencia contenida en la regla quinta del art. 789.5 LECrim se deroga en la reforma procesal. Este precepto autorizaba a prescindir de la fase de instrucción y la fase intermedia en el procedimiento abreviado cuando en relación con hechos delictivos susceptibles de enjuiciamiento por el Juez de lo Penal, el imputado hubiere reconocido ante el Juez de Instrucción los mismos y solicitado de consuno con el Ministerio Fiscal, y asistido por su Abogado, la remisión directa de las actuaciones al órgano de enjuiciamiento para la convocatoria inmediata de juicio oral; en estos supuestos las partes formulaban directamente sus pretensiones ante el Juez de lo Penal, reduciendo a su mínima expresión la tramitación preparatoria del plenario.

El precepto constituía manifestación del principio de consenso, no una genuina conformidad. El juicio oral no se evitaba como sucede en el caso de las conformidades sino que se anticipaba, de ahí la denominación que recibió de juicio inmediato. El imputado se avenía a reconocer los hechos que se le atribuían, pero no la calificación jurídica o la pena que la acusación estimare pertinente solicitar, dado que en el momento del reconocimiento de los hechos todavía no existía una calificación formal. Las pretensiones de las partes se fundaban -por lo demás- en la

innecesariedad de la instrucción al quedar circunscrito el objeto del proceso a la discusión de las consecuencias jurídicas atribuibles a los mismos, sin perjuicio de que se formalizase igualmente la conformidad ante el órgano de enjuiciamiento.

La Ley 10/1992, de 30 de abril, de medidas urgentes de reforma procesal, dio un paso más en la concentración de trámites cuando facultó al Juez de Instrucción para acordar directamente el señalamiento ante el Juez de lo Penal y ordenar las citaciones precisas sin sujetarse al plazo mínimo de diez días señalado entonces para el enjuiciamiento inmediato (art. 790.6, párrafo último LECrim).

La desaparición de esta forma de simplificación del proceso resulta comprensible por la escasa trascendencia práctica que ha tenido, consecuencia probablemente de su parca e insuficiente regulación, y porque de algún modo acaba siendo superflua al existir un procedimiento especial de enjuiciamiento inmediato desarrollado de manera comprensiva en el Título III del Libro IV LECrim.

2. La conformidad común, efecto y límites

La reforma procesal no ha alterado sustancialmente los trámites de la conformidad ordinaria o común en el procedimiento abreviado. El principio de consenso sigue configurado como incidencia que se produce en la fase preparatoria del juicio, tras la apertura del juicio oral, en momentos casi coincidentes a los previstos en la regulación original, así: en trámite de evacuación del escrito de defensa (art. 784.3, párrafo 1 LECrim); mediante la novedad que representa el posible escrito de calificación suscrito por acusación y defensa, fruto de previa negociación, que se incorpora a la causa en cualquier momento anterior a la celebración de las sesiones del juicio oral (art. 784.3, párrafo 2 LECrim); y, finalmente, al inicio de las sesiones del juicio oral, antes de la práctica de la prueba, mediante manifestación de voluntad del acusado de conformarse con el escrito de acusación que contenga pena de mayor gravedad o, previa negociación, con el nuevo escrito que se presentare en el acto (art. 787.1 LECrim).

Se mantiene el ámbito de aplicación que la conformidad ordinaria (a diferencia del ámbito más restringido de la conformidad privilegiada al que luego aludiremos) tenía en la regulación precedente. Es decir, las conformidades ordinarias en el procedimiento abreviado (arts. 784.3 y 787) -aplicables también en el juicio rápido-, las conformidades en el Tribunal del Jurado (art. 50) y en el sumario ordinario (arts. 655 y 688 y ss.) se producen en un ámbito idéntico. En todas ellas la pena no puede ser superior a seis años de prisión, siendo posible la conformidad con cualquier otra pena distinta de la de prisión sin límite alguno. Se atiende a la pena en concreto (la solicitada por la acusación o la más grave de las solicitadas si hubiere varias acusaciones) y no a la pena en abstracto (la fijada por el CP para cada figura delictiva en el correspondiente tipo). Igualmente habrá de estarse a cada una de las penas por separado, pues es indiferente que habiendo varios delitos la suma de todas ellas rebase los seis años de privación de libertad.

Como se ha indicado, aunque la novedad principal de la conformidad en el juicio rápido es la conformidad beneficiada del art. 801, es posible que transcurrido

el momento procesal en que ésta puede obtenerse y pérdida ya la oportunidad de un beneficio de rebaja en la pena como el propuesto en el citado precepto, sin embargo, las partes lleguen en la tramitación ulterior del juicio rápido a una conformidad -al igual que sucede en los restantes procedimientos- ordinaria y no beneficiada que determinarí la sentencia de conformidad del Juez de lo Penal. Esa conformidad puede producirse bien en los nuevos escritos de acusación provisional (art. 784.3) o bien en el inicio del juicio oral (art. 787).

De otra parte, lo novedoso de la regulación radica en el pormenorizado desarrollo que el art. 787 LECrim realiza de las facultades de homologación judicial de la conformidad concertada por las partes, recogiendo en gran medida aportaciones jurisprudenciales producidas bajo la vigencia de la anterior regulación. Recuerda la Ley que el órgano enjuiciador no debe descuidar por razón del acuerdo alcanzado su preferente vinculación a la Ley y que en el ejercicio de su indeclinable función jurisdiccional y del interés público inmanente al proceso penal debe supervisar en todo caso tanto la adecuación de la calificación jurídica a los hechos propuestos, como la necesaria correlación entre calificación jurídica y pena solicitada, sin perjuicio del inmediato y directo control que ha de ejercer sobre la libertad y espontaneidad con que el acusado manifiesta su voluntad.

La conformidad sigue siendo, en la nueva normativa, un medio para salvar la necesaria celebración del juicio oral y evitar el efecto estigmatizador del mismo, proporcionando al acusado dispuesto a reconocer su culpa una vía de resolución del proceso más satisfactoria desde el punto de vista de su resocialización.

Esta conformidad ordinaria no permite un acortamiento relevante del proceso, pues la conformidad se verifica cumplida la fase de instrucción, durante la fase intermedia o preparatoria del juicio, o en el mismo inicio de sus sesiones. Probablemente responda a la necesidad de superar el limitado efecto reductor de trámites de la conformidad ordinaria la novedosa opción legislativa contenida en el art. 801 LECrim de fomentar la vía negociada de solución del proceso ofreciendo una relevante rebaja de su condena al imputado que asumiere su propia responsabilidad de manera inmediata en el servicio de guardia del Juzgado de Instrucción o en el período de instrucción de diligencias previas.

3. La conformidad beneficiada con reducción de pena del art. 801 LECrim

El interés prevalente de la reforma se orienta a la potenciación de la celeridad y a este objetivo responde la creación de un instrumento nuevo en la esfera de las soluciones consensuadas: la conformidad beneficiada con una reducción de un tercio de la pena mutuamente aceptada, figura que se acoge en el art. 801 LECrim que incorpora la LO 8/2002, en su condición de norma complementaria de la Ley de reforma parcial de la LECrim para el enjuiciamiento rápido e inmediato de determinados delitos y faltas.

El rango orgánico de esta Ley y su segregación de la Ley 38/2002 sobrevenida durante la tramitación parlamentaria responde a la decisión del legislador de transferir la competencia funcional para el enjuiciamiento de los hechos conformados

al Juez de Instrucción, atribución que por su trascendencia ha exigido la adaptación del art. 87.a) LOPJ, y a la introducción de una cláusula reductora de la condena que viene a complementar el régimen de individualización de penas regulado en el Capítulo II del Título III del Libro I CP.

De resultas de esta modificación -una vez alcanzada la conformidad en los términos del art. 801 LECrim- las actuaciones no se remiten al Juez de lo Penal (como sucede en los supuestos clásicos recogidos en el art. 784.3 LECrim) sino que permanecen en el Juzgado de Instrucción para el dictado de la sentencia, reservándose la competencia del Juez de lo Penal exclusivamente para la ejecución de lo fallado, a excepción del pronunciamiento sobre suspensión o sustitución de la pena que corresponde al Juez de Instrucción (art. 801.2).

A) Ámbito material y temporal

La conformidad especial del art. 801 LECrim resulta operativa en el servicio de guardia del Juzgado de Instrucción después de pronunciado el auto de incoación de procedimiento para enjuiciamiento rápido (art. 798.2.1º LECrim).

Ahora bien, el legislador ha querido que dicha conformidad beneficiada prevista para el juicio rápido alcance también a los delitos -incluidos en el ámbito de esta modalidad de conformidad- que se tramiten mediante procedimiento abreviado. Ello será posible en fase de instrucción de diligencias previas con anterioridad al pronunciamiento del auto de transformación a procedimiento abreviado a tenor de lo previsto en el art. 779.1.5ª LECrim.

Cuestión esencial es la definición del ámbito temporal de aplicación del beneficio, pues la conformidad minorativa de la pena convive con el régimen clásico de conformidad (art. 787 LECrim), y sólo pretende beneficiar el consenso alcanzado en momentos muy precisos. Tratándose del procedimiento especial de enjuiciamiento rápido, el acusado debe manifestar su conformidad en el momento mismo en que recibe traslado de la calificación del Fiscal (art. 800.2 LECrim). La conformidad sustituye a la presentación de escrito de calificación provisional de la defensa. Se evita así efectivamente el señalamiento de juicio y la citación de las partes, de modo que si la Defensa formula una calificación contradictoria, o solicita del Juez de Instrucción plazo para evacuar su calificación, pierde el derecho a beneficiarse de la reducción de condena, aun cuando pueda articularse después una solución consensuada por el trámite común de los arts. 784.3 y 787 LECrim.

Cuando se otorga al Fiscal un plazo de cuarenta y ocho horas para evacuar por escrito su calificación, bien porque se ha personado acusación particular (art. 800.4 LECrim), bien porque se ha elevado la causa al superior jerárquico para que supla la inactividad del Fiscal encargado del asunto (art. 800.5 LECrim), el acusado también debe manifestar su conformidad de manera inmediata al traslado de los escritos de calificación si quiere beneficiarse de la reducción de condena del art. 801 LECrim.

En el procedimiento abreviado es posible articular esta modalidad especial de conformidad durante la tramitación de las diligencias previas, antes de su trans-

formación en abreviado. Si en esta fase el imputado asistido de su Abogado reconoce los hechos a presencia judicial y los mismos se encuadran en los límites del art. 801, el Juez de Instrucción incoa diligencias urgentes para enjuiciamiento rápido a fin de formalizar en el seno de las mismas la conformidad beneficiada con reducción de pena (art. 779.1.5ª LECrim). Sin embargo, una vez emprendida la fase intermedia mediante la transformación de las diligencias previas en procedimiento abreviado (art. 789.1.4ª LECrim) debe darse por precluida la posibilidad de aplicar el régimen especial de conformidad, sin perjuicio de la aplicación -en su caso- de la modalidad ordinaria de conformidad prevista en los arts. 784.3 y 787 LECrim si la solución consensuada se lograse con posterioridad.

La delimitación temporal de la conformidad especial revela que uno de los fundamentos del beneficio de la reducción de pena radica precisamente en la temprana manifestación por el imputado de su voluntad de conformarse y de su disposición a simplificar el proceso; la conformidad manifestada fuera de los momentos procesales descritos producirá los efectos prevenidos en el art. 787 LECrim, pero no se beneficia de la reducción de condena.

B) Presupuestos

Se recogen en el párrafo 1 del art. 801 LECrim y se centran en tres aspectos particulares, dos sustantivos y uno procedimental:

1. La gravedad abstracta del delito: la acusación debe referirse a hechos delictivos que tengan asignada en la Ley una pena de prisión no superior a los tres años, pena de multa cualquiera que sea su cuantía, o pena de distinta naturaleza de duración no superior a diez años; en ningún caso se beneficia de la reducción de pena el delito que exceda estos límites, aunque luego, mediante la aplicación de las reglas generales de determinación de la pena -en función del grado de desarrollo delictivo, forma de participación, concurrencia de eximentes incompletas o circunstancias de atenuación muy cualificadas o privilegiadas, error vencible de prohibición, etc.- se venga a fijar la pena en una extensión no superior a los indicados límites.

La previsión legal circunscribe esta modalidad especial de conformidad a delitos castigados con pena de prisión de naturaleza menos grave (art. 33.3.a) CP) y a cualesquiera otros delitos comprendidos en la esfera de competencia del Juez de lo Penal (art. 14.3º CP) a quien corresponde después la ejecución de lo fallado (art. 801.1 LECrim), lo que abarca los delitos castigados con pena privativa de libertad diversa de la prisión -arresto de fines de semana- con multa -con su correspondiente responsabilidad personal subsidiaria- y los castigados con penas de otra naturaleza cuya duración no exceda de 10 años, extendiendo su efecto también a las faltas incorporadas a la acusación por ser imputables al acusado del delito o a otras personas, cuando la comisión de la falta o su prueba estuviera relacionada con el delito (art. 781.1 LECrim).

2. La extensión concreta de la pena solicitada por la acusación, de modo que la pena o la suma de las penas solicitadas, tratándose de pena privativa de libertad,

no supere, reducida en un tercio, los dos años de prisión. Este límite guarda relación con la posible aplicación de los beneficios penales de suspensión condicional de la pena (art. 81.2º) y de sustitución de la pena privativa de libertad (art. 88.1 CP), pues la idea original de la Proposición de Ley era vincular la aplicación de esta modalidad especial de conformidad a la concurrencia de los requisitos legales exigidos en el Código Penal para acceder a alguno de estos beneficios.

El precepto resulta un tanto ambiguo porque empieza mencionando la necesidad de tomar en consideración la suma de las penas privativas de libertad solicitadas, para luego exigir que en ningún caso se exceda el límite de dos años de prisión tras aplicar la reducción del tercio. Se suscita entonces la cuestión de si pueden agregarse al cómputo las penas de arresto de fines de semana y, en su caso, la responsabilidad personal subsidiaria por impago de multa, que tienen la consideración de penas privativas de libertad (art. 35 CP).

La pena de arresto de fines de semana tiene una configuración específica en su ejecución consistente en su discontinuidad temporal, lo que la diferencia en su estado original de la pena de prisión; pese a ello, no constituye una pena heterogénea y es susceptible de ser asimilada a la prisión a efectos de refundición en aplicación del principio de unidad de ejecución penitenciaria, como ya se indicó en el apartado V de la Consulta de la Fiscalía General del Estado 1/1998, de 31 de marzo, por lo que parece más adecuado entender que los arrestos integran el cómputo punitivo del límite máximo de dos años de privación de libertad.

Diversa solución se ha de dar, en cambio, a la responsabilidad personal subsidiaria, pues en este caso nos encontramos con una pena privativa de libertad que no se impone directamente al reo, sino como medio de realización subsidiaria de una pena de naturaleza pecuniaria. La Consulta 4/1999, de 17 de septiembre, en un supuesto semejante, se pregunta si en el cómputo del límite de dos años de privación de libertad exigido en el art. 81.2ª CP para la concesión del beneficio de la suspensión condicional de la condena se deben integrar los días de privación de libertad impuestos a consecuencia del impago de una multa y, tras extensa argumentación con cita jurisprudencial, se decanta por la respuesta negativa en el entendimiento de que no es admisible asimilar la multa y la pena de prisión para justificar la negación de un beneficio como la suspensión condicional; esta doctrina encuentra nuevo encaje por identidad de razón en el supuesto de la conformidad privilegiada del art. 801 LECrim.

3. La concurrencia de determinadas circunstancias procesales, en particular -por lo que se refiere al procedimiento de juicio rápido- que se haya acordado la apertura de juicio oral y que el Fiscal haya presentado su escrito de acusación en el servicio de guardia.

La ausencia de acusación particular, requisito que parece exigirse del tenor literal del art. 801.1.1º, no constituye una genuina condición de la aplicación del beneficio. Como se encarga de precisar el párrafo 4 del art. 801 LECrim, si hubiere acusador particular en la causa el acusado podrá -en su escrito de defensa- prestar su conformidad con la más grave de las acusaciones según lo previsto en los aparta-

dos anteriores. Hay que entender que en este supuesto también se aplica el efecto reductor de la condena, si concurren el resto de las condiciones legales previstas para ello.

Estas condiciones del procedimiento no son realmente requisitos de aplicación del beneficio, sino una determinación del momento y la forma en que se debe manifestar la conformidad para que se deduzca el efecto de minoración punitiva cuando el tipo procesal seguido es el previsto en el Título III del Libro IV LECrim.

Ahora bien, la conformidad minorativa se puede producir también en las diligencias previas y entonces el trámite varía. Así, en diligencias previas del procedimiento abreviado, si el imputado asistido de Abogado ha reconocido los hechos a presencia judicial, el art. 779.1.5ª LECrim ordena la convocatoria por el Juez de Instrucción del Ministerio Fiscal y de las restantes partes a una comparecencia para que manifiesten si formulan escrito de calificación de conformidad. Se entiende que la comparecencia tiene por objeto, a partir del reconocimiento de los hechos, el desarrollo completo de un acuerdo de voluntades apto para poner fin anticipadamente al proceso, lo que demanda una calificación concertada de los hechos y una determinación concorde de la pena o penas a imponer y de las restantes consecuencias jurídicas.

Exige la norma además que se documente el acuerdo mediante escrito de acusación con la conformidad del acusado. Dado que la filosofía de la reforma procesal es conseguir la máxima flexibilización de los trámites, puede admitirse que la documentación del acuerdo se realice en la misma acta de la comparecencia levantada por el Secretario Judicial, siempre y cuando recoja en su integridad todos los elementos integrantes de la calificación conjunta que va a posibilitar la conclusión anticipada del proceso. Esta posibilidad se armoniza con el efecto inmediato del acuerdo, que no es otro que la conversión de las diligencias previas en procedimiento para el enjuiciamiento rápido, en el que la calificación conjunta puede formalizarse verbalmente (art. 800.2 LECrim).

El tenor de la norma atribuye al Juez la iniciativa de la convocatoria, si bien nada se opone a que sean el Fiscal y la defensa quienes insten la celebración de la comparecencia para formalizar un acuerdo previamente alcanzado. Esta salida será la más común en la práctica, pues las soluciones consensuadas suelen ser fruto de la negociación extraprocesal y resultan difícilmente reducibles a un esquema predeterminado de ordenación procedimental.

Por la misma razón, en la medida en que la conformidad beneficiada se admite hasta el momento en que se transforman las diligencias previas en procedimiento abreviado, no cabe descartar la posibilidad de que el imputado que no hubiere reconocido inicialmente los hechos pueda ulteriormente alcanzar un acuerdo con el Fiscal y solicitar en su beneficio la aplicación del trámite del art. 779.1.5ª LECrim, en cuyo caso el reconocimiento de los hechos se produciría en la misma comparecencia.

Consideración autónoma merece la cuestión de si es factible la aplicación inmediata del sistema de conformidad minorativa a los procesos penales que se hubieren incoado con anterioridad a la entrada en vigor de la LO 8/2002. En principio no puede objetarse nada a tal posibilidad, pues la citada Ley Orgánica, que incorpora a la LECrim

el art. 801 en que se regulan las condiciones y efectos de la conformidad minorativa, carece de régimen transitorio propio, a diferencia de lo que sucede con la Ley 38/2002, por lo que se ha de entender que su entrada en vigor producirá pleno efecto en los procesos en curso, de acuerdo con el principio general *tempus regit actum*.

Por otra parte, la sustantividad de la conformidad minorativa en su dimensión de cláusula de atenuación de la pena milita en favor de su posible aplicación a hechos punibles cometidos con anterioridad a la entrada en vigor de la LO 8/2002 en razón del efecto retroactivo que el art. 2.2 CP atribuye a las leyes penales que favorezcan al reo.

En todo caso, y de conformidad con lo dicho *supra* acerca del ámbito temporal de aplicación de la conformidad, la eficacia inmediata del art. 801 LECrim será posible sólo en aquellos procesos penales que a la fecha de entrada en vigor de la LO 8/2002 no hayan agotado su fase instructora.

C) Contenido de la sentencia de conformidad

El efecto inmediato de la conformidad privilegiada, una vez homologada por el Juez de Instrucción en ejercicio de la función de control de su adecuación legal que le atribuye el art. 787 LECrim, es el pronunciamiento de una sentencia por el mismo Juez en la que se reducen en un tercio las penas solicitadas por la acusación, tanto las privativas de libertad como las de otra naturaleza.

La Proposición de Ley establecía como efecto añadido la concesión del beneficio de la suspensión condicional de las penas privativas de libertad o su sustitución por otras no privativas de libertad; la reforma, sin embargo, no ha perseverado en esta línea, de modo que la aplicación de estos beneficios sigue siendo facultad del órgano judicial en función de la concurrencia de los requisitos legales precisos para ello.

Se introduce -sin embargo- cierta modulación del rigor de exigibilidad de algunos presupuestos de la suspensión condicional en atención a la celeridad que se desea imprimir al trámite de la conformidad privilegiada para asegurar la inmediatez de las decisiones judiciales de reducción de pena y de aplicación de beneficios. En particular, el requisito de tener satisfechas las responsabilidades civiles (art. 81.3ª CP) se flexibiliza, bastando el compromiso del acusado de satisfacerlas en el plazo prudencial que el Juzgado de guardia determine; asimismo, en los casos especiales del art. 87.1.1ª CP bastará para aceptar la conformidad y acordar la suspensión el compromiso del acusado de obtener la certificación de que se encuentra deshabitua-do a las drogas o en tratamiento de deshabitua-ción (art. 801.3 LECrim).

El incumplimiento de estos compromisos traerá consigo la revocación de la suspensión condicional de la pena y la ejecución de la pena reducida en un tercio que le fue impuesta en sentencia, mas no de la pena inicialmente solicitada, pues la reforma, quebrando la línea inicialmente seguida en la Proposición de Ley, ha optado por desvincular los presupuestos aplicativos de la conformidad privilegiada convirtiendo la reducción de la pena en un beneficio que funciona con estricta autonomía de la suspensión o sustitución.

D) Ausencia de conformidad en la responsabilidad civil: efectos sobre la pena conformada

La no conformidad con la responsabilidad civil de algún acusado o de algún responsable civil, en los términos establecidos en los arts. 695 y 700 LECrim, obliga a frustrar este tipo de conformidad premiada y a entrar en el trámite ordinario. Es decir, el Juez de Instrucción no dictará sentencia y remitirá las actuaciones al Juez de lo Penal para la celebración de un juicio en el que -como reza el art. 695- la «discusión y la producción de pruebas se concretarán al extremo relativo a la responsabilidad civil (.) terminado el acto el tribunal dictará sentencia».

Ahora bien, la pena conformada a imponer por el Juez de lo Penal tras la celebración del juicio para determinar las responsabilidades civiles: ¿irá o no reducida en un tercio? Partiendo de la posibilidad que brinda la ley de disociar conformidad penal y seguimiento del juicio exclusivamente para la responsabilidad civil, ha de permitirse la aplicación analógica de esa rebaja de penalidad al Juez de lo Penal cuando el truncamiento de la sentencia de conformidad por parte del Juez de Instrucción sólo vino motivado por el rechazo de un tercero responsable civil.

V. PROCEDIMIENTO PARA EL JUICIO SOBRE FALTAS

V.I. INTRODUCCIÓN

La reforma que introduce la Ley 38/2002 no se detiene en el enjuiciamiento de los delitos, sino que se extiende igualmente a los juicios de faltas. Como señala su Exposición de Motivos, «la aceleración de la Justicia penal no puede abarcar sólo la investigación y el enjuiciamiento de los delitos, sino que es de todo punto necesario que comprenda también el enjuiciamiento inmediato de las faltas, cuya incidencia en la seguridad ciudadana es notablemente relevante...».

Partiendo de esta premisa, el legislador ha introducido una serie de modificaciones dirigidas -esencialmente- a facilitar en la medida de lo posible la celebración, de forma inmediata, de juicios de faltas ante el propio Juzgado de guardia. La consecución de este objetivo prioritario parece ser la razón de que las innovaciones plasmadas en el nuevo texto legal se circunscriban, fundamentalmente, a los trámites -tanto policiales como judiciales- previos al juicio oral, cuyo desarrollo, así como la posterior impugnación de la sentencia recaída, apenas sufren variaciones.

En este sentido, la reforma -que alcanza a los arts. 962 a 971, 973, 974 y 976 LECrim- mantiene la especial configuración legal de este proceso, caracterizado (conforme ha reiterado el Tribunal Constitucional) por la informalidad y por la concentración de sus trámites, así como -en muchos casos- por la indeterminación del sujeto pasivo del proceso hasta el momento mismo del juicio oral y, en definitiva, por la menor intensidad de los actos de investigación previos al juicio que de estas notas se deriva (STC 52/2001, de 26 de febrero, entre otras).

La novedad principal que se desprende de la Ley 38/2002 es la aparición de distintas modalidades procedimentales de juicio de faltas. En concreto, cabe distinguir entre el procedimiento de enjuiciamiento inmediato de faltas, donde la vista oral se celebra de forma inminente ante el propio Juzgado de guardia, y el procedimiento de enjuiciamiento no inmediato, que abarca aquellos otros supuestos en los que no resulta posible la celebración del juicio durante el servicio de guardia.

V.II. JUICIOS DE FALTAS INMEDIATOS

El examen del nuevo texto procesal permite diferenciar -a su vez- dos modalidades de juicios inmediatos. Su discordancia radica en los ilícitos penales que comprenden y en la forma de realizar las citaciones.

La primera es la contemplada en el art. 962 LECrim, que comprende únicamente las faltas tipificadas en los arts. 617 y 620 CP, siempre que el ofendido sea alguna de las personas a las que se refiere el art. 153 del mismo Código, así como las faltas del art. 623.1 CP cuando sean flagrantes; y la segunda es la prevista en el art. 964 LECrim, que alude al resto de las faltas.

En aquélla, las citaciones a juicio las realiza la Policía Judicial; en ésta, las efectúa el Juzgado de Instrucción.

V.II.1. Modalidad de los arts. 962 y 963 LECrim

A) Ámbito

Tal y como se ha señalado, el art. 962 LECrim circunscribe esta clase de enjuiciamiento inmediato a las faltas tipificadas en los arts. 617 y 620 CP, siempre que el ofendido sea alguna de las personas a las que se refiere el art. 153 CP. Esto es, se recogen aquí aquellas conductas de lesiones, malos tratos, amenazas, coacciones, injurias o vejaciones leves, susceptibles de integrar la llamada violencia doméstica. Igualmente, se incluyen las faltas de hurto del art. 623.1 CP cuando sean flagrantes. El concepto de flagrancia viene definido en el nuevo art. 795.1.1º LECrim, para los delitos objeto de enjuiciamiento rápido, pero ningún obstáculo hay para su aplicación a las faltas.

Elemento común de los anteriores casos es el conocimiento de la identidad del denunciado, bien por la relación personal que mantiene con la víctima o denunciante, bien por la flagrancia del hecho, dato que resulta indispensable para permitir su citación, facilitando con ello la rapidez perseguida en la tramitación del procedimiento.

En definitiva, se abarcan aquellos ilícitos penales -violencia doméstica y patrimonio- respecto de los que la sociedad se muestra especialmente sensibilizada y más favorable a una ágil respuesta judicial.

B) La confección del atestado por la Policía Judicial

La reforma refuerza las funciones de la Policía Judicial, hasta el punto que la efectiva celebración o no del juicio durante el servicio de guardia depende -en gran medida- de la actuación policial, a quien corresponde fundamentalmente tanto decidir qué hechos se integran en los tipos recogidos en el art. 962 LECrim, como citar directamente a los implicados ante el Juzgado.

El mencionado art. 962 dispone que cuando la Policía Judicial tenga noticia de un hecho que presente los caracteres de una falta de las tipificadas en los preceptos antes señalados del Código Penal, y siempre que su enjuiciamiento corresponda al Juzgado de Instrucción al que se debe entregar el atestado o a otro del mismo partido judicial, deberá realizar una serie de diligencias.

Por lo tanto, presupuesto indispensable para la puesta en marcha de esta modalidad de procedimiento es que la *notitia criminis* llegue a conocimiento de la Policía Judicial, pues de ser el hecho perseguible conocido directamente por el Juzgado -por ejemplo, por haberse presentado la denuncia ante el órgano judicial- el procedimiento a seguir sería el del art. 964.

Recibida la noticia del hecho denunciado, incumbe a la Policía Judicial elaborar el correspondiente atestado, correspondiéndole la función de efectuar una aproximación jurídica inicial de los hechos objeto de investigación, que ha de abarcar, tanto su inclusión en los tipos legales, como su flagrancia, en los casos de hurto.

Sólo si conforme a la misma, los hechos constituyen una de las faltas mencionadas en el art. 962 LECrim, estará autorizada a realizar una serie de actuaciones, esencialmente citaciones y apercibimientos, dirigidas a la inmediata celebración del juicio. De ahí que esta aproximación jurídica, pese a su provisionalidad, no resulte irrelevante, sino que determina el procedimiento a seguir.

Pero, además, la Policía Judicial tiene que establecer que el conocimiento para enjuiciar esa falta corresponde al Juzgado de Instrucción ante el que se debe presentar el atestado o a otro del mismo partido judicial.

Este punto presenta, junto a la dificultad de decidir qué Juzgado es el territorialmente competente, el obstáculo relativo a la aparente contradicción que existe en el propio precepto que -de forma reiterada- se refiere al Juzgado de guardia como el destinatario del atestado y ante el que deben personarse quienes resulten citados.

Tal circunstancia obliga a concluir que únicamente cuando el Juzgado de Instrucción de guardia sea el competente para el enjuiciamiento de los hechos denunciados, se procederá por la Policía Judicial a realizar las actuaciones que le impone el art. 962.

En efecto, decidido por la Policía Judicial que los hechos constituyen alguna de las faltas comprendidas en el art. 962 LECrim y que corresponde su conocimiento al Juzgado de Instrucción ante el que se debe presentar el atestado, la ley le impone («procederá», dice el precepto) la realización de una serie de actuaciones.

En primer lugar citará, de forma inmediata ante el Juzgado de guardia, a las personas indicadas en los ordinales 3º y 4º del art. 796, es decir, a quien resulte

denunciado en el atestado policial -cuando no se haya procedido a su detención en los excepcionales supuestos que preceptúa el art. 495 LECrim-, a los testigos, a los ofendidos y a los perjudicados. Aunque nada se dice, la citación habrá de extenderse al denunciante, si lo hubiere y no coincide con el ofendido, y a aquellos peritos que hayan intervenido en las diligencias practicadas al confeccionar el atestado.

Las citaciones deberán contener el día y la hora de la comparecencia ante el Juzgado de guardia. Para ello, el art. 962.4 dispone que la Policía Judicial fijará la hora de la comparecencia coordinadamente con el Juzgado de guardia, lo que resulta lógico si se quiere evitar la simultaneidad de citaciones en un mismo día para juicios diferentes.

Singular importancia reviste el hecho de que el legislador haya residenciado en la Policía Judicial la práctica de actos de comunicación -en concreto, citaciones a juicio- tradicionalmente atribuidos a los órganos judiciales.

No hay que olvidar que -según el Tribunal Constitucional- es una garantía contenida en el art. 24.1 de la Constitución la necesidad de que los actos de comunicación de los órganos judiciales con las partes se realicen de forma correcta y con la diligencia debida. Exigencia que se ve reforzada en los procedimientos penales por la naturaleza de los derechos fundamentales que en ellos se ventilan (por todas, STC 135/1997, de 6 de agosto).

Mayor relevancia tiene, sin duda, la correcta citación de las partes para la celebración de una vista oral en un juicio de faltas, al depender de ello la presencia en un acto en el que -concentradamente- se articula la acusación, se proponen y practican pruebas y se realizan los alegatos en defensa de los intereses de las partes.

De ahí que esta labor deba realizarse con especial cuidado y máximas garantías, en particular habida cuenta de la posibilidad de que se produzca la celebración y resolución del juicio de faltas en ausencia injustificada del denunciado, cuando conste habersele citado con las formalidades prescritas en la Ley (art. 971), o en ausencia de alguna de las personas citadas, si el Juzgado reputare innecesaria su presencia (art. 963.1).

En segundo lugar, compete a la Policía Judicial realizar los apercibimientos recogidos en el art. 962.1, que deberán incluirse en las citaciones.

La trascendencia de estos apercibimientos deriva de su íntima conexión con los derechos a la defensa y a utilizar los medios de prueba pertinentes consagrados en el art. 24.2 de la Constitución, por lo que su ausencia o su incorrecta formulación podría menoscabar la integridad de tales derechos.

En tercer lugar -junto a las citaciones y apercibimientos- se impone a la Policía la obligación de informar de sus derechos a las personas citadas. Por un lado, informará por escrito al denunciante y al ofendido o perjudicado de sus derechos en los términos previstos en art. 771.1ª.

Por otro lado, informará al denunciado, también por escrito conforme al art. 962.2, sucintamente de los hechos en que consista la denuncia. Así como del derecho que le asiste de comparecer ante el Juzgado de guardia asistido de Abogado, con-

forme al art. 796.1.2ª. Dado que en el juicio de faltas no es obligatoria la presencia de Abogado (arts. 963.2 y 967.1), sólo si el denunciado manifiesta expresamente su voluntad de ser asistido por un Letrado, corresponderá a la Policía Judicial recabar del Colegio de Abogados la designación de uno de oficio. Pese a que el legislador utiliza el vocablo «asistir», aquí hay que entender que la labor del Letrado designado abarca en toda su extensión la defensa en juicio, pues, precisamente, la citación es para la celebración inmediata del mismo.

Por último, corresponde a la Policía Judicial hacer entrega del atestado al Juzgado de guardia, en el que consten las diligencias y citaciones practicadas y, en su caso, la denuncia del ofendido. El hecho de que el legislador incluya el término «diligencias» evidencia la posibilidad de que la Policía pueda practicar cuantas estime necesarias para la averiguación del hecho, su autor y la valoración jurídica del mismo, si bien la propia dinámica del procedimiento impone que las practicadas sean las absolutamente imprescindibles.

Siendo la finalidad última de la Ley 38/2002 la aceleración de la Justicia penal, sorprende que no se establezcan plazos para la práctica de las diligencias que se encomiendan a la Policía Judicial. El art. 962.1 únicamente exige que se hagan de forma inmediata. Ello puede ocasionar que -en no pocas ocasiones- se relativice la inmediatez que se preconiza en la celebración del juicio. De ello se hace eco el propio legislador, al fijar en la Exposición de Motivos como dies a quo para el inicio del plazo de celebración inmediata, no el día de en el que ocurrieron los hechos, sino aquél en el que el Juzgado de guardia haya tenido conocimiento de los mismos.

C) Actuaciones ante el Juzgado

a) Incoación de juicio de faltas

La recepción del atestado en el Juzgado de guardia exige del Juez, como consecuencia de esa inicial aproximación jurídica efectuada por la Policía Judicial, un primer pronunciamiento: estimar o no procedente la incoación de juicio de faltas. En este sentido, el art. 963 dispone que, recibido el atestado, «si el Juez de guardia estima procedente la incoación de juicio de faltas, decidirá la inmediata celebración del juicio...».

Tal decisión se refiere exclusivamente a cuestiones sustantivas. Se trata de valorar prima facie si el hecho reviste los caracteres de falta y si -además- se trata de una de las faltas comprendidas en el art. 962 LECrim.

Tratándose de lesiones o malos tratos en los que el ofendido sea una de las personas a que se refiere el art. 153 CP, hay que tener en cuenta que no siempre resultará sencillo, en un primer momento, decantarse por la existencia de una falta. De un lado, al ser inherente a las mismas la producción de lesiones de carácter físico y psíquico, en ocasiones de pronóstico incierto, será necesario su contraste mediante la correspondiente pericia, cuya práctica deberá efectuarse durante el servicio de guardia, al objeto de permitir (si el hecho finalmente no es constitutivo de delito) la inmediata celebración del juicio. De otro, se ha de descartar la presencia del requi-

sito de la habitualidad, que de concurrir daría lugar a la existencia de un delito del art. 153 CP y no de una falta.

Igual ocurre respecto de las amenazas, las coacciones o, incluso, las injurias, donde, en ocasiones, no será fácil discernir entre el delito y la propia falta.

b) Examen de oficio de la competencia

Procesalmente parece más correcto -pese a la redacción del art. 963.1- que una vez incoado el juicio de faltas, la primera decisión del Juez de guardia sea la de examinar su propia competencia, máxime cuando el art. 963.3 supedita la inmediata celebración del juicio a que el asunto le corresponda en virtud de las normas de competencia y reparto. Pues sólo de estimarse competente, el Juez de guardia podría plantearse la continuación o no del juicio de faltas.

c) Decisión acerca de la celebración del juicio

Decidida por el Juez su competencia para conocer del asunto, le incumbe efectuar un nuevo pronunciamiento relativo a la celebración del juicio.

Obviamente -salvo supuestos excepcionales- todas las anteriores decisiones se adoptarán sin solución de continuidad y se plasmarán en la misma resolución.

Del tenor literal de la Ley («decidirá» dice el precepto) se desprende que -incoado el juicio de faltas- resulta imperativa la inmediata celebración del juicio. No obstante, esta obligatoriedad se encuentra matizada por el propio legislador, quien supedita la inmediatez del juicio a la concurrencia de una serie de requisitos.

En concreto, se exige: 1) que hayan comparecido las personas citadas o que, aun no habiendo comparecido alguna de ellas, el Juzgado repunte innecesaria su presencia; 2) que se tenga en cuenta si ha de resultar imposible la práctica de algún medio de prueba que se considere imprescindible (art. 963.1 LECrim); 3) que el asunto le corresponda al Juzgado de guardia en virtud de las normas de competencia (art. 963.3); y que el asunto le corresponda al Juzgado de guardia en virtud de las normas de reparto (art. 963.3 LECrim). En particular, respecto de las faltas entre quienes concurren el vínculo del art. 153, conviene tener en cuenta que existen localidades donde rige -como norma de reparto, para facilitar su persecución- que tales infracciones sean turnadas al Juzgado de Instrucción al que se le hubiera asignado la primera de ellas, con independencia el estado en el que se halle la causa.

La ausencia de una sola de las condiciones expuestas resulta suficiente para frustrar la inmediata celebración del juicio.

Además, el art. 963.2 prevé la posibilidad de que alguna de las partes solicite ser asistida, durante el juicio, de Abogado de oficio, en cuyo caso se procederá a su inmediata designación. Tratándose del denunciado, el art. 118 LECrim impone dicha obligación siempre que lo hubiera solicitado y no hubiera nombrado uno por sí mismo. Respecto del ofendido o perjudicado, la designación de Letrado de oficio sólo procederá si tiene reconocido el derecho a la asistencia jurídica gratuita, conforme al art. 121 LECrim. De no producirse tal designación, o de no presentarse el Abogado

designado en el Juzgado de guardia, no sería tampoco posible la inmediata celebración del juicio, salvo que sea por falta de diligencia imputable a la parte.

No hay que olvidar que, como tiene señalado el Tribunal Constitucional respecto del juicio de faltas, «el hecho de que la intervención de Letrado no sea preceptiva en ese proceso determinado, con arreglo a las normas procesales, no priva al justiciable del derecho a la defensa y asistencia letrada que le reconoce el art. 24.2 de la Constitución, pues el carácter no preceptivo o necesario de la intervención del Abogado en ciertos procedimientos no obliga a las partes a actuar personalmente, sino que les faculta para elegir entre la autodefensa o defensa técnica, pero permaneciendo, en consecuencia, el derecho de asistencia letrada incólume en tales casos, cuyo ejercicio queda a la disponibilidad de las partes» (STC 22/2001, de 29 de enero).

En todos aquellos casos en los que, por no concurrir alguna de las condiciones expuestas, no se pueda celebrar de forma inmediata el juicio, éste se llevará a cabo de forma ordinaria, en los términos recogidos en el art. 965 LECrim, procediéndose a realizar -de nuevo- las citaciones para el día en que se señale el juicio conforme a tal precepto.

Aunque nada dice la ley, corresponderá -en cualquier caso- al Juzgado de guardia la citación del Ministerio Fiscal para el juicio, salvo que la falta fuere perseguible sólo a instancia de parte.

Ahora bien, puede ocurrir que el Juez, tras el examen del atestado decida no incoar Juicio de faltas, por entender que los hechos denunciados no son constitutivos de infracción penal o que -por el contrario- revisten indiciariamente los caracteres de delito. En estos supuestos procederá a la incoación de diligencias previas, conforme al art. 774 LECrim y a la adopción de alguna de las resoluciones previstas en el art. 779.1.

V.II.2. Modalidad del art. 964 LECrim

A diferencia del supuesto anterior, la reforma contempla -aquí- dos formas de iniciación del procedimiento: el atestado y la denuncia presentada por el ofendido ante el órgano judicial.

Naturalmente, nada impide que el procedimiento pueda iniciarse a través de otros medios, como la denuncia o querrela de un tercero o simplemente de oficio, lo que no es obstáculo para que -en estos supuestos- la tramitación posterior sea la misma que contiene el art. 964.

A) Ámbito

A tenor de este precepto es posible la celebración inmediata del juicio de faltas ante el Juzgado de guardia respecto de todos aquellos hechos que presenten los caracteres de falta tipificada en el Libro III del Código Penal o en Leyes especiales, con excepción de los supuestos contemplados en el art. 962 LECrim. Por lo tanto, cualquier infracción constitutiva de falta es susceptible de juicio inmediato,

a celebrar durante el servicio de guardia, si se cumplen los requisitos que señala el legislador en el art. 964.

B) La confección del atestado por la Policía Judicial

Respecto del atestado, se impone a la Policía Judicial la obligación de su formación inmediata y su remisión sin dilación al Juzgado de guardia.

En cuanto a su contenido, no parece que deba diferir del previsto para los atestados incoados conforme al art. 962. En este sentido, la Ley señala que recogerá las diligencias practicadas, sin concretar las mismas, añadiendo -no obstante- que deberá contener el ofrecimiento de acciones al ofendido o perjudicado conforme al ordinal 1.a) del art. 771.

Como ya se ha expuesto, la diferencia esencial respecto de la modalidad del art. 962 consiste en que -en el caso ahora analizado- la Policía no tiene que realizar las citaciones para comparecer ante el Juzgado de guardia.

C) Actuaciones ante el Juzgado

Al igual que en la modalidad de los arts. 962 y 963, pese al silencio legal, resulta también necesaria la existencia de un doble pronunciamiento del Juez de guardia, acerca -en primer lugar- de la incoación o no del juicio de faltas y -en segundo término- de su celebración inmediata o no.

La decisión de incoar el juicio de faltas ha de efectuarse tras el examen, bien del atestado presentado por la Policía, bien de la denuncia que haya formulado directamente el ofendido ante el órgano judicial, o en su caso de la querrela del tercero.

Nuevamente aquí -no obstante la defectuosa técnica legislativa empleada que parece postergar esta decisión (art. 964.2 en relación con el 963.3)- el examen por el propio Juez de guardia de que le corresponde el conocimiento del asunto en virtud de las normas de competencia y de reparto tiene que ser inmediatamente posterior a la incoación del juicio de faltas y, en todo caso, previo a la práctica de cualquier citación.

De acordarse la incoación de juicio de faltas, su celebración inmediata requiere que concurran los presupuestos mencionados en el art. 964.2.

En primer lugar, que el denunciado esté identificado, pues en caso contrario no sería posible su citación para ese mismo día.

En segundo lugar, que sea posible citar a todas las personas que deban ser convocadas para que comparezcan mientras dure el servicio de guardia.

En concreto, corresponde al Juzgado de guardia citar al Ministerio Fiscal, salvo que la falta sea perseguible sólo a instancia de parte, al querellante o denunciante, si lo hubiere, al denunciado y a los testigos y peritos que puedan dar razón de los hechos. Las citaciones deberán comprender los apercibimientos e indicaciones del art. 964.3, que reproduce lo dispuesto en el art. 962.1. Y al denunciado se le informará sucintamente, por escrito, de los hechos en que consista la denuncia y del derecho que le asiste de ser asistido por Abogado.

Finalmente, en las citaciones se les informará de que pueden ser asistidos de Abogado si lo desean (art. 967).

En tercer lugar, por remisión expresa del art. 964.2, deben igualmente concurrir el resto de los requisitos del art. 963, acerca de la efectiva comparecencia de los convocados a juicio, la imposibilidad de práctica de alguna prueba que se considere imprescindible y la competencia del Juzgado de guardia para su celebración.

Por último, ha de tenerse en cuenta la necesidad de designación de Abogado de oficio si alguna de las partes lo solicitase (art. 963.2), y la imposibilidad de celebración del juicio si el Abogado designado no puede comparecer durante el servicio de guardia.

V.III. JUICIOS DE FALTAS NO INMEDIATOS

Cuando no concurra alguno de los requisitos legalmente establecidos para la celebración inmediata del juicio, el juicio se celebrará de forma ordinaria o común, esto es, fuera del servicio de guardia. El legislador parece concebir esta segunda modalidad como subsidiaria, de suerte que sólo habrá lugar a la misma si no cabe el juicio inmediato por la ausencia de algún requisito legal. La tramitación ante la Policía Judicial, por lo tanto, no sufre variación.

El art. 965 establece al respecto las reglas a seguir por el Juzgado de guardia, distinguiendo diversos supuestos según cual sea el órgano competente para el enjuiciamiento:

1. Si la competencia corresponde a un Juzgado de otro partido judicial o a algún Juzgado de Paz del partido, el Juzgado de guardia le remitirá lo actuado para que aquél proceda a realizar el señalamiento del juicio y las citaciones (art. 965.1.1ª).

Conforme al art. 966 LECrim, los señalamientos y las citaciones de juicios de faltas se harán en los mismos términos que para el supuesto siguiente.

2. Si la competencia corresponde al propio Juzgado de Instrucción de guardia o a otro Juzgado de Instrucción del partido judicial, el Juzgado de guardia procederá en todo caso al señalamiento para la celebración del juicio y a las citaciones procedentes para el día más próximo posible, y -en cualquier caso- en un plazo no superior a siete días, salvo cuando se trate de las faltas comprendidas en el art. 962, en cuyo caso el plazo no podrá ser superior a dos días (art. 965.1.2ª).

La brevedad de estos plazos exige una actuación coordinada en materia de señalamientos cuando el Juzgado competente para el enjuiciamiento no sea el Juzgado de guardia. A estos efectos el propio legislador ha establecido que los mismos se harán para los días y horas predeterminados a tal fin por los órganos enjuiciadores, facultando al Consejo General del Poder Judicial para dictar los Reglamentos oportunos para la ordenación -coordinadamente con el Ministerio Fiscal- de tales señalamientos (art. 965.2) La propia Ley 38/2002, establece en el apartado 4 de su Disposición Adicional

Primera un plazo de 6 meses, coincidente con su entrada en vigor, para que se dicten los citados Reglamentos, habiéndose dictado en cumplimiento de dicha disposición el Acuerdo Reglamentario 2/2003, de 26 de febrero del Pleno del Consejo del poder Judicial, por el que se modifica el Reglamento 5/95, de 7 de junio, de los aspectos accesorios de las actuaciones judiciales en lo relativo a los servicios de guardia.

En ambos supuestos de juicios ordinarios o comunes, las citaciones se harán al Ministerio Fiscal y a las mismas personas que han de ser convocadas para los juicios inmediatos (art. 965 1.2ª apartado segundo y art. 966), si bien al denunciante, al ofendido o perjudicado y al imputado se les informará que pueden ser asistidos por Abogado si lo desean y que deberán acudir al juicio con los medios de prueba de que intenten valerse (art. 967).

Además, a la citación del imputado se acompañará copia de la querella o denuncia presentada (art. 967). Ahora bien, cabe que no exista denuncia o querella por escrito (art. 969.1) o que la denuncia se contenga en el propio atestado (art. 297), en cuyo caso será la copia aquellos extremos del mismo que constituyan la incriminación de los hechos denunciados la que acompañe a la citación.

V.IV. SINGULARIDADES DEL JUICIO ORAL EN EL NUEVO MODELO DE JUICIO DE FALTAS

La reforma mantiene intactos -en el art. 969 LECrim- el desarrollo del juicio, caracterizado por la simplicidad de sus trámites y dominado por los principios de publicidad, oralidad, intermediación y contradicción, y -en el art. 972- la forma de su documentación, lo que evita mayores comentarios al respecto.

Únicamente mencionar que cabe sustentar, con apoyo en el carácter antiformalista que preside el juicio de faltas, la posibilidad -no prevista legalmente- de que puedan plantearse al inicio de la vista cuestiones previas en los mismos términos que el art. 786 prevé para el procedimiento abreviado.

La inexistencia de una fase de instrucción y de una fase intermedia apoyan tal interpretación, lo que deberá ser tenido en cuenta por los Sres. Fiscales en su intervención durante el desarrollo del juicio oral.

Sí alcanza la reforma, al menos parcialmente, a algunas cuestiones relacionadas con la celebración de la vista:

1. Ante todo, se modifica el último inciso del art. 969. 2, con el fin de dar concreción al principio acusatorio, en aquellos supuestos en los que el Fiscal no asista al juicio. Atribuye el precepto, explícitamente, el valor de acusación a la declaración del denunciante en el juicio afirmando los hechos denunciados, aunque no los califique ni señale pena.

Con ello se pretende poner de manifiesto -siguiendo los postulados del Tribunal Constitucional (SSTC 56/1994, de 24 de febrero y 115/1994 de 15 de abril)- la existencia en tales casos de una acusación exteriorizada y explícita, que va a permitir al acusado defenderse y va a posibilitar un debate contradictorio a resolver por el Juez en la sentencia.

2. Se mantiene -en el art. 970- la facultad del denunciado de no acudir, si reside fuera de la demarcación del Juzgado, al acto del juicio, y la facultad tanto de dirigir al Juez un escrito de alegaciones en su defensa como de apoderar a una persona para presentar en el juicio las alegaciones y pruebas de descargo que tuviere, conciliando el ejercicio del derecho de defensa con la eficacia y celeridad del procedimiento.

La novedad estriba -en primer lugar- en que se utiliza el vocablo «demarcación» en lugar de «término municipal». Ello no afecta a los juicios a celebrar ante el Juez de Paz, pues la demarcación del Juzgado de Paz es el municipio (art. 99.1 LOPJ), pero sí puede afectar a los que se celebren ante los Juzgados de Instrucción, cuya demarcación está constituida por el partido judicial, cuyo ámbito territorial puede comprender varios municipios (art. 84 LOPJ).

Y -en segundo lugar- que únicamente cabe apoderar a Abogado o Procurador, y no a cualquier persona como ocurría con el precepto que se modifica, extendiéndose el apoderamiento, además de a presentar las pruebas de descargo, a formular alegaciones. Con ello se tiende, manteniendo la facultad del denunciado de no tener que desplazarse al acto del juicio, a reforzar su derecho a la defensa, circunscribiendo subjetivamente el apoderamiento a quienes por su condición de profesionales del Derecho resultan más idóneos para garantizar tal derecho, y ampliándolo objetivamente a la formulación de cuantas alegaciones se estimen convenientes para la defensa.

3. Por último, respecto de la posibilidad de celebrar el juicio en ausencia del acusado, el art. 971 concreta que ello será posible cuando conste que ha sido citado con las formalidades previstas en la Ley, si la ausencia es «injustificada», salvo que el Juez (de oficio o a instancia de parte) crea necesaria la declaración de aquél (art. 971). Con el añadido del término «injustificada», la reforma acomoda en este punto la regulación del juicio de faltas al procedimiento abreviado (art. 786.1 apartado 2), por lo que sólo si el acusado ha sido citado legalmente y no está justificada debidamente -a juicio del Juez- la razón de su incomparecencia, podrá celebrarse el juicio en su ausencia.

Ahora bien, al objeto de evitar una posible indefensión, es preciso que -en la medida de lo posible- el órgano judicial se cerciore de que se ha producido efectivamente la citación a juicio en debida forma (por todas, STC 242/1991, de 16 de diciembre), para lo cual deberá asegurarse por todos los medios a su alcance de la recepción de dicha comunicación por el afectado (STC 318/93, de 25 de octubre).

No obstante, si pese a la correcta citación el acusado no comparece sin causa justificada, el juicio se suspenderá, siempre que el Juez crea necesaria su declaración.

En cuanto a la sentencia y su ejecución, la Ley 38/2002 introduce como novedad -en sintonía con lo dispuesto en el art. 15.4 de la Ley 35/1995, de 11 de diciembre, de Ayudas y Asistencia a las víctimas de delitos violentos y contra la libertad sexual, y en analogía a lo establecido para el procedimiento abreviado (art. 789.4)- la obligación de notificar la sentencia a los ofendidos y perjudicados por la falta, aunque no se hayan mostrado parte en el procedimiento (art. 973.2), facilitan-

do así a las víctimas el conocimiento de las resoluciones judiciales que les afecten, pese a no haberse personado en el juicio.

Idéntica obligación se comprende en el art. 976.3, respecto de la sentencia de apelación.

Además, se prevé con carácter general, de forma expresa, que en la notificación se hagan constar los recursos procedentes contra la resolución comunicada, así como el plazo para su presentación y órgano judicial ante quien deba interponerse.

V.V. INTERVENCIÓN DEL MINISTERIO FISCAL

Son varios los preceptos del texto reformado que aluden al Fiscal, bien para asegurar su presencia en el juicio a través de la correspondiente citación (arts. 964.3 y 965.1.2^a, apartado segundo), bien para concretar su intervención durante la vista oral (art. 969.1), o sentar los principios que han de regir -con carácter general- su asistencia a los juicios de faltas (art. 969.2).

Además, se menciona la apreciación en conciencia por el Juez, al dictar sentencia, de -entre otras- las razones expuestas por el Fiscal (art. 973.1), y se prevé la coordinación con el Ministerio Fiscal para la ordenación de los señalamientos de los juicios de faltas comunes u ordinarios a que se refiere el art. 965.2, en relación con el art. 965.1.2^o.

No obstante, la Ley 38/2002 deja incólume, en lo sustancial, el panorama legislativo atinente a la intervención del Fiscal diseñado por la Ley 10/1992, de 30 de abril.

Así, el art. 969.2 establece con carácter general que el Fiscal asistirá a los juicios sobre faltas siempre que a ellos sea citado, citación que procederá, salvo que la falta fuere perseguible sólo a instancia de parte (arts. 964.2 y 965.1.2^a, apartado segundo).

Pero a continuación mantiene la novedad -introducida por la citada Ley 10/1992- de facultar al Fiscal General del Estado para impartir instrucciones sobre los supuestos en los que, en atención al interés público, los Fiscales podrían dejar de asistir al juicio, cuando la persecución de la falta exija la denuncia del ofendido o perjudicado. Tan sólo se suprime, con acierto, la posibilidad de que el Fiscal formule por escrito sus pretensiones cuando no asista al juicio, posibilidad vedada mediante la Instrucción 6/1992.

La cuestión acerca de la intervención o no del Fiscal, ha de entenderse por consiguiente reducida a los estrechos márgenes impuestos por el legislador, esto es, a aquellas faltas cuya persecución exija la denuncia del ofendido o perjudicado, que -en la actualidad- son las tipificadas en los arts. 620 (salvo cuando el ofendido sea una de las personas a las que se refiere el art. 153, donde no se exige denuncia previa excepto para la persecución de las injurias), 621 y 624. Queda, por lo tanto, intacta, la obligación del Fiscal de asistencia a las faltas públicas por imperativo del art. 105 LECrim.

Igualmente, la intervención del Fiscal no puede faltar en aquellos casos en los que aparezca como denunciante, conforme a lo dispuesto en el art. 639 del Código Penal.

En desarrollo de la facultad establecida por el art. 969.2, se elaboró por la Fiscalía General del Estado la Instrucción 6/1992, de 22 de septiembre, que estableció los criterios y supuestos de no asistencia del Fiscal a los juicios de faltas perseguibles previa denuncia del ofendido o perjudicado.

La ausencia de reforma legal en esta materia parece sustentar la vigencia de dicha Instrucción, sin perjuicio de su acomodo a la nueva regulación de tipos penales resultante de la entrada en vigor del Código Penal de 1995.

Ello parece asimismo significar que se mantienen el espíritu y la finalidad perseguidos por el legislador de 1992. En este sentido, conviene tener presente que, como sostuvo el Pleno del Tribunal Constitucional en su sentencia 56/1994, de 24 de febrero, ha sido el propio legislador quien ha relativizado el interés público en la persecución y punición de determinadas infracciones, atribuyendo su denuncia y el ejercicio de la acusación al particular ofendido y relevando al Fiscal de hacerlo, no siempre, sino en aquellos casos en que lo autorice el Fiscal General del Estado.

La simplicidad de los tipos penales y el objetivo de lograr un mejor aprovechamiento de los recursos del Ministerio Fiscal mediante su presencia en la persecución de infracciones penales de mayor relevancia fueron, sin duda, factores decisivos en la toma de tal decisión.

La voluntad continuista del legislador en esta materia se evidencia con la modificación del último inciso del citado art. 969.2, más arriba comentado, relativa al valor como acusación de la declaración del denunciante en el juicio, afirmando los hechos denunciados. Junto a la concreción del principio acusatorio que rige en el juicio de faltas, tal previsión incorpora asimismo un instrumento más para la eficacia de la defensa, por los particulares interesados, del interés público que les atribuye la Ley.

Por lo tanto, cualquier solución que se adopte en este ámbito no debe soslayar esa relativización del interés público en la persecución de las faltas perseguibles previa denuncia del ofendido o perjudicado que consagra el art. 969.2.

Tampoco cabe obviar, por otra parte, que el transcurso del tiempo -más de 10 años- desde que se elaboró la anterior Instrucción, ha podido sin duda tener una incidencia particular en el propio sustento del interés público, concepto mudable dado su íntimo vínculo con la realidad social imperante en cada momento.

La praxis judicial ha puesto de manifiesto la conveniencia de actualizar los criterios sostenidos en la Instrucción 6/1992, pues la intervención activa en tales juicios de los propios interesados ha generado, en no pocas ocasiones, un cierto solapamiento con la presencia del Fiscal. La escasa complejidad de los tipos penales, la fácil determinación de su sanción y -en su caso- la existencia de una cobertura de seguro obligatorio, han garantizado la correcta protección del interés público y evitado la indefensión de los ofendidos o perjudicados.

Los anteriores argumentos permiten sostener la no asistencia del Fiscal a los juicios de faltas perseguibles previa denuncia del ofendido o perjudicado.

No obstante, dicha asistencia del Fiscal puede resultar aconsejable en aquellos supuestos cuyo interés público reclame -en la actualidad y pese a la defensa que se encomienda al particular interesado- una protección adicional a cargo del Ministerio Público.

Ello ocurre en algunas de las faltas de imprudencia del art. 621 CP. En particular, respecto de aquellas actividades donde los riesgos no están cubiertos por el régimen de seguros obligatorios, en las que se aprecia una situación de mayor desvalimiento en las víctimas. De ahí que deba mantenerse la asistencia del Fiscal a los juicios de faltas de siniestralidad laboral, tal y como se reiteraba en la Instrucción 1/2001, de 9 de mayo, y en aquellos en los que se ventilen imprudencias relacionadas con el ejercicio de una actividad profesional del que se derive un resultado de muerte o lesiones graves.

No obstante, fuera de los anteriores casos, la presencia del Fiscal en un juicio de faltas podrá ser decidida por el Fiscal Jefe respectivo, en aquellas excepcionales ocasiones, en las que -en atención a las circunstancias de toda índole concurrentes y tras su debida ponderación- se estime necesaria para la más eficaz protección del interés público en juego y de los derechos de los particulares implicados.

Por consiguiente, los Sres. Fiscales acomodarán su intervención en los juicios de faltas a los anteriores criterios.

V.VI. RECURSOS

La reforma no afecta al régimen de recursos, a salvo la facultad de impugnación de la sentencia que parece otorgar el art. 974.1 a los ofendidos y perjudicados que no hubieren comparecido en el juicio.

No se comprende bien cuál sea el fundamento de tal facultad, pues -en principio- sólo quienes han actuado como parte, bajo cualquiera de las denominaciones que recoge la ley procesal, están legitimados para impugnar la sentencia recaída.

No obstante, el legislador ha decidido ampliar la legitimación para recurrir la sentencia de primera instancia a los no comparecidos, siempre que se trate de ofendidos y perjudicados por el hecho perseguible.

Ahora bien, la interpretación del art. 974.1 ha de hacerse en conexión con lo dispuesto en el art. 11 LOPJ, de modo que quien ejercite este derecho a recurrir ha de respetar las reglas de la buena fe procesal. Sólo así se podrán evitar situaciones de fraude de ley proscritas por el citado precepto.

No parece, en efecto, que el art. 974 pueda dar cobertura -en principio- a situaciones en las que es el propio ofendido quien provoca, con su falta de comparecencia voluntaria al acto del juicio, una sentencia absolutoria por falta de prueba de cargo, y que -al serle notificada la sentencia conforme al art. 973.2- la impugna, acogiendo al derecho que contempla el art. 974.1, con lo que, de obtener una sentencia favorable en segunda instancia, en realidad estaría privando a quien resultó condenado de su derecho a esa segunda instancia.

De ahí que la facultad impugnatoria concedida en el art. 974.1, deba interpretarse no con carácter absoluto, sino dentro de los límites del art.11.1 y 2 LOPJ. Finalmente, el legislador no resuelve la antinomia existente en cuanto al plazo de interposición del recurso de apelación, pese a haber modificado la errónea remisión que el art. 974 efectuaba al art. 212.

En efecto, por una parte el art. 976 dispone que la sentencia es apelable en el plazo de 5 días siguientes al de su notificación. Por otra, el art. 974.1 establece que la sentencia se llevará a efecto inmediatamente de transcurrido el término fijado en el párrafo tercero del art. 212, si no hubiere apelado ninguna de las partes, señalando este último precepto que para el recurso de apelación contra la sentencia dictada en juicio de faltas, el término será el primer día siguiente al en que se hubiere practicado la última notificación.

Tal contradicción ha de resolverse en favor del plazo de 5 días que fue introducido expresamente por la Ley 10/1992, de 30 de abril, norma que debió suprimir tanto la referencia que el art. 974 efectúa del art. 212, como el párrafo tercero de este precepto, por su incompatibilidad con el nuevo texto del art. 976 que tal Ley contemplaba.

INSTRUCCIÓN 4/2005**MOTIVACIÓN POR EL MINISTERIO FISCAL DE LAS PETICIONES SOLICITANDO LA MEDIDA CAUTELAR DE PRISIÓN PROVISIONAL O SU MODIFICACIÓN****I**

La actual regulación de las medidas cautelares de privación o restricción de la libertad ha incorporado a la Ley de Enjuiciamiento Criminal los *principios acusatorio y de contradicción*, característicos del proceso penal moderno (Reforma por Leyes Orgánicas 5/1995, 13/2003 y 15/2003). Estos principios, que han limitado y equilibrado la anterior iniciativa judicial, se sintetizan esencialmente en dos: exigir la solicitud de parte para adoptar la decisión judicial de prisión y requerir la previa celebración de una comparecencia con asistencia de las diversas partes del proceso (art. 505 y 539 LECr).

II

La prisión provisional es medida cautelar que se sitúa entre los deberes estatales de perseguir eficazmente el delito y asegurar el ámbito de libertad del ciudadano, por lo que ha de ser concebida –en su adopción y mantenimiento– como *medida excepcional, subsidiaria, necesaria y proporcionada* a la consecución de los fines constitucionalmente legítimos de asegurar el normal desarrollo del proceso y la ejecución del fallo, así como evitar el riesgo de reiteración delictiva (STC 41/1982, 47/2000, y art. 503 LECr).

III

El auto de prisión debe ser fundado (art. 248 LOPJ). El auto que acuerda la prisión o dispone su *prolongación* debe expresar los *motivos* por los que la medida se considera necesaria y proporcionada respecto de los fines que justifican su adopción (art. 506.1 LECr). También deben adoptar *forma motivada* los autos de libertad provisional que acuerdan la retención del pasaporte (art. 530 LECr), imponen la prohibición cautelar de residir o acudir a determinados lugares, de aproximarse o comunicarse con determinadas personas en la investigación de los delitos del artículo 57 del Código Penal (art. 544 bis LECr), o medidas restrictivas de derechos en los procedimientos por violencia de género (art. 68 LO 1/2004).

La jurisprudencia constitucional exige que los presupuestos legales y la finalidad de la medida de prisión se exprese en resolución judicial *motivada*, ponderando suficiente y razonablemente las circunstancias del caso (STC 66/1997), hasta el punto de considerar que la falta de motivación afecta primordialmente, por la vía de uno de sus requisitos formales esenciales, a la propia existencia del supuesto habilitante de la privación de libertad y, por tanto, al propio derecho a la misma (STC 128/95).

La *motivación* permite apreciar y controlar la razón que justificó la excepción o restricción del derecho fundamental a la libertad personal (STC 37/1989), porque las partes han de poder conocer sus razones o fundamentos para, en su caso, impugnarlos, oponiendo frente a unas y otros los argumentos procedentes ejercitando el derecho de defensa (STC 22/2/1999).

IV

El juicio de ponderación entre los requisitos para adoptar la prisión provisional y el derecho a la libertad y presunción de inocencia del imputado (art. 17 y 24 CE), *difiere según el momento procesal en que se debe disponer o ratificar la prisión provisional.*

Los elementos determinantes para constatar el riesgo de fuga pueden operar de distinta forma en el inicial momento de adoptar la medida que cuando se trata de decidir su mantenimiento al cabo de unos meses, de manera que –junto al primer y fundamental dato de gravedad del delito y de la pena– habrá que valorar posteriormente las circunstancias concretas del caso, las personales, familiares, laborales y económicas del imputado, y la inminencia de celebrar el juicio oral (art. 503.1.3.a. LECr. y STC 15/4/1996). Lo mismo puede predicarse del peligro de alterar, destruir u ocultar fuentes de prueba relevantes para el enjuiciamiento del caso, respecto de la capacidad del imputado para acceder o influir sobre ellas (art. 503.1.3 b LECr)...

V

A su vez, cada situación de prisión judicialmente acordada nace con un plazo inicial de caducidad, que puede suspenderse por la puesta en libertad provisional o excepcionalmente ampliarse (STC 98/1988). Los *plazos máximos de duración de la privación provisional de libertad imponen*, siquiera de manera indirecta o mediata, *una carga a la Administración de Justicia penal para actuar sin dilaciones indebidas* (Exposición Motivos LO 13/2003), declarando el Convenio Europeo de Derechos Humanos que toda persona detenida preventivamente tiene derecho a ser juzgada en un plazo razonable (art. 5º). Ello determina que el Ministerio Fiscal –en su condición de defensor de las garantías procesales del imputado y de los derechos de las víctimas y perjudicados (art. 773.1 LECr)– se haga partícipe en el objetivo de lograr una respuesta judicial pronta para evitar que los procesos penales con inculpados presos no duren más de lo razonable.

VI

La prisión provisional durará el tiempo imprescindible para alcanzar cualquiera de los fines previstos en la Ley de Enjuiciamiento Criminal –art. 503– y en tanto subsistan los motivos que justificaron su adopción (art. 504.1 LECr). Este carácter excepcional de la prisión determina que *el juez o tribunal* podrá acordar la libertad

siempre que proceda, en cualquier momento, de oficio y sin someterse a la petición de parte. Los autos de prisión y libertad provisional son *reformables* durante todo el curso de la causa, pudiendo el imputado ser preso y puesto en libertad cuantas veces sea procedente (art. 539 LECr).

El auto judicial que decreta, prorroga o deniega la prisión provisional, es *recurrible*, al igual que el que acuerda la libertad (art. 507 y 518 LECr), y hasta *el imputado* goza del derecho a pedir la reforma del auto de prisión (art. 501 LECr), trasladando su petición el órgano judicial –normalmente– a las demás partes para ser oídas.

El Ministerio Fiscal también puede solicitar la prisión o libertad provisional, con o sin fianza, del detenido y del imputado no detenido (art. 505.1 y 2, y 539 pº 4º LECr), pudiendo asumir la iniciativa de instar la modificación de la prisión preventiva o contestar favorablemente la petición de libertad instada por el preso o por su defensa en el pertinente recurso contra el auto de prisión.

VII

Singular protagonismo asume el Ministerio Fiscal en el actual régimen legal de prisión preventiva. Su condición de parte necesaria en el proceso penal y el deber de velar por el respeto de los derechos fundamentales con cuantas actuaciones exija su defensa (art. 105 LECr. y 3.2 Estatuto) determina que tanto si se adhiere a la petición de libertad instada por el inculpado o su letrado, como si asume la iniciativa, de no existir otras partes acusadoras, el informe “pro libertatis” del Ministerio Público será vinculante para el órgano judicial. Así se deduce de la filosofía inspiradora de la actual regulación (art. 505.4º y 539 pº 4º LECr, y Circular 2/1995 FGE).

VIII

La *exigencia general de motivar los informes el Ministerio Fiscal* es consecuencia indeclinable del principio de interdicción de la arbitrariedad, que vincula a todos los poderes públicos (art. 9.3 CE) y actúa preventivamente para que la discrecionalidad reconocida en el ejercicio de la función nunca pueda trastocarse en arbitrariedad, incluso sospecharse que pueda haber existido.

La Instrucción 1/2005 FGE «Sobre forma de los actos del Ministerio Fiscal» ordena –con carácter general– motivar cuantos informes se deban emitir, y de forma proporcionada en extensión, exhaustividad o detalle, a la entidad de la materia sobre la que aquellos versen.

Como la Ley Procesal hace gravitar –en gran medida– sobre el Ministerio Público la responsabilidad del sentido de la resolución judicial que recae sobre la situación procesal del imputado y su ulterior modificación, resulta de suma relevancia conocer las circunstancias tenidas en cuenta y valoradas por el fiscal al solicitar la adopción, modificación, mantenimiento o prolongación de la prisión provisional o libertad.

IX

En consecuencia, cuando el Ministerio Fiscal considere necesaria la prisión provisional, tendrá que alegar suficientemente al órgano judicial los motivos por los que solicita esta medida en la comparecencia del artículo 505 LECr, razonando la concurrencia de los presupuestos y fines legales (art. 503 LECr), y –también– la repercusión de la medida en el imputado, sus circunstancias y las del hecho objeto de las actuaciones, así como la entidad de la pena que pudiera ser impuesta (art. 502.3 LECr). Semejante deber de motivación observará el fiscal en la comparecencia para prorrogar la prisión provisional (art. 504.2 LECr), y cuando informe por escrito en el procedimiento a favor de imponer la medida de prisión o su mantenimiento.

X

Como el fiscal que interviene en un proceso está obligado a dilatar lo menos posible la prisión provisional (art. 528 pº3º LECr), este compromiso legal implica evitar su prolongación más allá de lo necesario o cuando desaparecen las circunstancias que determinaron su adopción (art. 502 y 504.1 LECr).

La solicitud debidamente razonada a favor de la libertad comportará además el efecto de despejar hipotéticas dudas –a terceros o a quienes intervienen en el proceso– de poder responder el cambio de criterio del fiscal a consideración distinta que no obedezca al estricto cumplimiento de las previsiones legales y constitucionales sobre mantenimiento de la medida cautelar de prisión, que, tal vez, pudiera suscitarse de faltar la motivación que lo explique.

XI

Los dictámenes escritos del fiscal en pro de la medida de prisión, y singularmente los posteriores a favor de la libertad del preso, en virtud de la relevancia que les otorga la legislación procesal, requieren someterse al control de exteriorización de los motivos, lo que –además de su existencia– permite verificar su suficiencia y la adecuación a los presupuestos y fines legales de la medida cautelar, asegurando el principio de unidad de actuación del Ministerio Fiscal y evitando –en su caso– hipotéticas decisiones erróneas o inapropiadas. Añade, en definitiva, un plus a la intervención transparente y ajustada a la legalidad que se espera del fiscal en materia tan trascendente como el derecho a la libertad de los ciudadanos, potenciando la correcta línea de actuación que caracteriza a la Institución.

En consecuencia, de cuanto se expone anteriormente procede formular las siguientes CONCLUSIONES:

PRIMERO. Cuando el Ministerio Fiscal informe oralmente o por escrito a favor de la adopción, mantenimiento o proroga de medidas cautelares, y singularmente la de prisión, las alegaciones o argumentos esgrimidos habrán de respetar elementales parámetros de razonabilidad, explicando suficientemente los motivos determinantes

de su postura, con respuesta individual fundada en la concurrencia de los presupuestos y fines legales requeridos para la imposición o continuidad, valorando las circunstancias fácticas del proceso y las personales del inculpado o sometido a la medida, huyendo de fórmulas estereotipadas o aparentes y de la mera repetición de textos normativos.

SEGUNDO. La exigencia de motivación requiere ser observada especialmente cuando el Ministerio Fiscal dictamina a favor de modificar la situación de prisión provisional, sobre todo cuando el informe de libertad es emitido tras mantener una firme o reiterada postura contraria, cuando quien informa no es el fiscal que antes solicitó la prisión o su mantenimiento ni el encargado del procedimiento, así como cuando los hechos investigados en el proceso penal son de grave entidad. En cuestión tan sensible para los derechos de todos los ciudadanos, los argumentos que impulsan a solicitar la libertad del sometido a prisión han de aparecer nítidamente expuestos.

TERCERO. Los Fiscales Jefes cuidarán que los informes sobre prisión o libertad respeten adecuadamente el principio de motivación, adoptando cuantas medidas procedan para su cumplimiento por todos los fiscales.

CUARTO. Se procederá a visar los dictámenes escritos relativos a la situación procesal de los inculpados, medida que atenderá a que su contenido se ajuste a las exigencias legales y constitucionales. El visado se verificará sin dilación, y en su caso "a posteriori", guardando copia de los escritos en la carpetilla que la Secretaría de Fiscalía abra al procedimiento penal.

QUINTO. Los fiscales dispensarán atención preferente a la tramitación de las causas con preso, singularmente cuando se acuerde la proroga de la prisión provisional, promoviendo e impulsando la celeridad del procedimiento durante la fase de instrucción, e imprimiendo máxima prontitud a su intervención cuando corresponda despachar la causa.

SEXTO. Se recuerda el deber de llevar los fiscales en todo momento un registro personal de las causas con preso preventivo que les corresponda, así como de mantener las Fiscalías un actualizado sistema de control de esas causas (Circular 2/1995 FGE) bajo la supervisión de la Jefatura, pero del que se encargará y será responsable el Teniente Fiscal o excepcionalmente otro fiscal de plantilla que el Jefe designe, sistema al que se incorporará de manera efectiva y periódica los datos de presos preventivos que aportarán los fiscales o el sistema informático, control que comportará también recabar y aportar información acerca de la tramitación y demora del proceso, que se intensificará cuando se trate de causas con prisión prorrogada, lo que habrá de permitir a los fiscales observar –en todo caso– el deber legal de comunicar al Fiscal-Jefe el cumplimiento de las dos terceras partes de duración máxima de la medida de prisión provisional con la finalidad de adoptar las medidas precisas para imprimir a las actuaciones la máxima celeridad (art. 504.6 LECr).

SÉPTIMO. Los fiscales darán cuenta por escrito al Teniente Fiscal o fiscal encargado, con periodicidad mensual, de los procedimientos con inculpados en prisión prorrogada, de las diligencias que en esas causas se encuentran pendientes de practicar, y las medidas adoptadas por el fiscal para remover los obstáculos que impidan su pronta conclusión. Tras verificar y contrastar –en su caso– esta información, y adoptar las medidas que procedan para impulsar los procedimientos o adecuar la situación procesal de los presos, estos escritos se guardaran agrupados por razón del fiscal que lo emita en la Secretaría de Fiscalía. Los Fiscales Jefes adoptarán las instrucciones pertinentes para que las anteriores prevenciones y su actualización se lleven a efecto.

Madrid 15 de abril de 2005
EL FISCAL GENERAL DEL ESTADO

INSTRUCCIÓN 8/2005**EL DEBER DE INFORMACIÓN EN LA TUTELA Y PROTECCIÓN DE LAS VÍCTIMAS EN EL PROCESO PENAL****I. INTRODUCCIÓN.**

Asistimos en el momento actual a una creciente preocupación en torno a la protección a la víctima en el proceso penal, no sólo desde determinadas posiciones doctrinales sino también desde el plano del ordenamiento jurídico y en ámbitos supranacionales.

El proceso penal no puede ser contemplado exclusivamente desde la perspectiva de la necesaria tutela de los intereses de la sociedad y de las garantías del acusado, sino también y de modo relevante, como instrumento de reparación del daño moral y patrimonial que la víctima ha recibido por el hecho delictivo. Reparación que no puede ser fuente de más daños para la víctima, tratando de evitar una victimización secundaria.

La víctima, en el no siempre fácil camino para lograr la reparación del daño inferido por el hecho delictivo, tiene que sentirse amparada. Protección y atención con respeto a su dignidad, a su derecho a declarar y ser informada, a comprender y a ser comprendida, a ser protegida en las diversas fases de las actuaciones, en palabras de la Decisión Marco del Consejo de 15 de marzo de 2001 relativa al Estatuto de la víctima en el proceso penal. Asimismo tiene derecho a ser informada sobre el sistema de indemnizaciones, como señala el artículo 11 de la Directiva del Consejo de 29 de abril de 2004, para la indemnización a las víctimas de los delitos.

El artículo 124 de la Constitución y los artículos 1 y 3.10 del Estatuto Orgánico del Ministerio Fiscal definen la función tuitiva del Ministerio Fiscal como defensor de las víctimas en el proceso penal, lo que reitera el artículo 773.1 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

La Fiscalía General del Estado ha abordado concretas pautas de actuación en el marco de esa protección a la víctima en el proceso. Así, la Circular 1/1998, de 24 de octubre, sobre intervención del Ministerio Fiscal en la persecución de los malos tratos en el ámbito doméstico y familiar; la Circular 2/1998, de 27 de octubre, sobre ayudas públicas a las víctimas de delitos dolosos violentos y contra la libertad sexual; la Circular 1/2003, de 7 de abril, sobre procedimiento para el enjuiciamiento rápido e inmediato de determinados delitos y faltas y de modificación del procedimiento abreviado; la Circular 3/2003, de 30 de diciembre, sobre algunas cuestiones procesales relacionadas con la orden de protección; la Circular 4/2003, de 30 de diciembre, sobre nuevos instrumentos jurídicos en la persecución de la violencia doméstica; la Instrucción 4/2004, de 14 de junio, acerca de la protección de las víctimas y el reforzamiento de las medidas cautelares en relación con los delitos de violencia doméstica; la Instrucción 2/2005, sobre acreditación por el Ministerio Fiscal de las situaciones de violencia de género, y; la Instrucción 7/2005, de 23 de junio, sobre

el Fiscal contra la Violencia sobre la Mujer y las Secciones contra la Violencia sobre la Mujer de las Fiscalías. Circulares e Instrucciones plenamente vigentes que abordan concretos supuestos de actuación en relación con la protección de las víctimas en el proceso penal.

La atención a esta vertiente de actuación del Ministerio Fiscal ha sido resaltada de forma expresa por el Fiscal General del Estado en el discurso del acto de apertura del Año Judicial, y determinó la designación de un Fiscal de Sala Delegado del Fiscal General del Estado para la tutela y protección de los intereses de las víctimas en el proceso penal.

Muchos serían los extremos a abordar desde el planteamiento general realizado, sin embargo parece oportuno perfilar la actuación tuitiva del Ministerio Fiscal desde las concretas metas que se pretenden alcanzar y contando con la realidad y dificultades prácticas de llevar a cabo los cometidos encomendados, perfilando en primer lugar el deber de información a las víctimas, para en un momento posterior establecer concretas pautas de actuación del Ministerio Fiscal en orden a lograr la satisfacción indemnizatoria a las víctimas del delito.

II. DEBER DE INFORMACIÓN. ORGANIZACIÓN DE LAS FISCALÍAS.

En un mundo en que la información no es un bien escaso, la víctima del delito es con no poca frecuencia olvidada como destinataria de una información individualizada que a ella incumbe. La víctima de cualquier delito, y especialmente las más vulnerables, tienen derecho a ser informadas con claridad, con lenguaje accesible, de sus derechos, de lo que pueden o no esperar, dónde acudir en su caso para instar ayudas sociales, económicas, psicológicas, a saber en definitiva, cual es la respuesta prevista por el ordenamiento, y encomendada especialmente al Ministerio Fiscal, en defensa de sus intereses.

Organización de las Fiscalías.

Fruto de la información remitida por todas las Fiscalías a la Fiscal de Sala Delegada para la tutela y protección de las víctimas en el proceso penal, en torno a la concreta actividad desplegada sobre esa función tuitiva del Ministerio Fiscal, es la constatación de que, mientras existen Fiscalías con un buen despliegue organizativo, servicio de información, suscripción de Protocolos, que vienen realizando una labor de forma ejemplar, otras, no tienen idéntica situación. Ha de partirse del dato constatado de que no es uniforme la organización existente. Hay que avanzar sin desconocer otra realidad, no puede ser único el modelo de organización dada la diferencia existente entre grandes, medianas y pequeñas Fiscalías. Los modelos de actuación seguidos, que ya se desarrollan en alguna, pueden ser trasladados, con las correcciones necesarias en cada caso, a todas las Fiscalías.

Llegado a este punto, se hace preciso esbozar, al menos un modelo organizativo general, distinguiendo dos concretos campos de actuación para el cumpli-

miento del deber de información a la víctima: Información preprocesal e información en el curso del proceso penal.

El deber de información en el curso del proceso penal debe ser asumido directamente por el Fiscal encargado del despacho del procedimiento, si bien bajo la coordinación del Fiscal Jefe o de un Fiscal designado al efecto.

El deber de información preprocesal, requerirá de la asistencia de un Fiscal en casos puntuales y especialmente en el servicio de guardia, o podrá realizarse por un funcionario de la Fiscalía designado para ello, siempre bajo la supervisión del Fiscal Jefe o del Fiscal encargado al efecto.

Con el fin de mantener un puntual conocimiento de las labores desarrolladas en este ámbito de actuación, sin perjuicio de las comunicaciones o reuniones por Comunidades Autónomas con el Fiscal de Sala Delegado, será necesaria su inclusión, como tema de obligado tratamiento en la Memoria anual de cada Fiscalía, en desarrollo de la previsión contenida en la Instrucción 7/ 2001, de 7 de diciembre, sobre elaboración de la Memoria anual.

III. ACTUACIÓN DEL MINISTERIO FISCAL EN GARANTÍA DEL DERECHO DE INFORMACIÓN A LA VÍCTIMA.

No todos los hechos delictivos requieren idéntico nivel de información a la víctima. No se trata de establecer un criterio discriminatorio en la protección a la víctima en el proceso, sino de atender prioritariamente a aquéllas que por la naturaleza y características del hecho delictivo de que se trata, se revelan necesariamente como más vulnerables. La actuación del Ministerio Fiscal en este punto tiene que incidir de una forma más acentuada cuando se trata de delitos contra la vida e integridad física o psíquica, delitos contra la libertad, contra la libertad sexual, delitos de violencia de género y en el ámbito familiar y delitos de terrorismo. También requerirán una especial atención los ciudadanos extranjeros en tránsito o de turismo en España, al encontrarse en una situación de mayor vulnerabilidad, y para asegurar sus testimonios ante su posible ausencia en el juicio oral.

En el marco esencialmente de los delitos reseñados, el Ministerio Fiscal, como ya se ha apuntado, debe cumplir con el deber de información a la víctima en dos concretos campos: Información preprocesal e información en el curso del proceso penal.

III.A. Información preprocesal.

Es fundamental facilitar a la víctima una información inicial y completa, de ahí la necesidad de que en cada Fiscalía se pueda ofrecer información puntual sobre, la concreta ubicación del Servicio de Atención a las Víctimas, Servicio de Orientación Jurídica, Servicios Asistenciales y Ayudas, tanto económicas como asistenciales, para lo cual, cada Fiscalía recabará la información precisa de los organismos correspondientes en el ámbito de su correspondiente Provincia o Comunidad Autónoma.

El Fiscal Jefe adoptará las medidas precisas para establecer la comunicación y conocimiento por los Fiscales de la existencia y funciones de la Oficina de Asistencia a las Víctimas en cada territorio y, desplegará las actividades precisas a fin de establecer Protocolos de actuación con las distintas administraciones a fin de plasmar las directrices, las pautas de conducta, que han de tener en cuenta todos aquellos que, por razón de su tarea, se encuentren ante hechos delictivos cuyas víctimas requieren de un especial tratamiento por su vulnerabilidad, con remisión a la Fiscalía General del Estado para su aprobación.

III.B. Información en el curso del proceso penal.

Este deber de información tiene una especial trascendencia en aquellos supuestos en que la víctima no se persona en las diligencias como acusación particular, ni en un momento inicial ni en la fase intermedia de conformidad con lo establecido en los artículos 782.2 y 800.5 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

1. El ofrecimiento de acciones.

El ofrecimiento de acciones a la víctima debe ser realizado de forma comprensible sobre su alcance y contenido, incluyendo concretos apartados sobre:

- Contenido de los artículos 464 y 468 del Código Penal.
- La posibilidad de aportar facturas o documentos acreditativos de los daños y perjuicios causados por el hecho delictivo.
- Las posibles ayudas económicas y asistenciales existentes en su caso, con concreción de la Oficina u Organismo al que deban dirigirse para ser solicitadas. En concreto deberá ser informada, en los casos que proceda: de las prestaciones previstas en la Ley 35/1995, de 11 de diciembre, de Ayudas y Asistencia a las Víctimas de Delitos violentos y contra la Libertad Sexual; de las indemnizaciones previstas en la Ley 32/1999, de 8 de octubre, de Solidaridad con las Víctimas del Terrorismo, en su redacción dada por la disposición adicional novena de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, y; de las prestaciones contempladas en la Ley Orgánica 1/2004, de 28 de diciembre, de Medidas de Protección Integral contra la Violencia de Género.

Deberán los Sres. Fiscales prestar una especial atención al buen cumplimiento de éste trámite en la forma indicada, aún cuando formalmente se hubiera informado del contenido de los artículos 109 y 110 de la Ley procesal, cuando asista a la declaración de la víctima en el servicio de guardia o posteriormente en el juzgado instructor.

2. Declaración de la víctima.

Procurarán los Sres. Fiscales evitar citaciones reiteradas, cuidando en lo posible que durante la permanencia de la víctima en la oficina judicial para prestar

declaración no coincida con el presunto autor, familiares o amigos de aquél, que pudieran haber sido citados igualmente, preservando así su dignidad e intimidad.

En los supuestos en que la víctima sea un ciudadano extranjero en tránsito o de turismo en España, instarán los Sres. Fiscales la práctica como prueba preconstituida o anticipada de su declaración, tan pronto como sea posible, incluso en el servicio de guardia.

Cuando la víctima sea un menor de edad, y se trate de hechos de trascendencia hacia la opinión pública, cuidarán los Sres. Fiscales la protección de su imagen e intimidad, estableciendo si fuera preciso la necesaria comunicación con los Fiscales de la Sección Civil, a los efectos pertinentes.

3. Notificaciones de resoluciones judiciales.

Velarán los Sres. Fiscales por el cumplimiento de las notificaciones a las víctimas de las resoluciones judiciales, en los casos en que así esté previsto legalmente, arts. 779.1.1, 785.3, 789 y 792 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

4. Petición de sobreseimiento por el Ministerio Fiscal.

En delitos de especial gravedad, antes de solicitarse por el Fiscal el sobreseimiento provisional por falta de pruebas, procurarán los Sres. Fiscales contactar previamente con la víctima, si no estuviera personada, a fin de asegurar la inexistencia de medios o diligencias de prueba que no hubieran aflorado en la instrucción y la víctima pudiera proporcionar. Y en todo caso, cuidarán que sean informados de la posibilidad de personarse en la causa, arts. 782.2 y 800.5 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

5. Comunicación con la víctima previa a la formulación de conclusiones provisionales.

En aquellos supuestos en que dadas las características y circunstancias del hecho delictivo sea presumible la existencia de daños y perjuicios que no hayan sido acreditados a lo largo de la instrucción o respecto de los que la víctima no haya aportado facturas o documentación alguna, los Sres. Fiscales previamente a formular escrito de acusación, si se trata de Procedimiento Abreviado, cuidarán que la víctima aporte aquellas, a efectos de su valoración en el momento de formular acusación y petición indemnizatoria, o en su caso en el juicio oral. Si se tratara de sumario ordinario, tal petición deberá formularse antes de la conclusión del sumario, arts. 629 y 631 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, para evitar indefensión.

6. Actuaciones del Ministerio Fiscal en el juicio oral.

Conformidad. En los supuestos de conformidad en el acto del juicio oral, cuidarán los Sres. Fiscales que la víctima sea informada de las razones sobre la conformidad alcanzada.

Suspensión del juicio oral. Cuando se produzca la suspensión de la vista, cuidarán los Sres. Fiscales de informar o de que sea informada la víctima de las razones de la suspensión y de sus consecuencias, a la mayor brevedad posible.

7. Notificación de la sentencia.

Velarán los Sres. Fiscales para que en todo caso, las sentencias recaídas en el proceso sean notificadas a la víctima, asumiendo la obligación directamente cuando no esté legalmente previsto.

En aquellos casos en que la víctima del delito esté amparada por el contenido de la Ley 35/95 o 32/99, cuidarán los Sres. Fiscales que sea informada de los trámites a seguir para que se puedan hacer efectivas las previsiones legales.

Por lo expuesto, los Sres. Fiscales en el ejercicio de sus funciones dispensarán la necesaria atención a la tutela de las víctimas velando por el cumplimiento de la presente Instrucción.

Madrid, 26 de julio de 2005
EL FISCAL GENERAL DEL ESTADO

CONSULTA 1/2006**SOBRE LA CALIFICACIÓN JURÍDICO-PENAL DE LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS DE MOTOR A VELOCIDAD EXTREMADAMENTE ELEVADA****I. ANTECEDENTES**

La implantación de dispositivos tecnológicos de control de velocidad en la red viaria de nuestro país ha permitido una nueva forma de detección e identificación de vehículos que circulan a velocidad superior a la autorizada por las normas reguladoras del tráfico rodado.

Esta circunstancia ha motivado que las autoridades de tráfico, ante la captación de vehículos que circulan a velocidades superiores a los 200 km/h hayan decidido poner los hechos en conocimiento de las respectivas Fiscalías territoriales de conformidad con lo dispuesto en el art. 74 de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante Ley de Tráfico), por si tal conducta pudiera ser constitutiva de un delito de conducción temeraria del art. 381 CP.

En este contexto, la Fiscalía consultante, con motivo de la recepción de antecedentes administrativos relativos a vehículos que circulaban entre 224 y 245 km/h, siendo la limitación genérica de velocidad de 120 km/h, cuestiona la posibilidad de incardinar tales conductas en el tipo penal de conducción temeraria del art. 381 pfo.1º, o bien en el de conducción temeraria con consciente desprecio por la vida de los demás del art. 384 del Código Penal, habida cuenta de las exigencias típicas de estas figuras delictivas.

Por tanto, la resolución de la presente consulta debe partir de algunas consideraciones generales y un recordatorio previo de las características y requisitos típicos de los delitos de conducción temeraria, a fin evaluar el alcance penal de tales conductas.

II. ANÁLISIS DE LA MATERIA.**II.1 Consideraciones generales sobre los delitos de conducción temeraria.**

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 –art. 381 pfo.1 y 384 pfo.1-) mientras que otros incriminan la conducción prevista como peligrosa, aunque no se produzca dicha situación riesgo en el caso concreto (delitos de peligro abstracto -arts. 381 pfo.2 y 384 pfo.2-).

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 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.

II.2 El delito de conducción temeraria del apartado 1º del art. 381 CP.

El art. 381 castiga 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 al que *condujere un vehículo de motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiera en concreto peligro la vida o la integridad de las personas*.

Como se desprende de la propia literalidad del precepto y han tenido ocasión de subrayar doctrina y jurisprudencia (SSTS 341/98, de 5 de marzo, 877/99, de 2 de junio, 1461/2000, de 27 de septiembre, 1039/2001, de 29 de mayo, 2251/2001, de 29 de noviembre y 561/2002, de 1 de abril) el tipo objetivo del art. 381 exige un doble elemento: la conducción con temeridad manifiesta y la puesta en concreto peligro de la vida o integridad de las personas, mientras que el tipo subjetivo exige el dolo.

a) Conducción con temeridad manifiesta.

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

b) Resultado de concreto peligro para la vida o la integridad de las personas.

La redacción típica del 381 pfo. 1º 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.

c) Tipo subjetivo.

Al no contemplarse la incriminación imprudente, el delito de conducción temeraria solo admite la comisión dolosa (art. 12 CP). 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 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).

d) Aplicabilidad del art. 381 pfo.1º a las conductas examinadas.

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. 381 pfo.1º –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, en su caso, en la del art. 384 CP 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 autovía 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.

II.3 La presunción legal de temeridad y concreto peligro del apartado 2º del art. 381 CP.

El delito de conducción temeraria ha experimentado una esencial modificación en la LO 15/2003, de 25 de noviembre. Razones de política criminal han deter-

minado la inclusión de un nuevo párrafo segundo en el que se acoge dentro del delito de conducción temeraria una formulación propia de los delitos de peligro abstracto: *en todo caso, se considerará que existe temeridad manifiesta y concreto peligro para la vida o la integridad de las personas 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.*

Esta fórmula legal introduce una presunción *iuris et de iure* en relación con la concurrencia de los dos elementos típicos esenciales del delito descrito en el párrafo primero (temeridad manifiesta y resultado de peligro) cuando concurre la conducción con altas tasas de alcohol y el exceso desproporcionado de velocidad respecto de los límites establecidos.

La posibilidad de subsumir en esta figura legal los comportamientos objeto de la presente consulta resulta remota, pues si bien por un lado la presunción legal evita la especificación de la concreta situación de peligro, por otro exige acreditar que el conductor circulaba bajo los efectos de altas tasas de alcohol, lo que de ser cierto, resultará extraordinariamente complicado de constatar salvo que se disponga de otros medios de prueba idóneos para complementar la información que sobre la desproporcionada velocidad del vehículo facilita el radar.

II.4 Los delitos de conducción temeraria con consciente desprecio por la vida de los demás. Su aplicabilidad a las conductas objeto de estudio.

El art. 384 CP contiene dos tipos delictivos en relación con la conducción temeraria con consciente desprecio por la vida de los demás.

a) Tipo básico

El primer párrafo recoge la figura principal y castiga con penas de prisión de uno a cuatro años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores *al que, con consciente desprecio por la vida de los demás, incurra en la conducta descrita en el art. 381.*

El tipo objetivo remite a la conducta descrita en el art. 381, 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).

Por tanto, a la hora de valorar la subsunción de las conductas examinadas en el tipo del 384 pfo.1º CP se reproducen las consideraciones anteriormente expuestas en relación con la determinación del resultado de peligro concreto.

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

b) 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. 384 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 del tráfico contenidos en el capítulo IV del Título VII del Libro II, porque en todos ellos -a excepción del 384- 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. 340 bis d) CP 1973 -hoy art. 384 CP 1995- 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 384 debe entenderse reservado a supuestos en los que el consciente desprecio va implícito en la conducta por su extremada gravedad y flagrancia.

Por tanto, retomando la pregunta de la Fiscalía cabe responder que 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. 384 CP.

En otro orden de cosas procede señalar, como ya se dijera *supra* en relación con el dolo del delito de conducción temeraria del art. 381, que el elemento del consciente desprecio por la vida de los demás del art. 384 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.

Por último, recuérdese que la eventual condena por delito del 381 CP cuando el objeto de la acusación ha versado sobre un delito del 384 no vulnerará el principio acusatorio, por cuanto se trata de un delito homogéneo, más leve, de la misma naturaleza y constitutivo también de un delito contra la seguridad del tráfico, regulado en el mismo capítulo IV del Título XVII del Libro II del CP.

III. ILÍCITO PENAL E INFRACCIÓN ADMINISTRATIVA.

El concepto de temeridad en la conducción empleado tanto en la legislación penal, como en la administrativa, obliga a deslindar, finalmente, ambas categorías de ilícitos.

En la redacción originaria del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprobó el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, la infracción de las limitaciones de velocidad y la conducción negligente o temeraria tenían la consideración de graves, elevándose a muy graves cuando concurriesen circunstancias de peligro por razón de la intensidad de la circulación, las características y condiciones de la vía, las condiciones atmosféricas o de visibilidad, la concurrencia simultánea de vehículos y otros usuarios, especialmente en zonas urbanas y en poblado, o cualquier otra circunstan-

cia análoga que pueda constituir un riesgo añadido y concreto al previsto para las graves en el momento de cometerse la infracción.

De esta forma la calificación de las infracciones “muy graves” se hacía depender de la concurrencia de circunstancias de peligro que supusiesen un riesgo añadido y concreto al previsto para las infracciones graves, lo que, como acertadamente se ha dicho, no contribuía precisamente a diferenciar el supuesto de hecho del delito de conducción temeraria y el de la infracción administrativa “muy grave”.

En la reforma efectuada por la Ley 5/1997, de 24 de marzo de 1997 en el Texto articulado de la Ley sobre Tráfico, se mantuvo el mismo criterio, condicionando la consideración como infracción muy grave de la conducción negligente o excediendo los límites de velocidad a la concurrencia de las mencionadas circunstancias de peligro concreto, si bien la conducción temeraria, pasó a considerarse infracción muy grave en todo caso.

La Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos, ha modificado nuevamente el cuadro general de infracciones disponiendo que el incumplimiento de las limitaciones de velocidad constituye una infracción de carácter *grave* (art. 65.4.a) y si se sobrepasan en más de un 50 por ciento la velocidad máxima autorizada, siempre que ello suponga superar, al menos, en 30 km por hora dicho límite máximo, de carácter *muy grave* (art. 65.5.c). Asimismo reputa infracción *grave* la “conducción negligente” (art. 65.4.ñ) y *muy grave* la “conducción manifiestamente temeraria” (art. 65.5.d).

Como vemos la nueva redacción del art. 65 ha introducido el adverbio “manifiestamente” en relación con el carácter temerario de la conducción, cuando de infracción muy grave se trate, de modo, que en principio, el concepto de conducción manifiestamente temeraria es presupuesto coincidente en la vía sancionadora administrativa y en la penal.

Por esta razón, la conducción a velocidad tan desproporcionadamente elevada como la que motiva la presente consulta constituiría una infracción administrativa prevista en el art. 65.5.c) de la Ley de Tráfico dando lugar a la imposición de una multa de 301 a 600 euros y la suspensión del permiso o licencia de conducción por tiempo de 1 a 3 meses, *salvo que el hecho fuera constitutivo de delito o falta perseguible de oficio*, en cuyo caso, de conformidad con lo dispuesto en el art. 74 de la Ley sobre Tráfico, la jurisdicción penal gozará de carácter preferente.

A tal fin, Jurisprudencia y doctrina se han esforzado en definir la línea divisoria de ambos órdenes sancionadores.

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

peligro efectivo, constatable para la vida o la integridad física de personas identificadas o concretas distintas del conductor temerario.

Las mismas consideraciones cabría hacer en relación con el delito de conducción con consciente desprecio por la vida de los demás.

De forma que pese a su aparente solapamiento, unos y otras no son plenamente coincidentes, pues el legislador penal únicamente ha sustraído de la esfera del Derecho administrativo sancionador la conducción temeraria –al margen de la influenciada por el alcohol- que genera un concreto peligro para la vida y la integridad de las personas, ya sea un peligro efectivo (art. 381 pfo.1º) ya presunto *ex lege* (art. 381 pfo.2º), y aquella que se realiza con consciente desprecio para la vida de los demás, en todo caso (art. 384).

No obstante, para evitar los conflictos que pudieran derivar de la doble incriminación, la Ley sobre Tráfico, acogiendo la reiterada doctrina del TC sobre el principio *non bis in idem* (por todas, STC 2/2003 de 16 de enero), declara la preferencia de la autoridad judicial penal sobre la administración sancionadora y la sujeción de ésta a los hechos declarados probados por el Juez o el Tribunal del orden penal.

IV. PAUTAS DE ACTUACIÓN

El riesgo creado por quienes conducen a velocidad extremadamente elevada, comportamientos que, por otra parte, son socialmente valorados como de grave imprudencia, exige de las Sras. y Sres. Fiscales un esfuerzo en la investigación de estas conductas tendente a evitar que eventuales dificultades probatorias del resultado de peligro (art. 381.1) o del consciente desprecio por la vida de los demás (art. 384) se traduzcan en la práctica en una generalizada falta de persecución de las mismas, desprotegiendo a la comunidad frente a estos grandes infractores. La frecuencia y gravedad de estas conductas exige una respuesta institucional que, contraria al archivo “de plano” de tales denuncias, impulse la investigación de los hechos posibilitando una fundada valoración de su alcance penal, caso por caso.

Será preciso, por tanto, que en el atestado policial o durante la actividad instructora se ponga de manifiesto, además de la persona que conducía el vehículo y los datos que puedan aportar las autoridades de tráfico en torno a la clase, marca y titularidad registral del vehículo infractor así como sobre la identificación del aparato cinemómetro que captó la imagen del vehículo y su estado de verificación, las circunstancias en que se produjo la acción, recurriendo si fuera preciso a informes periciales sobre tiempo y distancia de frenada o cuantos extremos pudieran resultar relevantes para determinar la entidad del riesgo generado. Como datos de especial relevancia, pero no de apreciación exclusiva, que pueden contribuir a una correcta calificación jurídico-penal de tales conductas, pueden señalarse las características de la vía y en concreto del tramo donde se detectó la infracción, la densidad del tráfico, la climatología, las incidencias en la circulación de las que se hubiera tenido noticia, las características técnicas del vehículo, la existencia de terceros ocupantes del propio vehículo infractor y la eventual presencia o ausencia de otros vehículos

o peatones cuya seguridad se haya podido ver comprometida por la conducta del infractor.

V. CONCLUSIONES

1º. La detección de vehículos a motor circulando a velocidad extremadamente elevada y, significadamente, cuando sobrepase el doble de la máxima autorizada reglamentariamente como sucede en el supuesto sometido a consulta, puede resultar indiciaria de la comisión de un delito contra la seguridad del tráfico del art. 381 CP.

2º. Las Sras. y Sres. Fiscales en tales casos acordarán o interesarán la práctica de diligencias tendentes a averiguar, además de la identificación del conductor, aquellas circunstancias fácticas concurrentes con tal forma de conducción y que permitan efectuar una fundada valoración sobre la significación penal de los hechos y en consecuencia constatar o descartar la existencia de un concreto peligro para la vida o integridad de terceros, la posible presencia de altas tasas de alcohol en el conductor o el consciente desprecio por la vida de los demás. A tal fin interpondrán el correspondiente recurso contra las resoluciones que acuerden el archivo de plano de tales denuncias.

3º. Si atendidas las circunstancias en que se desarrolló la conducción se pusiera de manifiesto el plus de antijuricidad que el consciente desprecio supone, habrá de entenderse que los hechos son constitutivos de un delito del art. 384 CP, bien del apartado primero, bien del segundo, en función de si hubo o no concreto peligro para la vida o la integridad de las personas.

4º. Las Sras. y Sres. Fiscales Jefes darán cuenta de la presente Consulta a la Jefatura Provincial de Tráfico u organismo de tráfico competente en su demarcación de forma que el criterio que en ella se adopta llegue a conocimiento de los agentes de policía o guardia civil encargados de la vigilancia del tráfico rodado en dicho ámbito territorial, a fin de hacer efectiva la investigación de los mismos mediante la confección del oportuno atestado que deberá contener cuántos datos resulten indicadores de la posible comisión de un hecho delictivo.

5º. Cuando de la investigación se deduzca que no ha lugar al ejercicio de la acción penal, por no concurrir los elementos típicos o si ejercitada la misma recayese sentencia absolutoria que no estuviera fundada en la inexistencia del hecho, las Sras. y Sres. Fiscales cuidarán de que la resolución de archivo o la sentencia absolutoria se comunique a la autoridad de tráfico competente a los efectos previstos en el art. 74 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial.

Madrid, a 21 de abril de 2006
EL FISCAL GENERAL DEL ESTADO

INSTRUCCIÓN 3/2006

SOBRE CRITERIOS DE ACTUACIÓN DEL MINISTERIO FISCAL PARA UNA EFECTIVA PERSECUCIÓN DE LOS ILÍCITOS PENALES RELACIONADOS CON LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR.

I. INTRODUCCIÓN

La incidencia y magnitud que han alcanzado las infracciones penales relacionadas con la circulación de vehículos, a consecuencia del incesante incremento del tráfico rodado, reclama una mayor consideración y un tratamiento por parte de la Administración de Justicia que potencie la eficacia del sistema punitivo en este concreto ámbito de la criminalidad.

Con trágica insistencia la realidad social da cuenta de unos niveles de siniestralidad vial cuya dimensión jurídico-penal coloca al Ministerio Fiscal en primera línea de la respuesta punitiva.

Desde ese entendimiento, la Fiscalía General del Estado adoptó la decisión de incorporar un apartado específico en su Memoria Anual dedicado al análisis y seguimiento de los ilícitos relacionados con la siniestralidad vial a fin de evaluar la actuación del Ministerio Fiscal en este ámbito y adoptar las medidas precisas para mejorar el nivel de persecución, recabando para ello la oportuna información de las Fiscalías territoriales.

Los datos y valoraciones remitidos han permitido confirmar el diagnóstico acerca de aquellos motivos que pueden estar condicionando actualmente la eficaz represión de estos ilícitos penales y la oportunidad de publicar una Instrucción que, incidiendo en la necesidad de que el Ministerio Fiscal preste una atención específica y adecuada a este ámbito de la criminalidad, unifique sus criterios de actuación en relación con aquellas cuestiones que se han revelado más deficitarias y esencialmente con las imprudencias viarias de carácter grave.

II. TRATAMIENTO JURISDICCIONAL DE LAS IMPRUDENCIAS DE TRÁFICO.

El tratamiento jurisdiccional de las imprudencias ocurridas en el tráfico viario constituye una de las parcelas en la que el correcto ejercicio de la función del Fiscal puede resultar determinante de una mayor eficacia en la respuesta judicial, contribuyendo a paliar el sentimiento de impunidad que ha ido calando en la ciudadanía.

Si bien en materia de siniestralidad vial influyen muchas causas, el denominado factor humano y, especialmente, la inobservancia más o menos consciente de la normativa básica en materia de seguridad vial, constituye actualmente la principal causa de accidentes graves.

Sin embargo, la capacidad de respuesta del Derecho Penal frente a este fenómeno se ha visto comprometida por diversos factores.

En lo que a la Institución interesa, no cabe desconocer que esa merma de la respuesta punitiva no ha sido ajena a una evolución en el seno de la propia jurisdicción penal marcada por la tendencia a la flexibilidad en la valoración jurídico-penal de las imprudencias de tráfico que se constata en las numerosas declaraciones de falta que los Juzgados de Instrucción pronuncian en esta materia, con el asentimiento del Ministerio Fiscal.

Esta orientación judicial ha venido caracterizada por una cierta relajación en el proceso de discriminación entre los supuestos de imprudencia grave y leve debida, por un lado, a que el estudio particularizado de las circunstancias concurrentes en el caso concreto, que exigen los movedizos y difusos perfiles de ambas formas de imprudencia, parece haber ido cediendo ante la masificación de las infracciones culposas que, en el ámbito específico del tráfico rodado, ha estado favorecida por la utilización generalizada del automóvil; por otra parte, a la falta de una percepción clara de un interés público o colectivo en estos procesos que se ha ido traduciendo en la preponderancia del interés privado por la reparación del daño o perjuicio económico sufrido por la víctima, de modo que la vía del juicio de faltas se considera suficiente, o incluso más ágil, para la obtención de una indemnización, quedando el aspecto propiamente penal relegado a un segundo plano, y, por último, al entendimiento de que la circulación con vehículos a motor y ciclomotores es una actividad de riesgo que constituye una situación potencial en la que cualquier participante en ella puede resultar tanto autor de la infracción como víctima de ella.

De este modo se ha venido instaurando en la práctica un criterio ciertamente restrictivo a la hora de calificar como delictivas las imprudencias cometidas en el ámbito de la circulación de vehículos a motor, de forma que la mayoría de los accidentes de tráfico con resultados mortales o lesivos se tramitan como juicios de faltas, reservando la calificación de delito para aquellos casos en que se detecta *ab initio* un elemento de riesgo nítidamente delictivo como una especial o flagrante temeridad o la influencia del alcohol en la conducción.

En este contexto, constituye una práctica forense habitual la incoación de juicios de faltas con los partes de lesiones o atestados relacionados con accidentes de tráfico y el archivo provisional de los mismos por ausencia del requisito de procedibilidad de previa denuncia, acabando una gran mayoría de ellos en archivo definitivo, bien porque no se efectúa la oportuna denuncia por la persona agraviada o su representante legal en el plazo de 6 meses previsto para la prescripción de las faltas, bien porque denunciados los hechos dentro del plazo legal, los perjudicados finalmente renuncian al ejercicio de la acción penal al haber sido indemnizados por las compañías aseguradoras de los denunciados.

Por tanto, esa precipitada valoración acerca de la entidad de la imprudencia, no sólo comporta el peligro de que conductas gravemente negligentes causantes de muertes o lesiones graves relacionadas con la circulación viaria acaben siendo castigadas como simples faltas, o de una implícita exclusión de los tipos penales de riesgo asociados a las mismas (de forma que la conducción manifiestamente temeraria se acaba convirtiendo en un homicidio o lesiones ocasionadas por imprudencia), sino el abandono del proceso y con él de la posibilidad de sanción penal, en manos de las

víctimas e incluso -lo que resulta aún más grave- de las compañías aseguradoras de las partes implicadas.

Desde esta perspectiva es difícil que el Derecho penal pueda tener el poder coercitivo y la capacidad de imposición y respaldo de valores sociales que teóricamente está llamado a producir. No es en modo alguno admisible que una aplicación extensiva del régimen semiprivado de persecución, legalmente circunscrito a ilícitos de entidad menor, acabe reduciendo el tratamiento penal de hechos constitutivos de delito a una cuestión privada entre partes.

Por ello, resulta absolutamente preciso que el Ministerio Fiscal recupere su protagonismo como órgano promotor de la acción de la justicia, adoptando una mayor implicación en el proceso de discriminación entre delitos y faltas, o, lo que es lo mismo, entre formas graves y leves de imprudencia, para reconducir de oficio las infracciones graves al cauce procesal que les es propio desde el entendimiento de que la seguridad vial es un bien de interés público con independencia de la decisión de la víctima. Sólo así se hará posible que cada conducta obtenga la respuesta penal adecuada a su gravedad e irá perdiendo fuerza la actual percepción de que la responsabilidad penal, incluso por hechos graves, se puede comprar a través del pago de las indemnizaciones.

Por las razones expuestas, la exigencia de responsabilidades penales por parte de las Sras. y Sres. Fiscales, cuando de imprudencias susceptibles de ser catalogadas como delito se trate, no debe resultar condicionada por el hecho de que el perjudicado se aparte de la acción penal al ver satisfechas sus expectativas de cobro, pues no cabe desconocer que la importante derivación económica que alcanzan los accidentes de tráfico hace que, en ocasiones, las acusaciones particulares opten o se aquieten con la vía del juicio de faltas, asumiendo la consideración de imprudencia leve que lleva aparejada, por representar una más rápida resolución del asunto tanto en el aspecto penal como en el trascendente aspecto civil; en consecuencia, el Fiscal calificará los hechos desde la perspectiva de la estricta defensa de la legalidad (arts. 124 CE, 105 LECrim y 1 EOMF), aunque la respuesta penal pueda atemperarse en el caso concreto atendiendo a la actitud del autor en relación con la reparación de los efectos del hecho ilícito y el reconocimiento de la norma infringida.

Habida cuenta de que para conocer el alcance real de los hechos se hace imprescindible el estudio riguroso del atestado que normalmente instruyen las fuerzas policiales, las Sras. y Sres. Fiscales deberán interesar su unión a las actuaciones con carácter previo a dictaminar sobre el curso del procedimiento en aquellos casos excepcionales en que, pese a constar la existencia de muerte o lesiones graves, no apareciese incorporado a la causa, posibilitando la investigación de los hechos, y sólo cuando se compruebe que no son constitutivos de delito se requiera la persecución por parte del interesado, nunca antes, como en buena medida está ocurriendo hasta el momento.

Para hacer efectiva esa labor de control de los procedimientos seguidos por hechos ilícitos contra la vida e integridad de las personas causados por imprudencia en la circulación viaria, será preciso adoptar las medidas oportunas que garanticen la notificación a la Fiscalía de cuantas resoluciones pudieran recaer en los mismos y,

muy especialmente, de los autos declaratorios de falta y de señalamiento de juicio de faltas. Ciertamente, dicho control no resultará fácil, al menos en una primera etapa, dado el importante número de juicios de faltas de “tráfico” que se incoan casi automáticamente, las dificultades derivadas de la inexistencia de fase de instrucción en estos procedimientos e, incluso, la discriminación en el señalamiento de estos juicios respecto de aquellos otros en que interviene el Fiscal, para un mejor aprovechamiento de los recursos del Ministerio Público.

Finalmente, es conveniente efectuar una última llamada de atención en relación con la cuestión que se aborda en este apartado. Como se ha dicho esta reacción institucional persigue evitar que un tratamiento deficitario de las imprudencias viarias graves aboque en una inadmisibles desviación de los fines del proceso penal cuando del enjuiciamiento de aquéllas se trata, no obstante, resulta preciso destacar asimismo la necesidad de situar el nivel de persecución penal en su justa medida, de forma que se superen los déficits actuales sin caer en una inflación de procedimientos delictivos por imprudencias de tráfico que pudiera llegar a perturbar seriamente el funcionamiento de la Jurisdicción, dado el volumen de asuntos que genera el tráfico viario. Por esta razón y sin desconocer la delicada tarea que supone la delimitación entre formas graves y leves de imprudencia, las Sras. y Sres. Fiscales deberán efectuar una cuidada selección de estos asuntos, de forma que matizando los distintos supuestos de antijuricidad, se reconozca el carácter delictivo de los más graves, ejercitando, cuando sea imprescindible, el *ius puniendi* con un rigor que conjugue la adecuación de la respuesta penal a las circunstancias del hecho con su carácter ejemplarizante, de modo que sirva para cumplir los fines de prevención general de la norma penal y devolver la sensación de tutela a las víctimas.

III. CRITERIOS DE CALIFICACIÓN JURÍDICA DE LOS ILÍCITOS IMPRUDENTES

Como es sabido, nuestro sistema de incriminación de delitos y faltas imprudentes combina la gravedad de la negligencia -desvalor de la acción- con la gravedad de la lesión o daño para el bien jurídico -desvalor del resultado-, desvalor que en uno y otro caso admite graduaciones y niveles de los que depende la distinción entre el delito y la falta (STS 270/2005, de 22 de febrero y 2161/2002, de 23 de diciembre). De esta manera son constitutivos de delito el homicidio (art. 142 CP) y las lesiones graves cometidos por imprudencia grave (art. 152 CP), mientras que son tipificados como falta el homicidio y las lesiones constitutivas de delito cometidos por imprudencia leve (art. 621); excepcionalmente son constitutivas de falta las lesiones atenuadas del art. 147.2 CP cometidas por imprudencia grave.

En cuanto al régimen procesal de persecución la imprudencia constitutiva de falta exige la denuncia del agraviado o de su representante legal como requisito de procedibilidad (art. 621.6 CP), si bien también podrá denunciar el Ministerio Fiscal si aquél fuere menor de edad, incapaz o una persona desvalida (art. 639 CP). El mismo régimen es aplicable al delito de daños causados por imprudencia grave (art. 267 CP).

Por el contrario son perseguibles de oficio, y por tanto de preceptiva intervención del Fiscal, todos los comportamientos imprudentes constitutivos de delito que afectan a bienes jurídicos personales (vida e integridad física), esto es, las imprudencias graves generadoras de muerte o lesiones graves.

La regulación legal de la imprudencia y su distinto régimen procesal de persecución obligan, por tanto, a distinguir entre imprudencia grave y leve.

Partiendo del reconocimiento de que las nuevas denominaciones legales que han adoptado las categorías de imprudencia en el CP 1995 -grave y leve-, se corresponden con los conceptos de imprudencia "temeraria" y "simple" del CP 1973, el Tribunal Supremo -entre otras en SSTS 256/2006, de 10 de febrero, 270/2005, de 22 de febrero, 720/2003, de 21 de mayo, 636/2002, de 15 de abril, 1763/2001, de 19 de diciembre, 184/2000, de 1 de diciembre, 184/2000, de 1 de diciembre, 1658/1999, de 24 de noviembre, 920/1999, de 9 de junio, 413/1999, de 11 de marzo, 18 de marzo de 1990 y 9 de junio de 1982- ha establecido un cuerpo de doctrina conforme al cual para distinguir la imprudencia grave de la leve, habrá de atenderse:

- 1º. A la mayor o menor falta de diligencia mostrada en la acción u omisión.
- 2º. A la mayor o menor previsibilidad del evento que sea el resultado.
- 3º. A la mayor o menor intensidad de la infracción del deber de cuidado, quedando tal intensidad referida a que las normas de cuidado infringidas sean o no tan elementales como para entender que las respetaría el menos diligente de los ciudadanos (grave) o un ciudadano cuidadoso (leve).

Sobre la base de tales premisas la Sala 2ª ha definido la imprudencia grave como *"la ausencia absoluta de cautela causante de un efecto lesivo o dañino fácilmente previsible"*, *"el olvido total y absoluto de las más elementales normas de previsión y cuidado, aquellas que la persona menos cuidadosa hubiera adoptado"* o *"aquella que se caracteriza por imprevisiones que eran fácilmente asequibles y vulgarmente previsibles"*; y en relación con el tráfico rodado, como *"la más grave infracción de las normas de cuidado formalizadas en la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial"* o la *"vulneración de las reglas más elementales de cautela o diligencia exigibles en la conducción"*. En tanto que en la imprudencia simple se acusa la *"omisión de la atención normal o debida en relación con los factores circunstanciales de todo orden que definen el supuesto concreto"* o *"la infracción de un deber de cuidado de pequeño alcance"*. Para la STS 2161/2002, de 16 de diciembre, la reducción a la categoría de falta exige, pues, una menor desvaloración de la acción, apreciable en los casos de levedad de la imprudencia, o bien una menor desvaloración del resultado aún en imprudencias graves, lo que es de apreciar en las lesiones atenuadas del art. 147.2. CP.

Por tanto, el resultado producido no es determinante por sí mismo de la calificación del hecho. La calificación jurídico penal ha de atender esencialmente al desvalor de la acción, es decir, al grado de negligencia con que se conduce el autor del hecho, por ello para juzgar la relevancia que el hecho pueda tener para el interés público se exige un estudio individualizado de las circunstancias que concurren en él

y un específico juicio de valor caso por caso. En este sentido afirma la STS 966/2003, de 4 de julio *“En nuestro derecho positivo no hay módulos legales que sirvan para medir la intensidad de la imprudencia a los efectos de calificarla como grave o leve (...). Sin duda alguna el criterio fundamental para distinguir entre ambas clases de imprudencia ha de estar a la mayor o menor intensidad o importancia del deber de cuidado infringido, ya que la infracción de tal deber constituye el núcleo central acerca del cual gira todo el concepto de imprudencia punible. Pero este criterio es demasiado genérico como para que pueda servir en los casos dudosos a los efectos de encuadrarlos en una u otra de tales dos modalidades (...). Las circunstancias del caso concreto son las que sirven de guía para calificar una conducta imprudente como grave o como leve”*.

Es por tanto extraordinariamente difícil, por no decir prácticamente imposible, establecer criterios genéricos que, más allá de una mera función orientativa, puedan automatizar en alguna medida ese proceso selectivo, pero, pese a todo, parece oportuno recordar algunos pronunciamientos jurisprudenciales sobre esa delicada delimitación, que, a modo de criterios rectores, puedan ayudar a superar ese factor de desviación en la calificación jurídica anteriormente mencionado.

En concreto se ha estimado gravemente imprudente atendidas las circunstancias concurrentes en el caso enjuiciado: circular a velocidad excesiva rebasando el vehículo que se encontraba detenido ante un paso de peatones (STS 720/2003, de 21 de mayo), conducir con exceso de velocidad en una población (SSTS 12.12.89 y 8.5.97), salirse de la calzada e invadir la calzada opuesta (SSTS 15.4.02, 19.6.87), la inobservancia de preferencias de paso en un cruce (STS 22.4.87), rebasar semáforos en rojo (SSTS 1920/2001, de 26 de octubre, 95/1997, de 27 de enero), adelantar sin visibilidad (STS 26.4.1990), o conducir sin prestar atención alguna a las incidencias viarias (STS 14.11.92).

En relación con la concurrencia de culpa del autor y la víctima en orden a la degradación de la imprudencia ha de tenerse en cuenta como manifiestan, entre otras, las SSTS 70/2005, de 22 de febrero y 491/2002, de 18 de marzo que *“no tiene aptitud la participación de la víctima en el hecho para convertir en leve la imprudencia del acusado cuando ésta, en sí misma considerada, ha de reputarse grave”*.

IV. INTERVENCIÓN DEL MINISTERIO FISCAL EN LOS JUICIOS DE FALTAS SEGUIDOS POR IMPRUDENCIA EN LA CIRCULACIÓN VIARIA

Como es sabido la Ley 10/92 de Medidas Urgentes de Reforma Procesal introdujo la posibilidad de que, en determinados supuestos, el Ministerio Fiscal no interviniese en los juicios de faltas. Según su exposición motivada el objetivo de esa medida era *“lograr un mejor aprovechamiento de los recursos de esta Institución, mediante su presencia en la persecución de las infracciones de mayor relevancia”*. A tal fin dicha Ley modificó el artículo 969.2 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, estableciendo que *“El Fiscal General del Estado impartirá instrucciones sobre los supuestos en los que, en atención al interés público, los Fiscales podrán dejar de asistir al juicio, cuando la persecución de la falta exija la denuncia del ofendido o perjudicado”*.

A partir de esta premisa la Instrucción 6/1992, de 22 de septiembre, de la Fiscalía General del Estado sentó -con carácter general- los principios que han de regir la asistencia del Ministerio Fiscal a los juicios de faltas perseguibles previa denuncia del ofendido o perjudicado, estableciendo la intervención preceptiva cuando las víctimas careciesen de la protección de un seguro obligatorio, y la conveniencia de su presencia cuando mediando la cobertura de dichos seguros la imprudencia hubiese producido un resultado de muerte o lesiones graves.

La Circular 1/2003, de 7 de abril actualizó los criterios sostenidos en la Instrucción 6/1992, manteniendo la intervención preceptiva en supuestos relacionados con actividades no cubiertas por el régimen de seguros obligatorios, tales como la siniestralidad laboral o imprudencias relacionadas con el ejercicio de una actividad profesional del que se derive muerte o lesiones graves. Asimismo estableció la posibilidad de que el Fiscal Jefe respectivo, fuera de los anteriores casos, determinase la obligación de acudir a los juicios de faltas “en aquellas excepcionales ocasiones, en las que -en atención a las circunstancias de toda índole concurrentes y tras su debida ponderación- se estimase necesaria para la más eficaz protección del interés público en juego y de los derechos de los particulares implicados”.

Dado que la naturaleza semipública de las faltas tipificadas en el art. 621 CP, limita de forma importante la intervención del Ministerio Fiscal en la persecución de las mismas, puesto que su actuación está condicionada tanto por la previa denuncia del agraviado, como por la ausencia de perdón (art. 639 CP), el cometido determinante de la presencia institucional en estos procesos parece dirigido más a la protección de los derechos fundamentales en supuestos de posible indefensión (art. 773 LECrim y 3.10 EOMF), que al ejercicio del *ius puniendi* del Estado frente al responsable del hecho, ya que la introducción del requisito de procedibilidad implica una cierta relativización del interés público en la persecución de estos hechos.

La subsistencia del planteamiento legislativo en esta materia, mantiene plenamente vigente el criterio de la Fiscalía General del Estado sobre la intervención del Ministerio Fiscal en estos procesos, lo que no debe ocasionar disfunciones en el ejercicio de la acción pública contra las imprudencias de tráfico si en el momento procesal oportuno se reconducen de oficio las infracciones graves al cauce procesal adecuado, de forma que se impida que ilícitos graves lleguen a entrar en la vía del juicio de faltas.

Por último debe recordarse que la intervención del Fiscal no puede faltar en los escasos supuestos en que aparezca como denunciante, de acuerdo con lo previsto en el art. 639 CP, es decir, cuando el afectado o denunciante sea persona menor de edad, incapaz o persona desvalida.

V. ACTUACIÓN EN RELACIÓN CON LAS VÍCTIMAS

Dado que, como se decía, un altísimo porcentaje de procedimientos se incoan a raíz del parte médico de lesiones y son declarados falta casi de inmediato, se pone de manifiesto la importancia de que el Fiscal controle escrupulosamente el

ofrecimiento de acciones al ofendido en estos procesos de forma que cuente con una cumplida información sobre la posibilidad de denunciar y ejercitar acciones mediante la correspondiente representación procesal, el plazo de prescripción, los efectos de la falta de denuncia, el ejercicio de la pretensión civil derivada o la conveniencia de aportar al proceso cuantos datos resulten relevantes para determinar los daños y perjuicios. Hay que ser conscientes de que la omisión del ofrecimiento de acciones al ofendido puede provocar el archivo definitivo del procedimiento y la preclusión de la posibilidad de personarse, sin que en realidad su pasividad obedezca a una decisión voluntaria sino a un defecto procesal que no le es imputable y que puede ser determinante de la nulidad de las actuaciones por vulneración del derecho fundamental a la tutela judicial efectiva de agraviado (STC nº 98/1993, de 22 de marzo).

Igualmente en supuestos de conformidad, especialmente en los asuntos de mayor gravedad, resultará conveniente informar a la víctima de los términos y las razones del acuerdo alcanzado, ya que la obtención de una indemnización suficiente no siempre es la única reclamación o reparación buscada por los perjudicados.

Las Sras. y Sres. Fiscales deberán estar igualmente atentos a las compensaciones económicas que pudieran corresponder por hechos de la circulación a los perjudicados más vulnerables, como menores o incapaces, fundamentalmente en aquellos casos en los que no se llega a juicio por acuerdo transaccional entre las partes. No debe olvidarse que dichas transacciones suponen una renuncia de acciones del menor o incapaz y por ello precisan del refrendo judicial con intervención del Fiscal. Las cautelas deben ser máximas cuando coincida el hecho de que el representante legal sea además el responsable del accidente, dada la evidente contraposición de intereses, supuestos en que conforme al art. 639 CP el Fiscal está legitimado para el ejercicio de la acción penal.

VI. CONDUCCIÓN BAJO LA INFLUENCIA DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS

Como ya advirtiera la STS de 22 de febrero de 1989, *“la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas constituye un factor criminógeno de primer orden y así se comprueba en el ranking de los más graves accidentes circulatorios”* pese a lo cual, sigue constituyendo un hábito fuertemente arraigado en nuestra sociedad, tal como evidencia el elevado número de procedimientos que se tramitan por esta causa, a los que habría que sumar aquellos supuestos que, por diversas razones, no llegan a los Tribunales.

No obstante, y a pesar de su cotidiana presencia en la práctica forense, no existe una interpretación judicial uniforme del tipo del art. 379 CP, discrepancia interpretativa que se ha visto favorecida por la sede natural de enjuiciamiento de estas conductas y su limitado acceso a la instancia casacional.

La cuestión principal radica en determinar cuándo la ingesta alcohólica ha influido en la conducción y como consecuencia de ello ha puesto en peligro la seguridad del tráfico, fundamentalmente cuando la presencia del alcohol se detecta con ocasión de un control policial preventivo.

Así, mientras para algunas interpretaciones es bastante la demostración indiciaria de que la ingestión ha afectado a la capacidad psicofísica del conductor a partir de los signos externos de afectación ética que se manifiestan en el mismo, para otras es preciso que dicha influencia se traduzca en una conducción anómala e incluso, para una tercera opinión, no resultaría suficiente la coexistencia de conducción irregular y la presencia de signos externos de embriaguez si entre éstos no aparece la afectación de la capacidad de expresión o de ambulación del sujeto.

Ante esa falta de uniformidad y su negativa incidencia en los principios de seguridad jurídica e igualdad ante la Ley, algunas Fiscalías han adoptado acuerdos para unificar los criterios de actuación del Ministerio Fiscal en sus respectivos ámbitos territoriales en supuestos de controles preventivos, fijando límites a partir de los cuales se considera que la ingesta de alcohol influye necesariamente en la conducción. Mas como se deduce del capítulo específico de las Memorias de dichas Fiscalías, esos límites no siempre resultan coincidentes, razón por la cual se hace necesario definir pautas desde la Fiscalía General del Estado que puedan resultar orientativas a nivel nacional a la hora de valorar el ejercicio de la acción penal en tales casos, propiciando, en la medida de lo posible, una interpretación más unitaria del ordenamiento jurídico.

Por ello, siguiendo el criterio fundado en reiterada doctrina jurisprudencial sobre las fases y consecuencias de la ingesta alcohólica (SSTS 1133/2001, de 11 de junio y de 22 de febrero de 1989), pueden establecerse como pautas exegéticas, sin perjuicio de que en ocasiones hayan de ser moduladas en atención a las circunstancias concomitantes, las que siguen:

Cuando el grado de impregnación alcohólica sea superior a 1,2 gr. de alcohol por 1.000 c.c de sangre o su equivalente de 0,60 mg de alcohol en litro de aire espirado, podrá estimarse que esa elevada hemoconcentración ética evidencia por sí misma una merma de las facultades psicofísicas exigibles para la conducción segura de un vehículo a motor en cualquier conductor, con el consiguiente riesgo para la seguridad vial, habida cuenta de que constituye cuestión prácticamente unánime entre especialistas en las ciencias toxicológicas que a partir de tal grado de intoxicación ética los reflejos y capacidad de percepción se encuentran objetivamente afectados, si bien con ligeras variaciones dependientes de las características orgánicas del sujeto. No obstante, si excepcionalmente dicha tasa de alcohol no fuera acompañada, pese a su carácter elevado, de sintomatología que revelase signos externos de afectación ética en el conductor, ni constase acreditada maniobra irregular alguna en la conducción de la que deducir la misma, corresponderá a la acusación, y en consecuencia al Ministerio Fiscal, proponer prueba acerca de la influencia necesaria de esa tasa de alcohol en las facultades psicofísicas para la conducción del vehículo a motor del imputado (STC 2ª nº 68/2004, de 19 de abril), a cuyo efecto puede ser de interés la pericial de médicos forenses o especialistas en ciencias toxicológicas.

En supuestos de alcoholemia comprendidos entre 0,8 y 1,2 gramos de alcohol por 1.000 c.c. de sangre, o lo que es lo mismo, entre 0,40 y 0,60 mg. de alcohol por litro de aire espirado, las Sras. y Sres. Fiscales acusarán por delito contra la seguridad del tráfico cuando concurren circunstancias tales como la existencia de

síntomas de embriaguez en el conductor, la comisión de infracciones reglamentarias que denoten una conducción peligrosa o descuidada o el haber provocado un accidente de circulación.

Por último, si la tasa de alcohol es inferior a 0,80 gr. de alcohol por 1.000 c.c. de sangre ó 0,40 mg. de alcohol por litro de aire espirado, las Sras. y Sres. Fiscales no ejercitarán la acción penal por delito del art. 379 CP, derivando los hechos a la vía sancionadora administrativa, salvo en aquellos casos singulares en que por concurrir circunstancias que evidencien una efectiva afectación de la capacidad psicofísica para la conducción del imputado, existan indicios bastantes de la comisión de dicho delito.

VII. OTROS RECURSOS PENALES EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

El ordenamiento jurídico-penal ofrece otros muchos instrumentos legales, que, debidamente aplicados, pueden reforzar muy positivamente la eficacia del sistema contra la siniestralidad vial. A tal efecto cabe reseñar:

a) La debida utilización de las medidas cautelares penales en los casos más graves, tendentes a evitar la comisión de nuevos delitos por parte de quienes ya han ejecutado una conducta delictiva, como la retención del permiso de conducir.

b) La graduación de las penas aplicables valorando ponderadamente las circunstancias concurrentes en el caso concreto, tales como las tasas de alcohol, la entidad de la imprudencia o la gravedad del resultado, de forma que, sin desconocer que conforme a los arts. 66.2 y 383 pfo. 2º CP en los delitos imprudentes y contra la seguridad vial -a excepción de la conducción homicida- no resulta necesario sujetarse a las reglas del apartado primero de dicho artículo 66, no se incurra en una imposición generalizada de las mínimas previstas legalmente, conjugando las exigencias de proporcionalidad y equidad con los efectos de prevención especial y general de la pena a la hora de individualizar la respuesta punitiva.

c) En concreto, en relación con la determinación de la cuota diaria de la pena de multa, deben recordarse los criterios establecidos en la Circular 2/2004 sobre aplicación de la reforma del Código Penal operada por LO 15/2003, de 25 de noviembre, de forma que se tomen en consideración aquellos datos esenciales que permitan efectuar una razonable ponderación de la cuantía que haya de imponerse. En este sentido se pronuncian, entre otras, las SSTS 1729/2001, de 15 de octubre, 1377/2001, de 11 de julio ó 175/2001, de 12 de febrero, tras reconocer que los Tribunales no pueden efectuar una inquisición exhaustiva de todos los factores directos o indirectos que puedan afectar a las disponibilidades económicas del acusado. Ciertamente una investigación patrimonial eficaz obligaría a una actividad superior a la propia actuación de instrucción en relación con el hecho penal, lo que resultaría imposible y desproporcionado, pero la insuficiencia de estos datos no debe llevar automáticamente y con carácter generalizado a la imposición de la pena de multa con una cuota diaria cifrada en su umbral mínimo absoluto, que debe quedar reservado para casos extremos de indigencia o miseria.

d) Por la misma razón, ante el cambio legislativo operado por la LO 15/2003 en las penas aparejadas al delito de conducción alcohólica no debería descartarse la petición de la pena privativa de libertad en aquellos supuestos reveladores de una mayor lesividad para el bien jurídico protegido, tales como la presencia de índices de alcohol desmesuradamente elevados o la concurrencia de resultados lesivos relevantes, así como cuando la contumacia del imputado en este delito alerte de la nula eficacia disuasoria de la pena pecuniaria.

e) En casos de imposición de penas privativas de libertad, podría resultar del máximo interés ponderar la conveniencia de condicionar la suspensión de la pena a la efectiva participación del condenado en programas reeducativos de formación vial conforme a la posibilidad prevista en el art. 83 de Código Penal, sin incurrir en automatismos en la tramitación de las suspensiones de condena, lo que, sin duda, exige que las Administraciones competentes destinen los recursos necesarios para hacer viable la ejecución de dicha medida.

f) Las mismas consideraciones cabe hacer en relación con una mayor utilización de la pena de trabajos en beneficio de la comunidad, tan adecuada en estos casos, dado su efecto preventivo y rehabilitador.

g) El control de la fase de ejecución mediante un adecuado seguimiento de la ejecutoria en sus diversos trámites: cumplimiento de las penas, pago de las responsabilidades civiles y su entrega a los perjudicados, liquidaciones de intereses, declaraciones de insolvencia, o la anotación de la condena en el Registro Central de Penados y Rebeldes y, en su caso, en los Registros de la Administración de Tráfico. Especialmente decisiva resulta la efectiva notificación de las sentencias absolutorias o resoluciones de archivo del procedimiento sin declaración de culpabilidad a la Jefatura Provincial de Tráfico o al organismo correspondiente, a fin de que la convergencia entre el orden penal y el administrativo sancionador no acabe generando paradójicamente la impunidad del infractor, como ya advirtieran las Instrucciones 2/1999, de 17 de mayo y 1/2003, de 7 de abril de la Fiscalía General del Estado.

h) Por último también parece necesario reforzar la investigación de los supuestos de conducción bajo los efectos del consumo de drogas diferentes del alcohol, ya que el insignificante índice de procedimientos instruidos por esta causa y la grave incidencia de estas conductas para la seguridad del tráfico, alerta sobre una posible falla de impunidad en este ámbito.

VIII. ESTADÍSTICAS

La necesidad de conocer la incidencia real de estos delitos en cada territorio y su evolución cuantitativa hace preciso mejorar el control estadístico de las infracciones penales relacionadas con la seguridad vial, especialmente en materia de imprudencia que es donde se manifiestan las principales insuficiencias.

A tal fin la Unidad de Apoyo al Fiscal General del Estado dispondrá las actuaciones conducentes a que los sistemas de gestión procesal implantados en las distintas Fiscalías permitan el registro de los procedimientos que se sigan por delitos

contra la seguridad del tráfico diferenciando si se produjo o no resultado lesivo, así como por ilícitos imprudentes con resultado de homicidio y lesiones graves con ocasión del tráfico de vehículos. Igualmente se posibilitará el conocimiento específico de las calificaciones fiscales y de las sentencias que recaigan en este ámbito.

Las Sras. y Sres. Fiscales Jefes, por su parte, adoptarán las medidas oportunas para el correcto ingreso de estos datos en las aplicaciones informáticas.

CONCLUSIONES:

1. Las Sras. y Sres. Fiscales efectuarán un pormenorizado estudio de los asuntos relacionados con las imprudencias punibles en el tráfico rodado, interesando la tramitación como delito de las negligencias graves con graves resultados lesivos para la vida o la integridad de las personas, reservando el juicio de faltas para el enjuiciamiento de las formas leves de imprudencia. A tal fin, ejercerán las posibilidades de recurso procedentes para propiciar su adecuado tratamiento jurisdiccional.

2. En el proceso de discriminación entre una y otra modalidad de imprudencia se valorará la entidad de la negligencia del conductor en atención a las circunstancias concurrentes en cada caso.

3. A tal fin, siempre que resulte necesario y significadamente cuando conste la existencia de muerte o lesiones graves, antes de dictaminar sobre el curso del procedimiento se interesará la incorporación del atestado instruido sobre los hechos por las fuerzas y cuerpos de seguridad.

4. La exigencia de responsabilidad penal por hechos de la circulación catalogables como delito por parte de las Sras. y Sres. Fiscales no resultará condicionada en ningún caso por el posicionamiento procesal de los perjudicados.

5. Las Sras. y Sres. Fiscales Jefes dispondrán las medidas necesarias para garantizar la notificación a la Fiscalía de cuantas resoluciones puedan recaer en los procedimientos judiciales mencionados y muy especialmente de las que acuerden la declaración de falta o el señalamiento de estos juicios.

6. En supuestos de alcoholemia detectada con ocasión de controles preventivos las Sras. y Sres. Fiscales ejercerán la acción penal por delito del art. 379 CP, en todo caso, cuando el grado de impregnación alcohólica sea superior a 1,2 gr. de alcohol por 1.000 c.c. de sangre -o 0,60 mg. de alcohol por litro de aire espirado- si bien deberán proponer la práctica de diligencias de prueba que permitan acreditar el efecto de dicha impregnación alcohólica en la capacidad psicofísica para una conducción segura cuando excepcionalmente dicha tasa de alcohol no vaya acompañada de otros indicios de afectación etílica. En supuestos de alcoholemia comprendida entre 0,80 y 1,2 gr. de alcohol por 1.000 c.c. de sangre -0,40 y 0,60 mg. de alcohol por litro de aire espirado- la acusación dependerá de las circunstancias concurrentes, tales como la existencia de síntomas de embriaguez en el conductor, la conducción peligrosa o descuidada, o el haber provocado un accidente. Con tasas inferiores a 0,80 gr. de alcohol por 1.000 c.c. de sangre -0,40 mg. de alcohol por litro de aire espirado- las Sras. y Sres. Fiscales no ejercerán la acusación, derivando los hechos

a la vía sancionadora administrativa, salvo en aquellos casos singulares en que las circunstancias concurrentes evidencien la influencia del alcohol en la conducción.

7. Las Sras. y Sres. Fiscales habrán de prestar una especial atención a la adopción de medidas cautelares, selección y graduación de las penas y control de la ejecución de las mismas, cuando de procedimientos relacionados con la siniestralidad vial se trate.

8. La Unidad de Apoyo al Fiscal General y las Sras. y Sres. Fiscales Jefes, en sus respectivos ámbitos competenciales, velarán por el control estadístico de dichos procedimientos.

Madrid, 3 de julio de 2006
EL FISCAL GENERAL DEL ESTADO

DECISIÓN MARCO 2001/220/JAI, DE 15 MARZO DE LA CEE**ESTATUTO DE LA VÍCTIMA EN EL PROCESO PENAL**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de la Unión Europea y, en particular, su artículo 31 y la letra b) del apartado 2 de su artículo 34,

Vista la iniciativa de la República Portuguesa

Visto el dictamen del Parlamento Europeo

Considerando lo siguiente:

(1) De acuerdo con el plan de acción del Consejo y de la Comisión sobre la mejor manera de aplicar las disposiciones del Tratado de Amsterdam relativas a la creación de un espacio de libertad, seguridad y justicia, y en particular con el punto 19 y la letra c) del punto 51 del mismo, en un plazo de cinco años a partir de la entrada en vigor del Tratado se debe abordar la cuestión del apoyo a las víctimas mediante un estudio comparativo de los sistemas de compensación para las víctimas y evaluar la viabilidad de una actuación a escala de la Unión Europea.

(2) El 14 de julio de 1999, la Comisión presentó al Parlamento Europeo, al Consejo y al Comité Económico y Social una comunicación titulada "Víctimas de delitos en la Unión Europea - Normas y medidas". El Parlamento Europeo aprobó el 15 de junio de 2000 una resolución relativa a la comunicación de la Comisión.

(3) Las conclusiones del Consejo Europeo de Tampere de los días 15 y 16 de octubre de 1999, en particular su punto 32, establecen que deberán elaborarse normas mínimas sobre la protección de las víctimas de los delitos, en particular sobre su acceso a la justicia y su derecho a ser indemnizadas por los daños sufridos, también por lo que respecta a los gastos judiciales. Además, deberán crearse programas nacionales para financiar medidas, tanto públicas como no gubernamentales, de asistencia y protección de las víctimas.

(4) Conviene que los Estados miembros aproximen sus disposiciones legales y reglamentarias en la medida necesaria para realizar el objetivo de ofrecer a las víctimas de delitos un elevado nivel de protección, con independencia del Estado miembro en que se encuentren.

(5) Es importante concebir y tratar las necesidades de la víctima de forma integrada y articulada, evitando soluciones parciales o incoherentes que puedan acarrear una victimación secundaria.

(6) Por esta razón, las disposiciones de la presente Decisión marco no se limitan a atender a los intereses de la víctima en el marco del procedimiento penal

en sentido estricto. Engloban asimismo algunas medidas de asistencia a las víctimas, antes o después del proceso penal, encaminadas a paliar los efectos del delito.

(7) Las medidas de ayuda a las víctimas de delitos, y en particular las disposiciones en materia de indemnización y de mediación, no afectan a las soluciones que son propias del proceso civil.

(8) Es necesario armonizar las normas y prácticas en lo que respecta al estatuto y a los principales derechos de la víctima, prestando especial atención al respeto de su dignidad, a su derecho a declarar y ser informada, a comprender y ser comprendida, a ser protegida en las diversas fases de las actuaciones y a que se tenga en cuenta la desventaja de residir en un Estado miembro distinto del de la comisión del delito.

(9) Las disposiciones de la presente Decisión marco, sin embargo, no obligan a los Estados miembros a garantizar a las víctimas un trato equivalente al de las partes en el proceso.

(10) Es importante la intervención de servicios especializados y organizaciones de apoyo a la víctima antes, durante y después del proceso penal.

(11) Es necesario que las personas que están en contacto con la víctima reciban una formación adecuada y suficiente, algo fundamental tanto para la víctima como para la realización de los objetivos del proceso.

(12) Conviene utilizar las redes de puntos de contacto existentes en los Estados miembros, ya sea dentro del sistema judicial, ya en el sector de las organizaciones de apoyo a la víctima.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN MARCO:

Artículo 1. Definiciones.

A efectos de la presente Decisión marco, se entenderá por:

a) “víctima”: la persona física que haya sufrido un perjuicio, en especial lesiones físicas o mentales, daños emocionales o un perjuicio económico, directamente causado por un acto u omisión que infrinja la legislación penal de un Estado miembro;

b) “organización de apoyo a la víctima”: la organización no gubernamental constituida legalmente en un Estado miembro y cuyas actividades de apoyo a las víctimas de delitos, sean gratuitas y ejercidas en condiciones adecuadas, sean complementarias de la actividad del Estado en este ámbito;

c) “proceso penal”: el prescrito en la legislación nacional aplicable;

d) “actuaciones”: en sentido lato, además del proceso penal, todos los contactos que la víctima establezca, como tal, con cualquier autoridad, servicio público u organización de apoyo a la víctima en relación con su causa, antes, durante o después del proceso penal;

e) “mediación en causas penales”: la búsqueda, antes o durante el proceso penal, de una solución negociada entre la víctima y el autor de la infracción, en la que medie una persona competente.

Artículo 2. Respeto y reconocimiento.

1. Los Estados miembros reservarán a las víctimas un papel efectivo y adecuado en su sistema judicial penal. Seguirán esforzándose por que las víctimas sean tratadas durante las actuaciones con el debido respeto a su dignidad personal, y reconocerán sus derechos e intereses legítimos en particular en el marco del proceso penal.

2. Los Estados miembros velarán por que se brinde a las víctimas especialmente vulnerables un trato específico que responda de la mejor manera posible a su situación.

Artículo 3. Audición y presentación de pruebas.

Los Estados miembros garantizarán a la víctima la posibilidad de ser oída durante las actuaciones y de facilitar elementos de prueba.

Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para que sus autoridades sólo interroguen a la víctima en la medida necesaria para el proceso penal.

Artículo 4. Derecho a recibir información.

1. Los Estados miembros garantizarán que la víctima tenga acceso, en particular desde el primer contacto con las autoridades policiales, por los medios que consideren adecuados y, cuando sea posible, en lenguas de comprensión general, a la información pertinente para la protección de sus intereses. Dicha información incluirá, como mínimo:

- a) el tipo de servicios u organizaciones a los que puede dirigirse para obtener apoyo;
- b) el tipo de apoyo que puede recibir;
- c) el lugar y el modo en que puede presentar una denuncia;
- d) las actuaciones subsiguientes a la denuncia y su papel respecto de aquéllas;
- e) el modo y las condiciones en que podrá obtener protección;
- f) la medida y las condiciones en que puede acceder a:
 - 1) asesoramiento jurídico, o
 - 2) asistencia jurídica gratuita, o
 - 3) cualquier otro tipo de asesoramiento,
 siempre que, en los casos contemplados en los incisos i) y ii), la víctima tenga derecho a ello;
- g) los requisitos para tener derecho a una indemnización;
- h) si reside en otro Estado, los mecanismos especiales de defensa de sus derechos que puede utilizar.

2. Los Estados miembros garantizarán que la víctima que lo solicite sea informada:

- a) del curso dado a su denuncia;

b) de los elementos pertinentes que le permitan, en caso de enjuiciamiento, seguir el desarrollo del proceso penal relativo al inculpado por los hechos que la afectan, salvo en casos excepcionales en que el correcto desarrollo de la causa pueda verse afectado;

c) de la sentencia del tribunal.

3. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar, al menos en el caso de que pueda existir un riesgo para la víctima, que en el momento de la puesta en libertad de la persona inculpada o condenada por la infracción, se pueda decidir, en caso necesario, informar de ello a la víctima.

4. En la medida en que un Estado miembro transmita por iniciativa propia la información a que se refieren los apartados 2 y 3, deberá garantizar a la víctima el derecho a optar por no recibir dicha información, salvo en el caso en que su envío sea obligatorio en el marco del proceso penal de que se trate.

Artículo 5. Garantías de comunicación.

Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para reducir cuanto sea posible las dificultades de comunicación que afecten a la comprensión y a la participación de la víctima en las fases importantes del proceso penal, cuando ésta sea testigo o parte en las actuaciones, en términos comparables a los aplicables al procesado.

Artículo 6. Asistencia específica a la víctima.

Los Estados miembros garantizarán que, de forma gratuita cuando esté justificado, la víctima disponga de asesoramiento con arreglo al inciso iii) de la letra f) del apartado 1 del artículo 4 sobre su papel en las actuaciones, y, si procede, de asistencia jurídica con arreglo al inciso ii) de la letra f) del apartado 1 del artículo 4 cuando pueda ser parte en el proceso penal.

Artículo 7. Gastos sufragados por la víctima en relación con un proceso penal.

Los Estados miembros, con arreglo a las disposiciones nacionales aplicables, darán a la víctima, cuando ésta sea parte o testigo, la posibilidad de que le sean reembolsados los gastos que le haya ocasionado su participación legítima en el proceso penal.

Artículo 8. Derecho a la protección.

1. Los Estados miembros garantizarán un nivel adecuado de protección a las víctimas y, si procede, a sus familiares o personas en situación equivalente, por lo que respecta a su seguridad y a la protección de su intimidad, siempre que las autoridades competentes consideren que existe un riesgo grave de represalias o claros indicios de una intención clara de perturbar su vida privada.

2. Para ello, y no obstante lo dispuesto en el apartado 4, los Estados miembros garantizarán que, en caso necesario, sea posible adoptar, en el marco de un proceso judicial, las medidas adecuadas para proteger la intimidad o la imagen física de la víctima y de sus familiares o de las personas en situación equivalente.

3. Los Estados miembros velarán además por que, en las dependencias judiciales, pueda evitarse el contacto entre víctima y procesado, salvo que el proceso penal lo requiera. A tal fin, si ha lugar, los Estados miembros dispondrán progresivamente lo necesario para que las dependencias judiciales estén provistas de espacios de espera reservados a las víctimas.

4. Los Estados miembros garantizarán, cuando sea necesario proteger a las víctimas, y sobre todo a las más vulnerables, de las consecuencias de prestar declaración en audiencia pública, que éstas puedan, por resolución judicial, testificar en condiciones que permitan alcanzar ese objetivo, por cualquier medio adecuado compatible con los principios fundamentales de su Derecho.

Artículo 9. Derecho a indemnización en el marco del proceso penal.

1. Los Estados miembros garantizarán a la víctima de una infracción penal el derecho a obtener en un plazo razonable y en el marco del proceso penal una resolución relativa a la indemnización por parte del autor de la infracción, salvo cuando la legislación nacional disponga que, para determinados casos, la indemnización se efectúe por otra vía.

2. Los Estados miembros adoptarán las medidas pertinentes para propiciar que el autor de la infracción indemnice a la víctima adecuadamente.

3. Salvo en caso de necesidad absoluta impuesta por el proceso penal, los objetos restituibles pertenecientes a la víctima y aprehendidos durante las actuaciones se devolverán a la víctima sin demora.

Artículo 10. Mediación penal en el marco del proceso penal.

1. Los Estados miembros procurarán impulsar la mediación en las causas penales para las infracciones que a su juicio se presten a este tipo de medida.

2. Los Estados miembros velarán por que pueda tomarse en consideración todo acuerdo entre víctima e inculpado que se haya alcanzado con ocasión de la mediación en las causas penales.

Artículo 11. Víctimas residentes en otro Estado miembro.

1. Los Estados miembros velarán por que sus autoridades competentes estén en condiciones de tomar las medidas necesarias para paliar las dificultades derivadas del hecho de que la víctima resida en un Estado miembro distinto de aquél en que se haya cometido la infracción, en especial en lo que se refiere al desarrollo de las actuaciones. A tal fin, dichas autoridades deberán sobre todo estar en condiciones de:

- decidir si la víctima puede prestar declaración inmediatamente después de cometerse la infracción,
- recurrir en la mayor medida posible, para la audición de las víctimas residentes en el extranjero, a las disposiciones sobre videoconferencia y conferencia telefónica previstas en los artículos 10 y 11 del Convenio relativo a la asistencia judicial en materia penal entre los Estados miembros de la Unión Europea, de 29 de mayo de 2000.

2. Los Estados miembros velarán por que la víctima de una infracción cometida en un Estado miembro distinto de aquél en que reside pueda presentar la denuncia ante las autoridades competentes de su Estado de residencia en caso de que no haya podido hacerlo en el Estado miembro en el que se cometió la infracción o, si se trata de una infracción grave, en caso de que haya optado por no hacerlo.

La autoridad competente ante la que se haya presentado la denuncia, en la medida en que ella misma no ejerza su competencia a este respecto, la transmitirá sin demora a la autoridad competente del territorio en que se haya cometido la infracción. Esta denuncia se tramitará con arreglo al Derecho interno del Estado en el que se haya cometido la infracción.

Artículo 12. Cooperación entre Estados miembros.

Los Estados miembros deberán apoyar, desarrollar y mejorar la cooperación entre sí para facilitar la defensa más eficaz de los intereses de la víctima en el proceso penal, ya mediante redes directamente vinculadas al sistema judicial, ya mediante vínculos entre organizaciones de apoyo a la víctima.

Artículo 13. Servicios especializados y organizaciones de apoyo a la víctima.

1. Los Estados miembros fomentarán, en el contexto de las actuaciones, la intervención de servicios de apoyo a la víctima que organicen la acogida inicial de ésta y le presten apoyo y asistencia posteriormente, ya sea mediante personal especialmente preparado de los servicios públicos nacionales, ya sea mediante el reconocimiento y la financiación de organizaciones de apoyo a la víctima.

2. Los Estados miembros propiciarán la participación en las actuaciones de dicho personal o de las organizaciones de apoyo a la víctima, en particular por lo que respecta a:

- a) la transmisión de información a la víctima;
- b) la prestación de apoyo a la víctima en función de sus necesidades inmediatas;
- c) el acompañamiento de la víctima, en caso necesario y siempre que resulte posible, durante el proceso penal;
- d) la asistencia a la víctima, cuando ésta lo solicite, una vez que haya finalizado el proceso penal.

Artículo 14. Formación de las personas que intervienen en las actuaciones o que tienen otro tipo de contacto con la víctima.

1. Los Estados miembros propiciarán, a través de sus servicios públicos o mediante la financiación de organizaciones de apoyo a la víctima, iniciativas en virtud de las cuales las personas que intervienen en las actuaciones o que tienen otro tipo de contacto con la víctima reciban la adecuada formación, con especial atención a las necesidades de los grupos más vulnerables.

2. El apartado 1 se aplicará en especial a los agentes de policía y a los profesionales del derecho.

Artículo 15. Condiciones prácticas relativas a la situación de la víctima durante las actuaciones.

1. Los Estados miembros propiciarán la creación gradual, en el marco de las actuaciones en general y especialmente en los lugares en los que puede incoarse el proceso penal, de las condiciones necesarias para tratar de prevenir la victimación secundaria o evitar que la víctima se vea sometida a tensiones innecesarias. Para ello velarán en particular por que se dé una acogida correcta a las víctimas en un primer momento y por que se creen en dichos lugares condiciones adecuadas a la situación de la víctima.

2. A efectos de la aplicación del apartado 1, los Estados miembros tendrán especialmente en cuenta los medios de que disponen las dependencias judiciales, comisarías de policía, servicios públicos y organizaciones de apoyo a la víctima.

Artículo 16. Ámbito de aplicación territorial.

La presente Decisión marco se aplicará a Gibraltar.

Artículo 17. Aplicación.

Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo estipulado en la presente Decisión marco:

- en lo que se refiere al artículo 10, a más tardar el 22 de marzo de 2006,
- en lo que se refiere a los artículos 5 y 6, a más tardar el 22 de marzo de 2004,
- en lo que se refiere a las demás disposiciones, a más tardar el 22 de marzo de 2002.

Artículo 18. Evaluación.

Los Estados miembros transmitirán a la Secretaría General del Consejo y a la Comisión, en las fechas establecidas en el artículo 17, el texto de las disposiciones

que incorporen al ordenamiento jurídico nacional las obligaciones impuestas por la presente Decisión marco. El Consejo evaluará, en el plazo de un año consecutivo a dichas fechas, las medidas adoptadas por los Estados miembros en aplicación de lo estipulado en la presente Decisión marco; se basará para ello en un informe elaborado por la Secretaría General a partir de la información recibida de los Estados miembros y en un informe escrito presentado por la Comisión.

Artículo 19. Entrada en vigor.

La presente Decisión marco entrará en vigor el día de su publicación en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas.

Hecho en Bruselas, el 15 de marzo de 2001.

Por el Consejo
El Presidente
M-I. Klingvall

SENTENCIA TRIBUNAL CONSTITUCIONAL NÚM. 161/1997 (PLENO), DE 2 OCTUBRE

El Pleno del Tribunal Constitucional, compuesto por don José Gabaldón López, Presidente en funciones; don Fernando García-Mon y González-Regueral, don Vicente Gimeno Sendra, don Rafael de Mendizábal Allende, don Julio Diego González Campos, don Pedro Cruz Villalón, don Carles Viver Pi-Sunyer, don Enrique Ruiz Vadillo, don Manuel Jiménez de Parga y Cabrera, don Tomás S. Vives Antón y don Pablo García Manzano, Magistrados, ha pronunciado

EN NOMBRE DEL REY

la siguiente

SENTENCIA

En la cuestión de inconstitucionalidad núm. 4198/1996, planteada por el Juzgado de lo Penal núm. 1 de Palma de Mallorca respecto del art. 380 del Código Penal (Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre) por posible vulneración de los arts. 1.1, 9.3, 17.3, 24.2, 25.2 y 53 CE. Han comparecido el Abogado del Estado y el Fiscal General del Estado. Ha sido Ponente el Magistrado don Carles Viver Pi-Sunyer, quien expresa el parecer del Tribunal.

I. ANTECEDENTES

1. El día 19 de noviembre de 1996 tiene entrada en el Registro de este Tribunal un escrito del Magistrado-Juez del Juzgado de lo Penal núm. 1 de Palma de Mallorca al que se acompaña, junto al testimonio del correspondiente procedimiento, el Auto del referido Juzgado, de 11 de noviembre de 1996, en el que se acuerda plantear cuestión de inconstitucionalidad en relación con el art. 380 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, por su posible contradicción con los arts. 1.º.1; 9.º.3; 17.3, 24.2; 25.2 y 53 CE.

2. La cuestión trae causa del procedimiento penal abreviado seguido contra don Francisco Fernando R.B. por un supuesto delito contra la seguridad del tráfico, previsto en el art. 379 CP, y otro de desobediencia grave a la autoridad, por la negativa a someterse a la prueba de impregnación alcohólica, previsto en el art. 380, en relación con el art. 556, ambos del CP.

Celebrado el acto del juicio oral, el Juzgado de lo Penal núm. 1 de Palma de Mallorca, por providencia de 15 de octubre de 1996, acordó oír a las partes y al Ministerio Fiscal, por el plazo común e improrrogable de diez días, para que pudieran alegar sobre la pertinencia de plantear cuestión de inconstitucionalidad en relación con el art. 380 CP por su posible contradicción con los arts. 1.º.1, 19.º.3, 17.3, 24.2, 25.2 y 53 CE.

Evacuado el trámite de alegaciones conferido, la representación procesal del acusado estimó pertinente el planteamiento de la cuestión de inconstitucionalidad, en tanto que el Ministerio Fiscal no se opuso al mismo.

3. En la fundamentación del auto de planteamiento, el órgano judicial proponente realiza, en síntesis, las siguientes consideraciones:

a) Tras poner de manifiesto que el contenido del fallo que debe dictar depende de la validez de la norma legal cuestionada (art. 35.2 de la LOTC, estima, en primer término, que el art. 380 CP puede contrariar los arts. 17.3 -derecho del detenido a no declarar- y 24.2 -derecho a no declarar contra sí mismo y no confesarse culpable- CE, por cuanto la consecuencia jurídica que se deriva de la negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de los hechos descritos en el art. 379 CP supone una evidente compulsión sobre la persona detenida -situación en la que se hallaba el acusado en el presente proceso cuando se negó a la práctica de la prueba de alcoholemia- o, en general, sobre la persona imputada, lo que puede contravenir los indicados derechos fundamentales. La abundante doctrina establecida hasta este momento por el Tribunal Constitucional no sería aplicable al presente supuesto, pues dicha jurisprudencia habría tenido como sustento la voluntariedad en la aceptación de la prueba.

b) Dudas, que califica de más fidedignas, le suscita al órgano judicial el art. 380 CP al conectarlo con el principio de proporcionalidad de las penas, que cabría deducir, si no se admite que el art. 25.1 CE configura un derecho fundamental a la proporcionalidad abstracta de la pena con la gravedad del delito (STC 65/1986), de los arts. 1.º.1, 9.º.3 y 10.2 CE. La vulneración de tal principio es, en su opinión, de tal entidad que podría haberse excedido el legislador en su competencia en el ámbito de su política criminal y vulnerar los mencionados derechos fundamentales.

Primera razón para sustentar lo anterior es la de que la pena imponible por el delito tipificado en el art. 380 CP, en virtud de la remisión al art. 556 CP, es la de prisión de seis meses a un año, mientras que la prevista para el delito que trata de comprobarse -el del art. 379 CP- es la de arresto de ocho a doce fines de semana o multa de tres a ocho meses y, en cualquier caso, privación del permiso de conducir vehículos a motor o ciclomotores por tiempo superior de uno hasta cuatro años. Es decir, la penalidad para el delito «principal» es de menor gravedad que la establecida para el delito cuestionado, sin que se atisbe justificación alguna para ello. En segundo lugar: si la finalidad de la norma cuestionada es la de intentar favorecer la investigación de los delitos de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o psicotrópicos, la consecuencia jurídica que se anuda al supuesto de hecho sería absolutamente desproporcionada, al no preverse, no ya consecuencias jurídicas menos gravosas para quien se niegue a someterse a pruebas de investigación de otros delitos, sino ni tan siquiera otro supuesto de hecho similar en el Código Penal.

c) Por último, el órgano judicial proponente entiende, en estrecha conexión con el principio de proporcionalidad, que el art. 380 CP suscita dudas de constitu-

cionalidad en relación con los arts. 25.2 y 53.1 CE, al establecer una pena privativa de libertad orientada exclusivamente a una finalidad de prevención general: procurar que los ciudadanos bajo la conminación penal se sometan a las pruebas de detección de alcohol. El mencionado art. 25.2 CE, ubicado en la Sección a que se refiere el art. 53.1 CE, establecería claramente cuál debe ser la orientación de este tipo de penas; esta orientación no se apreciaría en el supuesto de la norma cuestionada, dado que esa finalidad constitucional de prevención especial precisaría como soporte básico la proporcionalidad entre el hecho y la reacción punitiva.

4. Mediante providencia, de 17 de diciembre de 1996, la Sección Segunda de este Tribunal acuerda: admitir a trámite la cuestión de inconstitucionalidad planteada por el Juzgado de lo Penal núm. 1 de Palma de Mallorca; dar traslado de las actuaciones recibidas al Congreso de los Diputados y al Senado, al Gobierno y al Fiscal General del Estado para que en el plazo improrrogable de quince días puedan personarse en el procedimiento y formular las alegaciones que estimaren convenientes (art. 37.2 LOTC) y publicar la incoación de la cuestión en el «Boletín Oficial del Estado».

5. En el «Boletín Oficial del Estado» núm. 312, de 27 de diciembre de 1996, se hace pública la admisión a trámite de la cuestión de inconstitucionalidad núm. 4198/1996.

6. El Abogado del Estado concluye su escrito de alegaciones solicitando la íntegra desestimación de la cuestión y su acumulación a la núm. 2755/1996.

a) La primera de las tres alegaciones sobre el fondo está dedicada a la supuesta infracción de los derechos a no declarar y a no confesarse culpable. Resume en primer lugar el Abogado del Estado la doctrina jurisprudencial aplicable al caso que no habría sido objeto de consideración por el auto de planteamiento, para realizar las siguientes consideraciones: los derechos invocados habrían sido vulnerados, en su caso, no por el art. 380 CP, sino por las normas previas que establecen el deber de someterse a las pruebas y que no han sido cuestionadas (12.2 y 3 de la Ley articulada de Tráfico, Circulación y Seguridad Vial); la doctrina constitucional ceñiría los derechos invocados a las declaraciones o manifestaciones de voluntad sobre la comisión de la infracción o sobre su autoría, sin que el aspirar aire o someterse a análisis clínicos o reconocimientos pueda entenderse como tales declaraciones o manifestaciones; el resultado de las pruebas referidas es incierto, e incierto es también su valoración en el proceso penal, por lo que difícilmente podrían ser catalogadas las mismas como declaración *contra se*.

Es verdad que algunos de los razonamientos se dirigen directamente contra el precepto penal, pero olvidarían tanto su finalidad de explicitar el tipo general de desobediencia, en aras de la seguridad jurídica, como su correlación con la estructura general de dicho tipo. Así, cuando el Juzgado alude a que en los supuestos ahora descritos no se realiza el tipo de desobediencia por falta de uno de sus rasgos subjetivos jurisprudencialmente reconocidos (el dolo directo específico), desconocería, en

general, que de las máximas jurisprudenciales de interpretación de un precepto legal no cabe inferir la inconstitucionalidad de éste, y, en particular, que el dolo directo de desobediencia se presume si se conoce el carácter público de quien da la orden y que otros móviles que pueden concurrir en el hecho son compatibles con aquel dolo y, con ello, penalmente irrelevantes.

b) La segunda alegación del escrito se refiere al reproche de proporcionalidad y se lamenta de la falta de consideración por parte del auto de planteamiento de la trascendental STC 55/1996. En virtud de la doctrina que en ella se incluye no cabría afirmar que el defecto de proporcionalidad afecte a los arts. 1.º.1 y 9.º.3 CE, sino todo lo más al art. 17.1 CE; por otra parte, el que no se ha producido un «exceso manifiesto» en la pena lo demostraría el hecho de que el art. 380 no es sino una especificación del delito de desobediencia grave, con su misma pena, en pro de la seguridad jurídica. Por lo demás, la comparación con el art. 379 no sería afortunada «porque el tipo de conducta castigado y los bienes jurídicos protegidos son heterogéneos; en el caso del art. 379, el peligro abstracto para la seguridad del tráfico; en el del 380, la lesión del principio de autoridad, si se quiere decir así, o de las condiciones mínimas de buen funcionamiento de los poderes públicos legítimos, si se prefiere esta formulación». Tampoco sería adecuada la alusión a la impunidad de la negativa a las pericias respecto a otros delitos, pues desconoce la vigencia general del tipo de desobediencia.

c) El último de los razonamientos del auto se refiere a la posible infracción de los arts. 25.2 y 53.1 CE por parte del art. 380 CP. Dicha infracción sería inexistente en relación al segundo, pues «los mandatos del constituyente al legislador penitenciario sobre la orientación de las penas privativas de libertad contenidos en el art. 25.2 CE no son portadores de un derecho o libertad al que haya de reconocerse un contenido esencial intangible para el legislador».

Tampoco habría contrariedad constitucional desde la perspectiva del art. 25.2 CE. En primer lugar, porque «de la pura fijación de pena privativa de libertad en un precepto del Código Penal no cabe, por lo general, inferir fundadamente que la pena sirve a un fin mejor que a otro»: «entender que prevalece el fin retributivo, la prevención general o la prevención especial es (...) pura apreciación subjetiva». El art. 25.2 CE, en segundo lugar, es neutral respecto al problema de los fines de la pena; «se limita a dar un mandato vinculante para el legislador penitenciario (y también para la Administración penitenciaria y su jurisdicción de control) de que las penas privativas de libertad se orienten a la reeducación y reinserción social». Y finalmente: si el art. 25.2 CE se infringe por falta de proporcionalidad, negada ya ésta deberá negarse también aquella infracción.

7. El escrito del Fiscal General interesa que se dicte Sentencia que declare la inconstitucionalidad del art. 380 de la Ley Orgánica 10/1995 por su contrariedad a los arts. 24.2 y 25 CE.

a) Inicia sus alegaciones por las relativas a los requisitos formales de planteamiento de la cuestión. Debe advertirse al respecto, a la vista de los antecedentes fácticos de la causa que origina la cuestión, que, dado que el precepto cuestionado

admite diversas posibilidades comisivas, que se traducen en distintos medios de comprobación, y por tanto en distintos supuestos de delito de desobediencia, el juicio de relevancia «obliga a limitar el análisis de la posible vulneración de preceptos constitucionales a lo relativo al delito de desobediencia derivado de la negativa a la práctica de la prueba de alcoholemia», único aspecto que se ve afectado por el «fallo» que pueda dictarse. Lo anterior obliga, en consecuencia, a no entrar en la presente cuestión «en el análisis de la posible vulneración del derecho fundamental consagrado en el art. 18.1 CE, en cuanto a la adopción de medidas que puedan afectar a la intimidad personal, para detectar la supuesta conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas».

b) La segunda alegación del Fiscal General, de fondo, se refiere al cuestionamiento del precepto desde la perspectiva del art. 24.2 CE. Se inicia con la transcripción de diversos fragmentos de las SSTC 103/1985 y 107/1985 para concluir de ellos que la afirmación de que la prueba de alcoholemia no es contraria al derecho a no declarar, a no hacerlo contra uno mismo, o a no confesarse culpable se fundamenta en que «al detectado no se le obliga a emitir una declaración de voluntad, que admita su culpabilidad, sino que lo que hace es tolerar el ser objeto de una especial modalidad de pericia». Se trata del «sometimiento a una “pericia de contenido incierto”, sin que la realización de la prueba entrañe exigencia alguna de declaración autoincriminatoria».

La inclusión en el nuevo Código Penal de la figura delictiva del art. 380 conforma «una situación radicalmente distinta»: la oposición a la práctica de la prueba de desobediencia «transciende simplemente del sometimiento a una pericia de contenido incierto para pasar a convertirse en el presupuesto fáctico de un hecho en sí mismo constitutivo de delito (...). Desde este punto de vista, la práctica de la prueba, potencialmente entra en el ámbito de una auténtica “declaración” que no solamente puede ser incriminatoria, sino que de hecho configura un tipo delictivo de carácter eminentemente formal como es el delito de desobediencia. Es decir, que el mismo presupuesto constituye de un lado una forma de pericia y de otro una declaración, que además es inculpatoria». Dicho en otros términos: si la «negativa no exterioriza un contenido relativo a la responsabilidad de una persona que pueda ser el propio del de una declaración», la adición de la coerción consistente en constituir en sí misma un hecho delictivo distinto a aquel que se está investigando la convierte en «manifestación de voluntad de carácter incriminatorio ante ese nuevo tipo delictivo que ha surgido precisamente de la negativa». De conformidad con la STC 197/1995, «resulta evidente que quien resulta compelido a la práctica de la prueba de alcoholemia bajo la amenaza de cometer un nuevo delito, está siendo constreñido a una declaración propiamente incriminatoria, o lo que es lo mismo, se corre el riesgo de “convertir al sujeto del proceso en objeto del mismo”, porque su manifestación en este caso ya no es, ni mucho menos, un medio de defensa». En suma: «quien se niega a realizar la prueba de alcoholemia e incurre sólo por ello en delito de desobediencia, sí realiza una manifestación de voluntad, equiparable a una declaración. Ciertamente es que se podrá afirmar que la negativa a la práctica de la prueba no significa desde luego una “autoconfesión” del

delito contra la seguridad del tráfico (lo cual ya ha sido resuelto por el Tribunal en sentido negativo), ni siquiera tampoco del de desobediencia, pero sería una entelequia afirmar que en relación a este último la mera negativa no es ya equivalente a una autoincriminación».

c) La tercera alegación analiza la misma situación desde el genérico derecho de defensa, indicando por una parte que las prescripciones administrativas que preexistían al nuevo precepto penal constituían una regulación satisfactoria, y que es la autoridad judicial la que, a la vista de los intereses en juego, debe adoptar motivadamente las medidas que estime oportunas.

d) La última de las alegaciones del Fiscal se refiere al principio de proporcionalidad, «que encuentra su base y acomodo en el de legalidad». Resultaría contrario a tal principio, en primer lugar, el que se sancione una conducta que ya se encontraba suficientemente salvaguardada por los correspondientes preceptos de la Ley sobre Tráfico y de su Reglamento, y que permite alternativas en cuanto a su finalidad probatoria a través sobre todo de la actuación judicial de instrucción. «Resulta desproporcionado y contradictorio desde el punto de vista punitivo», en segundo lugar, «que la sanción de la conducta de negativa a la práctica de la prueba, conlleve una pena superior a la que corresponde al delito contra la seguridad del tráfico que se trata de evitar». Y finalmente: «Ningún precepto del Código Penal, ni siquiera en relación a los más graves tipos delictivos, sanciona como delito autónomo de desobediencia la negativa del “sospechoso” a la práctica de ninguna clase de prueba en relación al descubrimiento de los mismos (...). Ni siquiera nuestras leyes procesales contemplan un deber de sometimiento análogo».

8. Por escrito registrado el día 23 de enero de 1997 la Presidencia del Congreso de los Diputados comunica que, aunque no se personará en el procedimiento ni formulará alegaciones, pone a disposición del Tribunal las actuaciones de la Cámara que pudiera precisar.

9. Por escrito registrado el día 24 de enero de 1997, la Presidencia del Senado comunica su acuerdo de personación en el procedimiento y de ofrecimiento de colaboración a los efectos previstos en el art. 88.1 LOTC.

10. Mediante providencia, de 31 de enero de 1997, la Sección Segunda acuerda conceder un plazo de diez días al Fiscal General del Estado para que alegue lo que estime necesario en relación con la acumulación, solicitada por el Abogado del Estado, de esta cuestión con la núm. 2755/1996.

El Fiscal, mediante escrito de 17 de febrero, se suma a la petición del Abogado del Estado, al entender que concurren los requisitos establecidos en el art. 83 LOTC.

11. Mediante providencia de 30 de septiembre de 1997, se señaló para deliberación y votación de la presente cuestión de inconstitucionalidad el día 2 de octubre de 1997.

II. FUNDAMENTOS JURÍDICOS

1. La presente cuestión de inconstitucionalidad tiene por objeto el enjuiciamiento del art. 380 CP desde la perspectiva de los arts. 1.º.1, 9.º.3, 17.3, 24.2, 25.2 y 53 CE. El nuevo tipo penal establece que «El conductor que, requerido por el agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de los hechos descritos en el artículo anterior, será castigado como autor de un delito de desobediencia grave, previsto en el art. 556 de este Código». El Juzgado de lo Penal núm. 1 de Palma de Mallorca considera que este precepto contraría el principio de proporcionalidad de las penas y su orientación hacia la reeducación y reinserción social, y lesiona los derechos a no declarar contra uno mismo y a no confesarse culpable.

El Fiscal General del Estado apoya en lo esencial el planteamiento del auto de cuestionamiento, si bien con una doble limitación: su objeto se reduce al ámbito típico referido a las pruebas de alcoholemia único relevante para la decisión judicial que la suscita; sólo aprecia la contradicción constitucional planteada desde el contenido de los arts. 24.2 (derecho a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable y derecho de defensa) y 25.1 CE (que sería el que acogería el principio de proporcionalidad de las penas).

El Abogado del Estado, por su parte, considera que el fondo de la cuestión no es estimable. Los únicos defectos que en realidad serían atribuibles al precepto cuestionado, y no a los que regulan las pruebas a las que éste se refiere, son rechazables a la luz de la consolidada jurisprudencia de este Tribunal relativa a que las pruebas de detección discutidas no constituyen una declaración en el sentido de los correlativos derechos del art. 24.2 CE y a la luz del canon de análisis de proporcionalidad perfilado recientemente en la STC 55/1996.

2. Antes de entrar en el análisis del fondo de la cuestión planteada debemos precisar su objeto ya que, como queda dicho, el Ministerio Fiscal pretende limitar su alcance únicamente a lo atinente a las pruebas de la alcoholemia. Basa su alegato en la irrelevancia parcial del artículo cuestionado -y con ello la irrelevancia parcial de su validez- para el sentido de la resolución que debe dictar. Entiende que, como lo que se le imputa al denunciado en el procedimiento de origen es su «negativa a someterse a la prueba de alcoholemia», habría que limitar el juicio de constitucionalidad a esta «posibilidad comisiva», a este «supuesto de delito de desobediencia», dejando al margen, en aras a la preservación del sentido y la naturaleza de la cuestión de inconstitucionalidad, el análisis del art. 380 CP en lo relativo a la negativa a las pruebas de detección de la conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas.

Tiene razón la Fiscalía cuando acentúa la trascendencia del requisito de relevancia para la preservación de la correcta utilización del cauce de la cuestión de inconstitucionalidad. Sin embargo, al determinar el objeto de este tipo de proceso constitucional debe tenerse presente que, aunque la cuestión de inconstitucionalidad deba plantearse ineludiblemente con ocasión de la aplicación de un precepto legal

concreto a un caso determinado, el objeto de control es el precepto considerado en abstracto. Aunque, para distinguir la cuestión del recurso de inconstitucionalidad, en algunas sentencias de este Tribunal se haya calificado a la primera como proceso de control concreto, con esta expresión se ha querido destacar que es un proceso que tan sólo puede plantearse con ocasión de la aplicación del precepto cuestionado a un caso concreto y siempre que de su validez dependa el fallo suspendido en el proceso judicial; sin embargo, una vez promovida la cuestión, el objeto y el tipo de control es en lo sustancial idéntico al del recurso de inconstitucionalidad, ya que en los dos casos se trata de contrastar en abstracto el precepto legal con las normas que integran el llamado bloque de la constitucionalidad.

Lo que acaba de decirse no significa que en algún supuesto específico no quepa limitar la cuestión de inconstitucionalidad a un inciso concreto de un determinado precepto legal; sin embargo, esta posibilidad dependerá, en principio, de la concurrencia de dos circunstancias fundamentales: primero, de si el tenor literal del enunciado normativo regula de forma diferenciada distintos supuestos y, en segundo lugar, si éstos suscitan problemas sustancialmente diversos desde la perspectiva constitucional que suscita la duda de inconstitucionalidad.

En el caso aquí enjuiciado, aunque el art. 380 CP se refiere, por remisión al art. 379 CP, a las pruebas relativas a cuatro sustancias diferentes (drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas y bebidas alcohólicas), en el precepto examinado ni se regulan de forma específica las distintas pruebas -circunstancia que se establece en otros preceptos no cuestionados-, ni las cuatro diferentes sustancias presentan una problemática constitucional diferenciada desde la perspectiva de enjuiciamiento planteada por la presente cuestión de inconstitucionalidad, es decir, exclusivamente desde la alegada vulneración del derecho a no declarar y desde la proporcionalidad de la pena de privación de libertad.

3. El fondo de la cuestión suscita dos problemas principales, a saber: la conformidad del art. 380 CP con los derechos a no declarar, a no confesarse culpable y, más en general, con el derecho a la defensa y a la presunción de inocencia contemplados en los arts. 17 y 24.2 CE y, en segundo lugar, la proporcionalidad de la pena ex art. 25.1 CE en relación con los arts. 1.º.1, 9.º.3 CE y, en especial, con el art. 17 del Texto constitucional.

El órgano cuestionante sugiere también otra perspectiva de evaluación constitucional de la norma penal referida: la de la orientación de las penas privativas de libertad hacia la reeducación y reinserción social a la que se refieren los arts. 25.2 y 53.1 CE. Concretamente sostiene que la pena de privación de libertad prevista en el art. 380 CP «está orientada, exclusivamente, a una finalidad de prevención general», con lo que se desconoce el mandato contenido de los preceptos citados de la Constitución. No obstante, como ya adelantábamos y como destaca el Abogado del Estado, los argumentos esgrimidos para sustentar la infracción del art. 25.2 CE y la del art. 53 CE, de improcedente e infundada invocación carecen de poder de convicción.

En efecto, no se entiende por qué esta concreta pena privativa de libertad, descrita abstractamente en el artículo como es lo habitual, no está o no estará orien-

tada en su ejecución a los fines de reeducación y resocialización social. Asimismo, debe recordarse que este Tribunal ha reiterado que las finalidades del art. 25.2 CE no tienen un carácter prioritario sobre otras -de prevención general u otras de prevención especial-; es más, resulta discutible el presupuesto de que la propia imposición de la sanción no despliega ninguna función resocializadora (SSTC 19/1988, 150/1991 y 55/1996).

Por otra parte, si lo que quiere decirse al alegar la vulneración del art. 25.2 CE es que los autores del delito contemplado en el art. 380 CP no requieren socialización, debe precisarse que esta afirmación comporta en última instancia la negación del carácter lesivo del comportamiento típico, que no implicaría ningún atentado a la sociedad, así como la consideración de que la resocialización en cualquiera de sus grados sólo viene indicada con respecto a ciertos delitos. Ninguna de estas afirmaciones y premisas puede ser acogida.

4. El primero de los núcleos de la presente cuestión de inconstitucionalidad se refiere, pues, a la conformidad del nuevo tipo penal con el derecho del detenido a no declarar y con los derechos de todos a no declarar contra sí mismos y a no confesarse culpables. El escrito de la Fiscalía, por su parte, añade la perspectiva del derecho de defensa.

Esta duda de constitucionalidad ha sido ya, en su esencia, expresamente abordada y resuelta por este Tribunal. La STC 103/1985 afirmaba que «el deber de someterse al control de alcoholemia no puede considerarse contrario al derecho a no declarar, a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable, pues no se obliga al detectado a emitir una declaración que exteriorice un contenido, admitiendo su culpabilidad, sino a tolerar que se le haga objeto de una especial modalidad de pericia, exigiéndole una colaboración no equiparable a la declaración comprendida en el ámbito de los derechos proclamados en los arts. 17.3 y 24.2 de la Constitución» (fundamento jurídico 3.º; también, STC 76/1990, fundamento jurídico 10; AATC 837/1988, fundamento jurídico 2.º, y 221/1990, fundamento jurídico 2.º). Contemporáneamente, la STC 107/1985 añadía que la realización de una prueba de alcoholemia no «entraña exigencia alguna de declaración autoincriminatoria del afectado, y sí sólo la verificación de una pericia técnica de resultado incierto y que no exorbita, en sí, las funciones propias de quienes tienen como deber la preservación de la seguridad del tránsito y, en su caso, en mérito de lo dispuesto en el art. 492.1 LECrim, la detención de quien intentare cometer un delito o lo estuviere cometiendo. En estos términos, la verificación de la prueba que se considera supone, para el afectado, un sometimiento, no ilegítimo desde la perspectiva constitucional, a las normas de policía, sometimiento al que, incluso, puede verse obligado sin la previa existencia de indicios de infracción, en el curso de controles preventivos realizados por los encargados de velar por la regularidad y seguridad del tránsito» (fundamento jurídico 3.º; también, SSTC 22/1988 fundamento jurídico 1.º, y 252/1994, fundamento jurídico 4.º).

Esta doctrina ha sido recordada en otras ocasiones con estas u otras palabras. Así, la STC 195/1987 afirmaba rotundamente que «la determinación del grado

de alcohol en sangre a través del correspondiente test de alcoholemia no es contraria a las garantías constitucionales» (fundamento jurídico 2.º); el ATC 61/1983 establecía que «sin perjuicio, naturalmente, del derecho del ciudadano a rehusar la sujeción a tal prueba y de soportar las consecuencias que del rechazo se puedan derivar» (fundamento jurídico 2.º) y la STC 252/1984 reiteraba la caracterización de la prueba de alcoholemia como «una pericia técnica en que la participación del detenido con declaraciones autoinculpadoras está ausente» (fundamento jurídico 4.º). Más recientemente, la STC 197/1995 volvía a negar la catalogación de dicha prueba como declaración (fundamento jurídico 8.º).

5. Debemos ahora reiterar esta doctrina, con ocasión de la resolución de la presente cuestión y de las nuevas dudas de corrección jurídica que al respecto ha levantado el art. 380 del nuevo Código Penal. La resurrección de esta incertidumbre, por cierto, carece de apoyo en la norma cuestionada, que no sólo no establece pruebas de detección de alcohol o drogas en los conductores, como apuntábamos antes, sino que tampoco impone *ex novo* su obligatoriedad: se limita a aumentar el rigor de las consecuencias de su incumplimiento y a elevarlas del ámbito administrativo al penal.

Desde esta perspectiva no se crea propiamente un nuevo precepto jurídico sino que se modifica su sanción, lo que invita a considerar que el nuevo problema de constitucionalidad no radica en la contrariedad al art. 24 CE de una obligación ya preexistente y ya sometida por una u otra vía a la consideración de esta jurisdicción, sino, en su caso, en el tratamiento proporcionado del derecho afectado por la sanción.

Como ya anunciábamos, la reconsideración que ahora se nos pide, ni siquiera ampliando las perspectivas del enjuiciamiento a otros aspectos del propio art. 24, puede dar pie a un cambio de criterio jurisprudencial. Recientemente recordaba el Tribunal Europeo de Derechos Humanos (Sentencia de 17 de diciembre de 1996, caso Saunders contra el Reino Unido, parágrafo 68; previamente en la Sentencia de 25 de febrero de 1993, caso Funke contra Francia, parágrafo 44, y en la Sentencia de 8 de febrero de 1996, caso John Murray contra el Reino Unido, parágrafo 45), que el derecho al silencio y el derecho a no autoincriminarse, no expresamente mencionados en el art. 6 del Convenio, residen en el corazón mismo del derecho a un proceso equitativo y enlazan estrechamente con el derecho a la presunción de inocencia. Nuestra Constitución sí menciona específicamente los derechos «a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable», estrechamente relacionados, en efecto, con el derecho de defensa y con el derecho a la presunción de inocencia, de los que constituye una manifestación concreta.

Así, por una parte, el silencio constituye una posible estrategia defensiva del imputado o de quien pueda serlo, o puede garantizar la futura elección de dicha estrategia. Como explicábamos *in extenso* en la STC 197/1995, mientras que en el viejo proceso penal inquisitivo «regido por el sistema de prueba tasada, el imputado era considerado como objeto del proceso penal, buscándose con su declaración, incluso mediante el empleo del tormento, la confesión de los cargos que se le imputaban,

en el proceso penal acusatorio el imputado ya no es objeto del proceso penal, sino sujeto del mismo, esto es, parte procesal y de tal modo que declaración, a la vez que medio de prueba o acto de investigación, es y ha de ser asumida esencialmente como una manifestación o un medio idóneo de defensa. En cuanto tal, ha de reconocérsele la necesaria libertad en las declaraciones que ofrezca y emita, tanto en lo relativo a su decisión de proporcionar la misma declaración, como en lo referido al contenido de sus manifestaciones. Así pues, los derechos a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable (...) son garantías o derechos instrumentales del genérico derecho de defensa, al que prestan cobertura en su manifestación pasiva, esto es, la que se ejerce precisamente con la inactividad del sujeto sobre el que recae o puede recaer una imputación, quien, en consecuencia, puede optar por defenderse en el proceso en la forma que estime más conveniente para sus intereses, sin que en ningún caso pueda ser forzado o inducido, bajo constricción o compulsión alguna, a declarar contra sí mismo o a confesarse culpable» (fundamento jurídico 6.º).

Por otra parte, los derechos alegados en la presente cuestión entroncan también con una de las manifestaciones del derecho a la presunción de inocencia: la que sitúa en la acusación la carga de la prueba; esta carga no se puede trocar fácticamente haciendo recaer en el imputado la obligación de aportar elementos de prueba que supongan una autoincriminación. En palabras también de la STC 197/1995, «el ejercicio del *ius puniendi* del Estado en sus diversas manifestaciones está sometido al juego de la prueba de cargo o inculpativa de la conducta reprochada y a un procedimiento en el que la persona a la que se le imputa aquélla pueda ejercer su derecho de defensa» (fundamento jurídico 7.º).

6. A la luz de lo anterior tiene pleno sentido la diversidad de perspectivas que desde el propio seno del art. 24.2 CE, y partiendo de un origen y un fundamento dogmático común, aplican al precepto cuestionado el órgano judicial cuestionante y el Fiscal General. La de los derechos a la no declaración y a la no confesión es, desde cierto punto de vista, más restringida, pues puede considerarse que comprende únicamente la interdicción de la compulsión del testimonio contra uno mismo. Mayor amplitud tiene la prohibición de compulsión a la aportación de elementos de prueba que tengan o puedan tener en el futuro valor inculpativo contra el así compelido, derivada del derecho de defensa y del derecho a la presunción de inocencia. Esta amplitud, sin embargo, debe someterse a un doble tamiz en el complejo equilibrio de garantías e intereses que se concitan en el procedimiento sancionador: las garantías frente a la autoincriminación se refieren en este contexto solamente a las contribuciones del imputado de quien pueda razonablemente terminar siéndolo y solamente a las contribuciones que tienen un contenido directamente inculpativo.

Así, en primer lugar, tal garantía no alcanza sin embargo a integrar en el derecho a la presunción de inocencia la facultad de sustraerse a las diligencias de prevención, de indagación o de prueba que proponga la acusación o que puedan disponer las autoridades judiciales o administrativas. La configuración genérica de un derecho a no soportar ninguna diligencia de este tipo dejaría inermes a los poderes públicos en el desempeño de sus legítimas funciones de protección de la libertad y

la convivencia, dañaría el valor de la justicia y las garantías de una tutela judicial efectiva, y cuestionaría genéricamente la legitimidad de diligencias tales como la identificación y reconocimiento de un imputado, la entrada y registro en un domicilio, o las intervenciones telefónicas o de correspondencia. En esta línea, en relación con una diligencia de reconocimiento médico de una imputada, tuvimos ya ocasión de precisar que su ejecución «podría ser compelida mediante la advertencia de las consecuencias sancionadoras que pueden seguirse de su negativa o de la valoración que de ésta quepa hacer en relación con los indicios ya existentes» (STC 37/1989 , fundamento jurídico 8.º).

Los mismos efectos de desequilibrio procesal, en detrimento del valor de la justicia, y de entorpecimiento de las legítimas funciones de la Administración, en perjuicio del interés público, podría tener la extensión de la facultad de no contribución a cualquier actividad o diligencia con independencia de su contenido o de su carácter, o la dejación de la calificación de los mismos como directamente incriminatorios a la persona a la que se solicita la contribución. En suma, como indican el prefijo y el sustantivo que expresan la garantía de autoincriminación, la misma se refiere únicamente a las contribuciones de contenido directamente incriminatorio.

7. Aplicando lo que antecede en los dos fundamentos anteriores a la presente cuestión de inconstitucionalidad, hemos de reiterar, en primer lugar, que las pruebas para la comprobación de la conducción bajo la influencia del alcohol o de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, y, entre ellas, las de espiración de aire a través de un alcoholímetro, no constituyen en rigor una declaración o testimonio, por lo que no pueden suponer vulneración alguna de los derechos a no declarar, a no declarar contra uno mismo y a no confesarse culpable.

Tampoco menoscaban *per se* el derecho a la presunción de inocencia por inversión de la carga material de la prueba. Las pruebas de detección discutidas, ya consistan en la espiración de aire, ya en la extracción de sangre, en el análisis de orina o en un examen médico, no constituyen actuaciones encaminadas a obtener del sujeto el reconocimiento de determinados hechos o su interpretación o valoración de los mismos, sino simples pericias de resultado incierto que, con independencia de que su mecánica concreta no requiera sólo un comportamiento exclusivamente pasivo, no pueden catalogarse como obligaciones de autoincriminarse, es decir, como aportaciones o contribuciones del sujeto que sostengan o puedan sostener directamente, en el sentido antes dicho, su propia imputación penal o administrativa, ya que, según se dijo en la STC 76/1990 respecto de la obligación de exhibir o aportar determinados documentos contables, con ello quien se ve sometido a esas pruebas «no está haciendo una declaración de voluntad ni emite una declaración que exteriorice un contenido admitiendo su culpabilidad». En el mismo sentido se pronuncia la STC 197/1995 en relación con la obligación del titular de un vehículo de identificar al conductor presuntamente responsable de una infracción. De ahí que no exista el derecho a no someterse a estas pruebas y sí, por contra, la obligación de soportarlas.

Esta obligación nace, en efecto, no sólo de la evidente legitimidad genérica de este tipo de actuaciones de los poderes públicos como actuaciones de indagación

de la policía judicial para la detección de la comisión de delitos, sino también de una justificación análoga de las mismas cuando corresponden a la función de supervisión de la Administración de que las actividades peligrosas lícitas se desarrollen en el marco de riesgo permitido por el ordenamiento. Desde la óptica del ciudadano y como contrapartida de la propia permisión del riesgo circulatorio, ésta se traduce en un correlativo deber de soportar estas actuaciones de indagación y control, y de colaborar con su práctica, dentro naturalmente del espacio ya reseñado que demarcan sus garantías procedimentales esenciales. En efecto, la conducción de vehículos a motor es una actividad que puede poner en grave peligro la vida y la integridad física de muchas personas, hasta llegar a convertirse en la actualidad en la primera causa de mortalidad en un segmento de edad de la población española; de ahí que, como sucede con otras muchas actividades potencialmente peligrosas, resulte plenamente justificable que los poderes públicos, que deben velar en primerísimo lugar por la vida de los ciudadanos, supediten el ejercicio de esta actividad al cumplimiento de severos requisitos sometan a quienes quieran desarrollarla a controles preventivos llevados a cabo por parte de las Administraciones Públicas y se anuden a su incumplimiento sanciones acordes con la gravedad de los bienes que se pretende proteger. La obligación de someterse a las pruebas de detección de alcohol u otras sustancias estupefacientes, a pesar de las dudas que pudiera suscitar el tenor literal del art. 380 CP, tiene como objetivo, pues, el de comprobar si los conductores cumplen las normas de policía establecidas para garantizar la seguridad del tráfico. Dicho sometimiento no sólo no supone una autoincriminación en relación con un delito contra la seguridad en el tráfico, por lo ya expuesto, sino que constituye hoy en el nuevo Código Penal el mandato típico de un delito específico de desobediencia, respecto del cual, a su vez, frente a lo que sugiere el Fiscal, carece de sentido plantear la negativa al sometimiento a las pruebas no como delito *per se*, sino como acto de autoincriminación.

El criterio expuesto converge en lo esencial con el de la Resolución (73) 7 del Comité de Ministros del Consejo de Europa, de 22 de marzo de 1973, que indica que «nadie podrá negarse o sustraerse a una prueba del aliento, a que se le tome una muestra de sangre o a someterse a un reconocimiento médico. Las legislaciones nacionales serán las responsables de velar por la aplicación de este principio» (punto II.2 c). Es también acorde con el que sustenta al respecto el Tribunal Europeo de Derechos Humanos (Sentencia de 17 de diciembre de 1996, caso Saunders contra el Reino Unido, parágrafo 69) y la Comisión Europea de Derechos Humanos (asuntos 968/1961 y 8239/1978).

8. El segundo interrogante fundamental que desde la Constitución se dirige al art. 380 CP se refiere a la relación de proporcionalidad entre el desvalor del comportamiento que tipifica y la pena de prisión de seis meses a un año que se le asigna. El desequilibrio resultante constituiría, a juicio del órgano judicial cuestionante y del Fiscal, una infracción de los arts. 1.º.1, 9.º.3 y 25.1 CE: así lo demostraría tanto la suficiencia protectora de la seguridad viaria de medidas alternativas de índole procesal o administrativa, como la comparación de la conducta típica sancionada con la

propia de desobediencia grave, y la de la pena típica con la que merece la conducta a cuya detección se dirigen las pruebas requeridas (arresto de ocho a doce fines de semana o multa de tres a ocho meses, y privación del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores por tiempo superior a uno e inferior a cuatro años).

El planteamiento constitucional del problema indicado por el Fiscal es el adecuado. Como afirmaba la STC 55/1996, «el principio de proporcionalidad no constituye en nuestro ordenamiento constitucional un canon de constitucionalidad autónomo cuya alegación pueda producirse de forma aislada respecto de otros preceptos constitucionales. Es, si quiere decirse así, un principio que cabe inferir de determinados preceptos constitucionales y, como tal, opera esencialmente como un criterio de interpretación que permite enjuiciar las posibles vulneraciones de concretas normas constitucionales. (...). El ámbito en el que normalmente y de forma muy particular resulta aplicable (...) es el de los derechos fundamentales» (fundamento jurídico 3.º). En el presente caso lo que en realidad se plantea es el tratamiento desproporcionado de la libertad personal en cuanto contenido de una sanción, lo que nos lleva naturalmente de la mano del art. 17 CE al art. 25.1 CE (STC 55/1996, fundamento jurídico 3.º *in fine*).

9. Cualquier tacha de desproporción en esta sede y, en general, en jurisdicción de declaración de inconstitucionalidad debe partir inexcusablemente «del recuerdo de la potestad exclusiva del legislador para configurar los bienes penalmente protegidos, los comportamientos penalmente reprobables, el tipo y la cuantía de las sanciones penales, y la proporción entre las conductas que pretende evitar y las penas con las que intenta conseguirlo». En el ejercicio de dicha potestad «el legislador goza, dentro de los límites establecidos en la Constitución, de un amplio margen de libertad que deriva de su posición constitucional y, en última instancia, de su específica legitimidad democrática (...). De ahí que, en concreto, la relación de proporción que deba guardar un comportamiento penalmente típico con la sanción que se le asigna será el fruto de un complejo juicio de oportunidad» que no supone una mera ejecución o aplicación de la Constitución, y para el que «ha de atender no sólo al fin esencial y directo de protección al que responde la norma, sino también a otros fines legítimos que puede perseguir con la pena y a las diversas formas en que la misma opera y que podrían catalogarse como sus funciones o fines, inmediatos a las diversas formas en que la conminación abstracta de la pena y su aplicación influyen en el comportamiento de los destinatarios de la norma -intimidación, eliminación de la venganza privada, consolidación de las convicciones éticas generales, refuerzo del sentimiento de fidelidad al ordenamiento, resocialización, etc.- y que se clasifican doctrinalmente bajo las denominaciones de prevención general y de prevención especial. Estos efectos de la pena dependen a su vez de factores tales como la gravedad del comportamiento que se pretende disuadir, las posibilidades fácticas de su detección y sanción, y las percepciones sociales relativas a la adecuación entre delito y pena» (STC 55/1996, fundamento jurídico 6.º).

«La reflexión anterior anticipa ya los límites que en esta materia tiene la jurisdicción de este Tribunal frente al legislador (...). Lejos (...) de proceder a la

evaluación de su conveniencia, de sus efectos, de su calidad o perfectibilidad, o de su relación con otras alternativas posibles, hemos de reparar únicamente, cuando así se nos demande, en su encuadramiento constitucional. De ahí que una hipotética solución desestimatoria ante una norma penal cuestionada no afirme nada más ni nada menos que su sujeción a la Constitución, sin implicar, por lo tanto, en absoluto, ningún otro tipo de valoración positiva en torno a la misma» (fundamento jurídico 6.º). En suma, no se trata ahora de evaluar la eficacia o la bondad del art. 380 ni de calibrar el grado de desvalor de su comportamiento típico o el de severidad de su sanción. Sólo nos compete enjuiciar si en esta intervención legislativa se han respetado los límites externos que el principio de proporcionalidad impone desde la Constitución al tratamiento de la libertad personal.

10. Antes de enjuiciar la alegada desproporción de la sanción desde la perspectiva suscitada por el órgano cuestionante, conviene precisar, como *prius* lógico de este enjuiciamiento, los bienes o intereses que la norma cuestionada pretende proteger. Esta primera aproximación al problema de proporcionalidad suscitado podría incluso conducir ya a su resolución desestimatoria «si el sacrificio de la libertad que impone la norma persigue la preservación de bienes o intereses, no sólo, por supuesto, constitucionalmente proscritos, sino ya, también, socialmente irrelevantes (STC 111/1993, fundamento jurídico 9.º)» (STC 55/1996, fundamento jurídico 7.º).

Como se desprende de la rúbrica del capítulo en el que se inscribe «delitos contra la seguridad del tráfico», de la caracterización como «conductor» de su sujeto activo y de la naturaleza de la conducta que las pruebas a las que se refiere trata de verificar -conducción de un vehículo a motor- no cabe duda de que la de protección de la seguridad en el tráfico rodado forma parte de las finalidades esenciales del art. 380 CP. La propia expresión de esta finalidad inmediata lleva a la constatación de otra mediata: el riesgo que se trata de evitar -la seguridad que se trata de protegerlo es fundamentalmente para «la vida o la integridad de las personas» (art. 381), bienes que se integran así en el ámbito de protección de la norma.

Una segunda inferencia de la finalidad de la norma cuestionada tiene su origen en la catalogación expresa del tipo como de «desobediencia grave, previsto en el art. 556» CP. La punición de la desobediencia trata, por una parte, de proteger el «orden público», tal como indica el título en el que se ubica el delito. Dicho orden público se entiende en la doctrina y en la jurisprudencia del Tribunal Supremo bien como orden jurídico, bien como paz social, o como clima de tranquilidad en la esfera no íntima o privada de los ciudadanos, o como coexistencia social, pacífica y adecuada de las relaciones interindividuales. Si bien este primer aspecto del objeto de protección puede verse como una mera abstracción del ya definido como seguridad del tráfico, que sería el orden y el sector concreto de lo público que se trata de asegurar, debe destacarse una segunda finalidad protectora propia del tipo penal de desobediencia, cual es la constituida por la dignidad y las condiciones de ejercicio de la legítima función pública -también llamado principio de autoridad-, aspecto éste de protección que acentúa el Abogado del Estado en el presente proceso.

La constatación anterior de las finalidades de la norma cuestionada, corroborada por el debate parlamentario habido en la tramitación de la disposición, demuestra la razonabilidad de la medida y no tiene mayores ambiciones de precisión que las que sirven al análisis de la alegación de posible desproporción de la pena del art. 380 CP. A partir de dicha conclusión no requiere mayor fundamentación, por su obviedad, la afirmación del carácter socialmente relevante de los bienes protegidos. La indiscutible trascendencia de los mismos debe, sin duda, tenerse muy presente al enjuiciar la proporcionalidad de las penas previstas. Por lo demás, que la norma no persigue dichas finalidades legítimas a través de la punición del ejercicio de derechos fundamentales, y en concreto del derecho de defensa, del derecho del detenido a no declarar, del derecho a no declarar contra uno mismo y a no confesarse culpable, y del derecho a la presunción de inocencia, es algo que ya hemos argumentado y concluido en el fundamento anterior.

11. El órgano judicial cuestionante no pone en duda la idoneidad cualitativa de la sanción de prisión de seis meses a un año para procurar el sometimiento de los conductores a las pruebas de detección y para contribuir así a la consecución de los demás fines mediatos de la norma. Sí alega, en cambio, la desproporción de la sanción dada la existencia de otras medidas menos gravosas. Respecto del canon para determinar la proporcionalidad de un precepto basado en el argumento de «la existencia o no de medidas alternativas menos gravosas pero de la misma eficacia que la analizada», ya hemos dicho que el control de este Tribunal Constitucional «tiene un alcance y una intensidad muy limitadas», so pena de arrogarse un papel de legislador imaginario que no le corresponde y de verse abocado a realizar las correspondientes consideraciones políticas, económicas y de oportunidad que le son institucionalmente ajenas y para las que no está orgánicamente concebido, pues «sólo si a la luz del razonamiento lógico, de datos empíricos no controvertidos y del conjunto de sanciones que el mismo legislador ha estimado necesarias para alcanzar fines de protección análogos, resulta evidente la manifiesta suficiencia de un medio alternativo menos restrictivo de derechos para la consecución igualmente eficaz de las finalidades deseadas por el legislador, podría procederse a la expulsión de la norma del ordenamiento» (STC 55/1996, fundamento jurídico 8.º).

Las medidas alternativas han de ser, pues, palmariamente de menor intensidad coactiva y de una funcionalidad manifiestamente similar a la que se critique por desproporcionada. Las que alega el Ministerio Fiscal que reúnen dichas características son la inmovilización del vehículo del conductor que se niega al sometimiento de la prueba de detección de alcohol o drogas, las sanciones administrativas preexistentes a la nueva pena, y la imposición de dichas pruebas por los Juzgados de Instrucción en el marco del ordenamiento procesal penal.

Pues bien, desde los estrictos límites a los que debe ceñirse nuestro enjuiciamiento, debe afirmarse que las medidas alternativas aducidas o no son palmariamente menos gravosas para los ciudadanos -no lo son, por ejemplo, las medidas de compulsión judicial directa previstas en nuestro ordenamiento- no tienen de forma manifiesta una similar eficacia -no la tienen la inmovilización del vehículo ni las

sanciones administrativas, cuya menor gravedad impide a este Tribunal concluir que vayan a causar similares efectos-. Ninguna de las propuestas resulta, pues, convincente para afirmar la manifiesta falta de necesidad de la pena del art. 380 CP.

12. La posible tacha de desproporción en la que más abundan el auto de planteamiento y el informe del Fiscal es la que se derivaría de la comparación directa entre el desvalor del comportamiento tipificado y la cuantía de la sanción. Sostendrían la afirmación de un tal desequilibrio inconstitucional los siguientes argumentos: el cotejo de la sanción del art. 380 CP (que por remisión al art. 556 CP es de seis meses a un año de prisión) con la más leve del que le precede («arresto de ocho a doce fines de semana o multa de tres a ocho meses y, en cualquier caso, privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, respectivamente, por tiempo superior a uno y hasta cuatro años»), que castiga un comportamiento, el de conducción bajo la influencia de las drogas o del alcohol, a cuya detección se dirige instrumentalmente el comportamiento que impone el precepto cuestionado; la comparación de la gravedad de los comportamientos que se catalogaban jurisprudencialmente como de desobediencia grave con el ahora conceptualizado como tal; la impunidad de la negativa del imputado a someterse a pericias de indagación en relación con cualquier otro tipo de delitos, incluidos los más graves y la intención típica del sujeto activo del delito de velar por su defensa o por su dignidad, lo que disminuiría el desvalor de su conducta.

En aplicación de las ideas fundamentales relativas al principio de proporcionalidad como criterio de enjuiciamiento del tratamiento de derechos fundamentales, hemos de reiterar que la relación final que guarde la magnitud de los beneficios obtenidos por la norma penal y la magnitud de la pena es el fruto de un complejo análisis político-criminal y técnico que sólo al legislador corresponde y que, por ende, en ningún caso se reduce a una exacta proporción entre el desvalor de la sanción y el desvalor del comportamiento prohibido, según un hipotético baremo preciso y prefijado. La relación valorativa entre precepto y sanción sólo será indicio de una vulneración del derecho fundamental que la sanción limita cuando atente contra «el valor fundamental de la justicia propio de un Estado de Derecho y de una actividad pública no arbitraria y respetuosa con la dignidad de la persona [SSTC 66/1985, fundamento jurídico 1.º; 65/1986, fundamento jurídico 2.º; 160/1987 fundamento jurídico 6.º b) ; 111/1993, fundamento jurídico 9.º; 50/1995), fundamento jurídico 7.º]» (STC 55/1996, fundamento jurídico 9.º); es decir, cuando concurra un «desequilibrio patente y excesivo o irrazonable entre la sanción y la finalidad de la norma» a «partir de las pautas axiológicas constitucionalmente indiscutibles y de su concreción en la propia actividad legislativa» (STC 55/1996, fundamento jurídico 9.º). Sólo este criterio de proporcionalidad es el que corresponde aplicar a este Tribunal para la evaluación de si se ha producido un sacrificio excesivo del derecho fundamental que la pena restringe. A ese contenido mínimo de proporcionalidad se constriñe, pues, nuestro juicio, por lo que, como hemos reiterado, no comporta ninguna evaluación añadida de calidad o de conveniencia de la norma cuestionada.

13. A la vista de los importantes bienes e intereses protegidos que resumíamos en el fundamento jurídico 10 y a pesar de la indudable severidad sancionadora que en sí supone la imposición de una pena privativa de libertad, no constatamos un «desequilibrio patente y excesivo o irrazonable» entre el desvalor de la conducta y la sanción que nos conduzca a afirmar que se ha producido una lesión de la libertad desde la perspectiva de los arts. 17.1 y 25.1 CE.

Ninguno de los argumentos comparativos que se aportan en oposición a esta conclusión posee capacidad de convicción para modificarla:

a) Como señala el Abogado del Estado, la comparación con el art. 379 CP, en primer lugar, ignora la entrada en juego en el art. 380 CP de un nuevo bien jurídico, el propio de los delitos de desobediencia, que no queda comprendido o consumido, cuando menos no totalmente, en la protección de la seguridad del tráfico que procura la interdicción de la conducción bajo la influencia del alcohol o de las drogas del art. 379 CP.

No es ésta la única objeción que debe oponerse a la comparación propuesta. De una parte, debe advertirse que no siempre el legislador considera en el Código Penal vigente de menor gravedad o merecedores de menor sanción los comportamientos de incidencia más lejana en el bien finalmente protegido que los que lo afectan de una manera más inmediata. El peligro abstracto o remoto puede merecer un castigo mayor que el próximo; y esto es, a juicio del legislador, lo que sucede en este caso, en el que, de no atajarse el peligro abstracto se incrementaría de modo incalculable el número de casos en que se produciría el peligro próximo. Por otra parte, debe resaltarse que la conducción bajo la influencia de las drogas o del alcohol no sólo constituye un comportamiento delictivo autónomo, sino también una forma de comportamiento imprudente que puede lesionar la vida y la integridad física de las personas. La obligación de someterse a las pruebas referidas en el art. 380 no pretende únicamente la detección y evitación de una conducta peligrosa, sino que se dirige instrumentalmente también a la detección y evitación de la comisión de homicidios y lesiones imprudentes.

b) La comparación con el delito genérico de desobediencia grave parte de una interpretación no irrazonable pero discutible del mismo en torno a la inherencia de ciertos elementos subjetivos de los que carecería supuestamente el comportamiento que describe el art. 380 CP, que sería así más leve. Se dice así que es propio del delito de desobediencia el ánimo del sujeto activo de socavar, desprestigiar o menospreciar el principio de autoridad, y que esa intención, en cambio, estaría siempre ausente en el conductor que se niega a las pruebas de detección de la influencia del alcohol o de drogas, o bien, en cualquier caso, que no sería relevante, pues el nuevo tipo del art. 380 CP no la exigiría.

Debemos recordar, en relación con ello, que no corresponde a este Tribunal, sino a los órganos judiciales y significativa y definitivamente al Tribunal Supremo, indicar cómo han de interpretarse los preceptos penales. Es la contemplación abstracta del precepto penal cuestionado, de la opción legislativa en sí, la que corresponde a esta jurisdicción de declaración de inconstitucionalidad; por ello no parece de recibo los argumentos basados en un determinado entendimiento de las normas cotejadas:

presupone discutiblemente la existencia de cierto ánimo peculiar de desprestigio de la autoridad en el delito genérico de desobediencia y parece negar, también discutiblemente, su existencia fáctica en la conducta tipificada en el art. 380 CP o su exigencia normativa en el enunciado normativo de éste.

En este ámbito de comparación con el delito de desobediencia grave se ha intentado también sustentar la desproporción en el plano objetivo de los tipos comparados: en que en la desobediencia específica del art. 380 CP falta la gravedad propia de la desobediencia del art. 556 CP, con lo que se establecería una pena igual para comportamientos de gravedad notablemente desigual. Sin embargo, tampoco este argumento parece convincente para sostener el reproche de inconstitucionalidad, pues, con independencia del juicio que al respecto pudieran venir realizando algunos órganos judiciales y con independencia también de cualquier otra consideración de política criminal, no puede calificarse en absoluto de irrazonable el que el legislador haya decidido catalogar como grave un determinado tipo de desobediencia en virtud de que se produce en un ámbito socialmente tan trascendente como es el de la seguridad del tráfico en relación con la conducción bajo la influencia de las drogas o del alcohol. La orden cuya desobediencia se sanciona tiende a proteger, en última instancia, bienes tan trascendentales como la vida y la integridad física de las personas.

c) Cuando se afirma, en tercer lugar, la impunidad de otras conductas de resistencia al sometimiento a diligencias de indagación, se está volviendo a introducir como elemento de comparación, no otra opción legislativa, que es lo único procedente en este ámbito de análisis de proporcionalidad de las normas, sino un modo altamente discutible de entender y aplicar el delito genérico de desobediencia grave, que excluiría genéricamente de su ámbito la oposición de un imputado por cualquier otro delito a ser objeto de pericias de indagación o de reconocimiento. Por lo demás, ninguna relevancia tiene en materia de proporcionalidad lo que también se sugiere como agravio comparativo: la especificación típica de este tipo de desobediencia frente a otras que también se producirían en el ámbito procesal o preprocesal. En definitiva, del hecho de que el legislador penal especifique un tipo concreto de desobediencia grave no puede derivarse, sin más, ninguna tacha de desproporción.

d) La última de las líneas argumentales que podrían apuntar a un posible desequilibrio directo entre precepto y sanción es la que sostiene la levedad del comportamiento incriminado en virtud del ánimo del sujeto activo de proteger su integridad física o sus intereses en un futuro procedimiento.

Pero, como hemos visto, esta intención subjetiva no tiene el respaldo objetivo del ejercicio de los correspondientes derechos procesales o a la intimidad o a la integridad física, sea porque directamente no entran en juego en el tipo de pruebas cuya denegación se sanciona, sea porque deban ceder frente a otros derechos o intereses preponderantes. El que, por lo demás, sin esa cobertura objetiva, puedan pervivir dichos elementos subjetivos, constituye un dato que en función del origen del ánimo o de su intensidad o de otro tipo de circunstancias toma ya en cuenta la legislación penal en sus preceptos generales para la precisión del grado de injusto del hecho y del grado de culpabilidad, y con ello para atemperar o incluso para

negar la pena. Dicho en otros términos: aun admitiendo su discutible inherencia al comportamiento, las intenciones subjetivas alegadas no comportan una automática y significativa reducción del desvalor del comportamiento; cuando lo hagan según los criterios generales del Código Penal, generarán la correspondiente reducción de la sanción.

e) Una última objeción de desproporción de la sanción del art. 380 repararía en la posible levedad de la desobediencia en los supuestos en los que el sujeto activo no ha sido advertido de las consecuencias penales de su negativa a someterse a las pruebas de detección de una conducción en condiciones inadecuadas. Basta señalar al respecto que en el ordenamiento jurídico y, singularmente, en el Código Penal existen instrumentos más que suficientes para valorar las consecuencias que pudieran derivarse de tal circunstancia.

En suma, hemos de negar que la gravedad de la sanción del art. 380 CP suponga, por su desproporción con los fines de esta norma o con el desvalor del comportamiento que tipifica, una lesión del derecho a la libertad. Dicha sanción no supone, desde la perspectiva constitucional que nos es propia, un sacrificio inútil, innecesario o excesivo de la libertad.

FALLO

En atención a todo lo expuesto, el Tribunal Constitucional, POR LA AUTORIDAD QUE LE CONFIERE LA CONSTITUCION DE LA NACION ESPAÑOLA,

Ha decidido

Desestimar la presente cuestión de inconstitucionalidad.
Publíquese esta sentencia en el «Boletín Oficial del Estado».

Dada en Madrid, a dos de octubre de mil novecientos noventa y siete.-José Gabaldón López.-Fernando García-Mon y González-Regueral.-Vicente Gimeno Sendra.-Rafael de Mendizábal Allende.- Julio Diego González Campos.-Pedro Cruz Villalón.-Carles Viver Pi-Sunyer.-Enrique Ruiz Vellido.-Manuel Jiménez de Parga y Cabrera.-Tomás S. Vives Antón.-Pablo García Manzano.-Firmado y rubricado.

VOTO PARTICULAR

que formula el Magistrado don Pablo García Manzano a la sentencia dictada en la cuestión de inconstitucionalidad núm. 4198/1996, al que se adhiere el Magistrado don Vicente Gimeno Sendra

1. Las razones de mi respetuoso disenso, formulado en la deliberación, frente a la sentencia que ha declarado la constitucionalidad del art. 380 del Código Penal, desestimando la cuestión de constitucionalidad planteada por el Juez de lo Penal núm. 1 de Palma de Mallorca, se fundan en el segundo aspecto de la duda de constitucio-

nalidad, es decir, en el no atenuamiento del precepto legal cuestionado al principio de proporcionalidad en relación con los arts. 17.1 y 25 de la CE, pues acepto la primera parte de la fundamentación jurídica de la sentencia de la que discrepo, en cuanto a que no vulnera el derecho del sometido a la prueba de alcoholemia a no declarar contra sí mismo, es decir, a no autoinculparse, por las razones que sirven de soporte al fallo, cuya reiteración es, por tanto, improcedente.

2. La proporcionalidad no significa tan sólo, desde mi punto de vista, una adecuación de medios a fines desde la perspectiva cuantitativa, que aquí haría relación con la pena de privación de libertad que el precepto cuestionado, en relación con el art. 556 del CP asigna al delito o, al menos, no sólo es encuadrable la proporcionalidad en tal dimensión cuantitativa. El primer escalón de mi razonamiento disidente, en este punto, es que la criminalización de conductas, es decir, elevación del ilícito administrativo, con el que venía siendo configurada la negativa, a la categoría de hecho penalmente punible, tipificándolo como delito en el precepto cuestionado, no debe ser actividad legislativa realizada de manera incondicionada cualquiera sea la plausibilidad del fin perseguido (y aquí lo es, como el de evitar a ultranza la conducción bajo la influencia del alcohol o de sustancias susceptibles de alterar la conducción de vehículos a motor), sino sometida, dentro de la libre configuración que ostenta el poder legislativo, al principio constitucional de interdicción de la arbitrariedad (art. 9.3 CE). Para ello, ha de partirse de que la criminalización de la conducta llevada a cabo en el art. 380 CP, sólo podía producirse normativamente mediante la siguiente alternativa: o bien se incorporaba un tipo delictivo *ex novo* al Código Penal, o bien la conducta se encuadraba en alguna de las conductas ya tipificadas como delito; no se me alcanza un *tertium genus*.

El legislador del Código Penal de 1995 ha optado aquí por la segunda vía: el encuadramiento de la negativa en los delitos de desobediencia, configurándolo como desobediencia grave y asignándole la pena privativa de libertad correspondiente a los autores de éste, del art. 556 del mismo Código punitivo, es decir, prisión de seis meses a un año. Pues bien, no existe, a mi juicio, correspondencia entre la estructura jurídico-penal en la que se ha alojado este nuevo delito y la conducta real objeto de reproche: no responde ésta al dolo específico de quebrantar o socavar el principio de autoridad, en la abstracción que debe recoger la norma, sino al de eludir la indagación y comprobación del delito tipificado en el anterior art. 379 del mismo Código. Tropezaba así el precepto con el principio de proporcionalidad, en relación con el art. 9.3 de la CE, que prohíbe la interdicción de la arbitrariedad.

Y no se diga que se trataría en tal caso de mera deficiencia de técnica legislativa, pues que al comportamiento reprochado se le asigna una pena privativa de libertad, con merma real de la esfera de libertad personal garantizada por el art. 17.1 de la Norma suprema.

3. En el análisis del principio de proporcionalidad ha de prestarse especial atención al juicio de necesidad, pues, como pone de manifiesto el Ministerio Fiscal, la conducta inculpada se encontraba suficientemente salvaguardada por las normas administrativas.

Pues bien, la subsistencia del ilícito administrativo, si consideramos que el conductor usuario de las vías de circulación no puede utilizarlas con una tasa de alcohol superior a la máxima permitida (art. 12.1 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, Real Decreto Legislativo 339/1990), y los controles preventivos dirigidos a la verificación de esta obligación de policía administrativa, ponen de relieve que la tipificación penal aparece como medio de coerción, instrumentalmente dirigido a lograr la observancia de tal obligación, para la que ya existían, y existen, medios alternativos de menor entidad aflictiva y a los que cabe atribuir la misma o superior eficacia. Nos referimos a medidas tales como la inmovilización del vehículo, las multas administrativas, la suspensión temporal del permiso de conducir y, en fin, el arsenal de medidas que el Ordenamiento administrativo puede arbitrar a tal fin, sin necesidad de criminalizar una conducta, que sigue asentando su núcleo en la infracción de normas encuadradas en el ámbito de la policía de circulación, respetando así el principio de intervención mínima que debe orientar la actividad del legislador penal.

4. La falta de proporcionalidad en su dimensión cuantitativa se muestra aquí, finalmente, de modo más patente, en cuanto se asigna pena superior o más grave -la referida de prisión- al delito instrumental del art. 380, que al delito-base o principal de la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o drogas del art. 379, tal como aduce el Juez cuestionante, lo que puede desembocar en consecuencias jurídico-penales de trato desigual, y, por tanto, en sentencias condenatorias que pugnen con el sentido de adecuación de medios a fines que se halla en la base del principio de proporcionalidad, que también desde esta perspectiva intrínseca y de ponderación penológica resulta, a mi juicio, infringido.

5. Por las razones que sucintamente dejo expuestas, la sentencia debió estimar la cuestión planteada por el Juzgado de lo Penal núm. 1 de Palma de Mallorca, y declarar la inconstitucionalidad del art. 380 del Código Penal, por vulnerar los arts. 17.1 y 25 CE.

Y al amparo del art. 90.2 LOTC suscribo el presente voto particular en Madrid, a dos de octubre de mil novecientos noventa y siete.-Pablo García Manzano.-Vicente Gimeno Sendra.-Firmado y rubricado.

VOTO PARTICULAR

que formula el Magistrado don Enrique Ruiz Vadillo a la sentencia dictada por el Pleno del Tribunal Constitucional en la cuestión de inconstitucionalidad núm. 4198/1996, al que se adhiere el Magistrado don Fernando García-Mon y González-Regueral

Respetando muy profundamente el criterio de mis compañeros del Tribunal Constitucional que con su voto mayoritario han aprobado la sentencia a la que acabamos de hacer referencia, debo expresar mi punto de vista discrepante, teniendo en cuenta por lo que a continuación diré, que, en mi modesta opinión, debió declararse la inconstitucionalidad del precepto:

1. Parto, desde luego ello es obvio, de la doctrina sentada por la jurisprudencia de este Tribunal. En efecto, en este sentido, dice la STC 55/1996 «que la realización del juicio de necesidad compete al legislador es una afirmación que ya hemos reiterado y justificado, al igual que la del amplio margen de libertad del que goza y que deriva, no sólo de la abstracción del principio de proporcionalidad (STC 62/1982, fundamento jurídico 5.º) y de la reseñada complejidad de la tarea, sino también y sobre todo de su naturaleza como “representante en cada momento histórico de la soberanía popular” (SSTC 11/1981 y 332/1994)». Pero no se puede desconocer que la misma sentencia dice a continuación que, a pesar de que el control constitucional acerca de la existencia o no de medidas alternativas menos gravosas pero de la misma eficacia de la analizada tiene un alcance y una intensidad muy limitadas... y de que cuando se trata de analizar la actividad del legislador en materia penal, desde la perspectiva del criterio de la necesidad de la medida, el control constitucional debe partir de pautas valorativas constitucionalmente indiscutibles, cabe, por consiguiente, que en determinadas circunstancias este Tribunal establezca unos criterios que sirvan de frontera a la tarea, ciertamente muy difícil y compleja, de la tipificación de determinadas conductas en el Código Penal y en las leyes penales especiales, así como la fijación de las correspondientes penas. Este es, creo, el caso ciertamente excepcional.

2. Obligar a una persona, bajo la amenaza de incurrir en un delito castigado con pena privativa de libertad, a someterse a las correspondientes pruebas de alcoholemia o de detección de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, que pueden llegar a la extracción de sangre para su posterior análisis clínico, representa en la práctica imponer al acusado (cfr. la relación del art. 380 con el 379 del Código Penal) la carga de colaborar con la acusación para el descubrimiento de la verdad en términos incompatibles con la libertad del ejercicio del derecho de defensa.

En este sentido, me apoyo en la doctrina reiterada de este Tribunal (cfr., entre otras, STC 124/1990 , fundamento jurídico 3.º) según la cual, la presunción de inocencia libera precisamente al acusado de probar su propia inocencia y, por tanto, le permite mantener una posición de pasividad que excluye toda idea de colaboración coercitiva.

3. Es cierto que el resultado de esta prueba puede ser favorable o adverso al acusado, pero esta incertidumbre es denominador común de todo el sistema probatorio. La prueba en el proceso penal se dirige al descubrimiento de la verdad real, siempre dentro de determinadas exigencias y limitaciones. Cuando ésta se conoce, ya no es necesaria aquélla. El imputado no tiene obligación de declarar contra sí mismo, y si declara y falta a la verdad, ningún reproche, desde la perspectiva jurídica, se le puede hacer.

4. Cosa muy distinta es que frente a la negativa a realizar la prueba de expulsión de aire de los pulmones (no de impedir la extracción de sangre, que tiene unas muy distintas, y a veces graves, connotaciones; pensemos en determinados y no infrecuentes

contagios y en el descubrimiento de una intimidad que no se quiere exteriorizar), el juzgador pueda obtener determinadas conclusiones, como es frecuente en la práctica, que, si son razonablemente motivadas, puedan servir de soporte a la condena. Por otra parte, la prueba testifical constituye, sin duda, un instrumento valiosísimo para que el juzgador alcance la correspondiente convicción. Y de ello, dan prueba muchas resoluciones de los Tribunales del orden jurisdiccional penal.

5. El problema que plantean los conductores que circulan con un vehículo de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas, etc., es muy grave. Nadie lo pone en duda, como tampoco es dudoso que los poderes públicos han de tomar las medidas oportunas para evitarlo o corregirlo. La dificultad radica en las formas de reacción utilizadas en la legítima lucha contra estos graves comportamientos antisociales.

El trasvase de conductas desde la ilicitud administrativa a la penal, también llamado proceso de criminalización de conductas, ha de hacerse siempre, dentro de la extraordinaria libertad de apreciación que corresponde al legislador, bajo ciertas y determinadas exigencias.

El problema nace en términos, a mi juicio, de contradicción con principios esenciales, cuando esta obligación de someterse a determinadas pruebas, se impone, como ya dijimos, bajo la amenaza de comisión de una infracción penal castigada con pena privativa de libertad.

6. La negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de los hechos a los que se refiere el artículo anterior (el 379: conducir bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas), da lugar a un delito de desobediencia grave previsto y penado en el art. 556 del mismo Código Penal de 1995, que establece la pena de prisión de seis meses a un año, superior, por consiguiente, a la que se asocia al delito que, a estos efectos, podemos llamar principal que lleva aparejada la pena de arresto de ocho a doce fines de semana o multa de tres a ocho meses (además, de la privación del derecho a conducir). De tal manera que, el que requerido por agente de la autoridad para llevar a cabo estas comprobaciones, si no se aquieta frente a estas pruebas (en cuya negativa puede estar en juego el escrúpulo, lógico por otra parte, como ya pusimos de manifiesto, a someterse a una extracción de sangre, por ejemplo, o a otras que puedan establecerse) si, después, prueba que no condujo bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, etc., sufrirá una pena superior a la que le hubiera correspondido si acepta el hecho de conducir bajo dicha influencia, lo cual no parece ser conforme a la lógica, aunque esté construido con la recta intención de disminuir los accidentes de tráfico, tema al que en seguida haremos referencia.

Esta subsunción de la conducta del requerido a no someterse a tales pruebas debe dejarla el legislador al tratamiento «normal» de las desobediencias y a sus intensidades, sin hacer una tipificación específica que es lo que, en mi opinión, le sitúa extramuros de la constitucionalidad.

7. No debe pensarse que con estas reservas se rebaja la defensa que la sociedad tiene derecho a utilizar frente a esta «calamidad pública». Al contrario, las medidas administrativas que pueden consistir en la inmovilización del vehículo, en la retirada del permiso, en el pago de una multa, etc., son a veces más eficaces que la pena y, en cambio, cuando el sistema sigue esta ordenación se respetan dentro de los límites posibles los principios básicos del Ordenamiento jurídico que, dicho sea con el máximo respeto, quedan conculcados con estas tipificaciones que son novedad en nuestro Derecho aunque existan en otros Ordenamientos jurídicos.

8. La falta de «colaboración» en el descubrimiento de otros delitos, mucho más graves, y sin desconocer la significación del que se contempla en el art. 379, no se castiga, porque hacerlo, como ya he dicho, supone, ese es al menos mi punto de vista, exigir, de alguna manera, al acusado que colabore con la acusación, camino muy delicado y que puede conducir a consecuencias especialmente importantes y con unos posibles efectos expansivos no previstos ni, sin duda, deseados.

9. No corresponde al Tribunal Constitucional establecer aquellas fórmulas alternativas que pudieran servir, dentro siempre del relativismo con el que opera el Derecho, de punto de referencia a una posible sustitución, pero como el voto particular no significa nunca la expresión de la voluntad del Tribunal, antes al contrario, la discrepancia siempre respetuosa, con el criterio mayoritario parece, como ya se dijo y ahora se insiste, que hay una mayor libertad en la exteriorización de unas determinadas convicciones, y en este sentido, debo señalar, que pudiera entenderse como un cierto contrasentido que agotando, como sin duda agota el legislador penal de 1995, las fórmulas para descubrir el delito de conducción peligrosa, se establezcan luego, para el supuesto de que la infracción penal (principal) se cometa, unas penas relativamente pequeñas con lo que tal vez, el efecto de disuasión que toda norma penal conlleva (prevención general) se conseguiría más eficazmente elevando, sin más, la pena asignada al delito y limitando el goce de determinados beneficios.

Tampoco podemos olvidar que, salvo supuestos excepcionales, la figura del autoencubrimiento no está tipificada en el Código Penal de acuerdo con la doctrina jurisprudencial. Y en este caso tratar de ocultar, es decir, evitar la exteriorización de haberse cometido un delito, se castiga, como ya se ha visto, como una figura autónoma, con una pena -y en esto hay que insistir- privativa de libertad.

10. En conclusión, mis discrepancias con la sentencia, dicho sea una vez más con especial respeto y con la alta consideración que me merecen todos los compañeros, puede resumirse en el derecho a no autoacusarse, a no colaborar con la acusación en la localización y efectividad de las pruebas acusatorias, algo que el legislador penal no ha hecho nunca ni lo hace en el nuevo Código con esta sola excepción.

A ello se une la evidente desproporción, llamativa, fuera de lo que se puede entender por lógica jurídica, entre la pena asignada a la falta de colaboración y la establecida para el delito principal.

Aunque pudiera entenderse que el artículo objeto de esta sentencia atenta contra el derecho a la intimidad, teniendo en cuenta el contenido de la sentencia, prescindimos de su examen.

Esto es cuanto quería expresar en oposición respetuosa al contenido de la sentencia a la que se refiere este voto particular, resolución en mi opinión merecedora, por lo demás, de los mayores elogios por su estructura, desarrollo y contenido. Ello no es óbice para que en mi opinión lo procedente hubiera sido declarar inconstitucional el art. 380 del Código Penal de 1995.

En Madrid, a dos de octubre de mil novecientos noventa y siete.-Enrique Ruiz Vadillo.-Fernando García-Mon y González-Regueral.-Firmado y rubricado.

SENTENCIA TRIBUNAL CONSTITUCIONAL NÚM. 234/1997 (PLENO), DE 18 DICIEMBRE

El Pleno del Tribunal Constitucional, compuesto por don Alvaro Rodríguez Bereijo, Presidente; don José Gabaldón López, don Fernando García-Mon y González-Regueiral, don Vicente Gimeno Sendra, don Rafael de Mendizábal Allende, don Julio Diego González Campos, don Pedro Cruz Villalón, don Carles Viver Pi-Sunyer, don Enrique Ruiz Vadillo, don Manuel Jiménez de Parga y Cabrera, don Tomás S. Vives Antón y don Pablo García Manzano, Magistrados, ha pronunciado

EN NOMBRE DEL REY

la siguiente

SENTENCIA

En las cuestiones de inconstitucionalidad acumuladas planteadas por el Juzgado de Instrucción núm. 3 de Barcelona (registrada con el núm. 2755/1996), el Juzgado de lo Penal núm. 7 de Zaragoza (registrada con el núm. 4783/1996), el Juzgado de Primera Instancia e Instrucción núm. 1 de Badalona (registrada con el núm. 342/1997), el Juzgado de lo Penal núm. 5 de Palma de Mallorca (registradas con los núms. 581/1997 y 582/1997), la Audiencia Provincial de Oviedo (registrada con el núm. 1135/1997), Juzgado de lo Penal núm. 1 de Zaragoza (registradas con los núms. 1591/1997, 2606/1997 y 3203/1997), el Juzgado de lo Penal núm. 3 de Zaragoza (registrada con el núm. 1592/1997), la Audiencia Provincial de Salamanca (registrada con el núm. 1621/1997), el Juzgado de lo Penal núm. 3 de Santander (registradas con los núms. 1623/1997 y 1640/1997), el Juzgado de lo Penal núm. 1 de Córdoba (registradas con los núms. 1892/1997 y 2688/1997), el Juzgado de lo Penal núm. 17 de Madrid (registrada con el núm. 2083/1997), el Juzgado de lo Penal núm. 1 de Palma de Mallorca (registradas con los núms. 2281/1997 y 2632/1997) y el Juzgado de lo Penal núm. 2 de Lleida (registradas con los núms. 2888/1997 y 2905/1997) acerca de la posible inconstitucionalidad del art. 380 del Código Penal (Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre). Han comparecido el Abogado del Estado y el Fiscal General del Estado. Ha sido Ponente el Magistrado don Julio Diego González Campos, quien expresa el parecer del Tribunal.

I. ANTECEDENTES

1. El día 9 de julio de 1996 tiene entrada en el Registro de este Tribunal un escrito de la Magistrada-Juez del Juzgado de Instrucción núm. 3 de Barcelona al que se acompaña, junto al testimonio del correspondiente procedimiento, el Auto del referido Juzgado, de 3 de julio de 1996, en el que se acuerda plantear cuestión de inconstitucionalidad en relación con el art. 380 de la Ley Orgánica 10/1995, de

23 de noviembre, del Código Penal (CP) -registrada con el núm. 2755/1996-, por su posible contradicción con los arts. 9.3, 17.3, 18.1, 24.2 y 25.1 CE .

A) Los hechos que dan lugar al planteamiento de tal cuestión son, en síntesis, los siguientes:

El día 4 de junio de 1996 se presentó en el Juzgado de Instrucción núm. 3 de Barcelona, en funciones de Juzgado de Guardia, el Atestado núm. 756/1996 de la Guardia Urbana de Barcelona instruido contra don Domingo L.C. por la comisión de un supuesto delito contra la seguridad del tráfico, previsto en el art. 379 CP, y otro por desobediencia grave a la autoridad, por haberse negado a someterse a la prueba mecánica de impregnación alcohólica, prevista en el art. 380 CP.

El Juzgado de Instrucción núm. 3 de Barcelona, en cuanto al delito de desobediencia grave a la autoridad, acordó suspender el trámite de admisión de la denuncia previsto en el art. 269 LECrim por considerar que el art. 380 CP podría vulnerar los arts. 9.3, 17.3, 24.2 y 25.1 CE, por lo que, de conformidad con lo dispuesto en los arts. 163 CE y 35 LOTC , acordó oír a las partes y al Ministerio Fiscal para que pudieran alegar lo que estimasen oportuno sobre la pertinencia de plantear cuestión de inconstitucionalidad en relación con el art. 380 CP. Únicamente evacuó el trámite de alegaciones conferido el Ministerio Fiscal, quien no se opuso al planteamiento de la cuestión de inconstitucionalidad.

En la fundamentación del auto de planteamiento, el órgano judicial proponente realiza, resumidamente expuestas, las siguientes consideraciones. Comienza por referirse al momento procesal en el que eleva la presente cuestión de inconstitucionalidad, estimándolo procedente, en virtud de la reiterada jurisprudencia constitucional relativa a que la cuestión de inconstitucionalidad cumple una función de control concreto de las Leyes en cualquier fase del procedimiento, debiendo entenderse el término «fallo» del art. 163 CE de forma flexible y extensiva no coincidente con el de sentencia. Es más, aquélla cabría formularla para fundamentar cualquier decisión judicial en el curso del procedimiento, impidiendo así la aplicación directa de la norma legal de cuya constitucionalidad se duda (SSTC 76/1982, 166/1986, 93/1988, 55/1990 y 186/1990). En el presente caso -entiende este órgano judicial- dicha decisión sería ya la de la propia admisión de la denuncia, en cuanto que comporta la primera aplicación de la norma cuestionada: el Juez de Instrucción tiene ya que apreciar en este trámite la existencia de indicios racionales de la comisión del delito tipificado en el art. 380 del Código Penal.

Por lo que al fondo se refiere, en opinión de la Juez proponente, el art. 380 CP podría vulnerar, en primer lugar, los arts. 17.3 -derecho a no declarar- y 24.2 -derecho a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable- CE, dado que la negativa de un conductor investigado por un delito contra la seguridad del tráfico a efectuar cualquier prueba -aunque sea una modalidad de pericia- quedaría amparada por los citados derechos fundamentales.

También se plantea si la obligación de someterse a las pruebas tendentes a demostrar la influencia en la conducción de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas, constituyen medidas de intervención corporal directa que afectan

a la intimidación corporal (art. 18.1 CE) por lo que su práctica requerirá autorización por una ley (arts. 5.1 y 8.2 CEDH) que tenga el rango de orgánica (art. 81 CE), pues en nuestro ordenamiento jurídico la previsión es meramente reglamentaria.

Por otra parte, se plantea también que para que exista delito de desobediencia es requisito típico que en el sujeto activo concurra el elemento intencional o subjetivo consistente en que el autor obre o se abstenga de actuar con especial ánimo de desprestigiar, desacreditar o menospreciar el principio de autoridad encarnado en el Agente. Sin embargo, en los casos de negativa a someterse a reconocimientos de tipo corporal o a «test» de alcoholemia, la intención no sería otra que la de preservar su dignidad personal o la de eludir la responsabilidad criminal y no la de ofender o menoscabar la autoridad.

Por último, entiende el Juzgado que, comparada la pena a imponer por el delito de desobediencia grave previsto en el art. 380 CP -seis meses a un año de privación de libertad- y la que establece su art. 379 para el delito contra la seguridad del tráfico, consistente en conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o psicotrópicos -multa de tres a ocho meses o arresto de ocho a doce fines de semana-, aquélla «no guarda proporcionalidad».

B) Mediante providencia de 1 de octubre de 1996, este Tribunal admitió a trámite la cuestión de inconstitucionalidad planteada y dio traslado de la misma al Congreso de los Diputados y al Senado, al Gobierno y al Fiscal General del Estado para que formularan alegaciones.

La Presidencia del Senado comunica su Acuerdo de personación en el procedimiento y de ofrecimiento de colaboración a los efectos previstos en el art. 88.1 LOTC. La Presidencia del Congreso de los Diputados comunica que, aunque no se personará en el procedimiento ni formulará alegaciones, pone a disposición del Tribunal las actuaciones de la Cámara que pudiera precisar.

El Abogado del Estado concluye su escrito de alegaciones solicitando la inadmisión de la cuestión y, subsidiariamente, su íntegra desestimación. Los motivos que llevan al Abogado del Estado a solicitar la inadmisión de esta cuestión es que ha de ser planteada por «un órgano judicial» y «en un proceso» que debe dar lugar a un «fallo». En el presente caso la resolución de cuyo fallo depende la validez del artículo cuestionado es la prevista en el art. 269 LECrim (comprobación del hecho denunciado o archivo de la denuncia). Se trataría así de una resolución que implica una separación de los requisitos enunciados, pues no es específicamente judicial y se produce en una fase preliminar al proceso penal.

Respecto al fondo, la primera alegación está dedicada a la supuesta infracción de los derechos a no declarar y a no confesarse culpable. El Abogado del Estado afirma, en primer lugar, en su caso, que los derechos invocados se vulnerarán no por el art. 380 CP, sino por las normas que establecen el deber de someterse a las pruebas y que no han sido cuestionadas (12.2 y 3 del Texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en adelante LTSV) . Por otra parte, recuerda la doctrina

constitucional que ciñe los derechos invocados a las declaraciones o manifestaciones de voluntad sobre la comisión de la infracción o sobre su autoría, sin que el espirar aire o someterse a análisis clínicos o reconocimientos pueda entenderse como tales declaraciones o manifestaciones.

De igual manera, el Abogado del Estado entiende que el precepto cuestionado no infringe el art. 18.1 CE. Argumenta para ello que este artículo no establece ningún tipo de intervención corporal, sino que se limita a referirse, en un elemento normativo, a las «pruebas legalmente establecidas». De existir la vulneración denunciada habría que atribuírsela a las concretas normas extrapenales que regulen estas pruebas.

Más endeble resulta a su juicio la invocación del principio de interdicción de la arbitrariedad proclamado en el art. 9.3 CE: en primer lugar, porque la mera posibilidad de que un precepto legal se aplique desviadamente no puede ser razón para su inconstitucionalidad; en segundo, porque el propio precepto penal se refiere a la legalidad del requerimiento.

La última alegación del escrito del Abogado del Estado se refiere al reproche de falta de proporcionalidad; reproche que tampoco comparte. Considera, por una parte que en virtud de la doctrina que establece la STC 55/1996 no cabría afirmar que el defecto de proporcionalidad afecte al art. 25.1 CE, sino todo lo más al art. 17.1 CE; y por otra, niega que se haya producido un «exceso manifiesto» en la pena, y así lo demuestra el hecho de que el art. 380 CP no es sino una especificación del delito de desobediencia grave; precepto, además, que tiene su misma pena. Alega también que la comparación con el art. 379 CP no resulta afortunada «porque el tipo de conducta castigado y los bienes jurídicos protegidos son heterogéneos».

El Abogado del Estado finaliza la fundamentación de su petición negando la suficiencia de las medidas coercitivas administrativas. Pues, la inmovilización del vehículo no es ninguna sanción administrativa -como se sostiene en el Auto de planteamiento- sino una medida cautelar, ni la desobediencia al requerimiento de someterse a la prueba constituye ninguna infracción administrativa.

El escrito del Fiscal General interesa que se dicte sentencia que declare la inconstitucionalidad del art. 380 de la Ley Orgánica 10/1995 por su contrariedad a los arts. 24.2 y 25 CE. Inicia sus alegaciones refiriéndose a los requisitos formales de planteamiento de la cuestión; requisitos que considera cumplidos, pues, al igual que el Juez proponente, entiende que el término «fallo» (arts. 163 CE y 35.1 LOTC) ha de ser interpretado flexiblemente, lo que permite en el presente caso cuestionar una norma que fundamente una decisión judicial que pueda ocasionar un perjuicio irreparable a alguna de las partes.

Por lo que se refiere a la supuesta vulneración del art. 18.1 CE, el Fiscal no entra en su análisis por entender que, en este caso, la norma que se cuestiona, y, por tanto, la que motiva el planteamiento de la cuestión, es la que tipifica como delito de desobediencia la negativa a realizar estas pruebas, y no la que establece la obligación de someterse a las mismas.

Donde sí entra, en cambio, es en el análisis del precepto impugnado desde la perspectiva del art. 24.2 CE. Para el Fiscal, aunque la obligación de someterse a las pruebas de alcoholemia es acorde con la Constitución, la inclusión en el nuevo Código

Penal de la figura delictiva del art. 380 conforma «una situación radicalmente distinta»: la oposición a la práctica de la prueba de desobediencia «trasciende simplemente del sometimiento a una pericia de contenido incierto para pasar a convertirse en el presupuesto fáctico de un hecho en sí mismo constitutivo de delito (...). Desde este punto de vista, la práctica de la prueba, potencialmente entra en el ámbito de una auténtica “declaración” que no solamente puede ser inculpativa, sino que de hecho configura un tipo delictivo de carácter eminentemente formal como es el delito de desobediencia. Es decir, que el mismo presupuesto constituye de un lado una forma de pericia y de otro una declaración, que además es inculpativa», pues según entiende el Fiscal «quien se niega a realizar la prueba de alcoholemia (e) incurre sólo por ello en delito de desobediencia, si realiza una manifestación de voluntad, equiparable a una declaración».

La tercera alegación analiza la misma situación desde el genérico derecho de defensa, indicando que las prescripciones administrativas que preexistían al nuevo precepto penal constituían una regulación satisfactoria, y que es la autoridad judicial la que, a la vista de los intereses en juego, debe adoptar motivadamente las medidas que estime oportunas.

La última de las alegaciones del Fiscal se refiere al principio de proporcionalidad. En su opinión resultaría contrario a tal principio, sancionar una conducta que ya se encontraba suficientemente salvaguardada por los correspondientes preceptos de la LTSV y de su Reglamento y que permite alternativas en cuanto a su finalidad probatoria a través sobre todo de la actuación judicial de instrucción. De igual manera entiende que es contrario al principio de proporcionalidad el «que la sanción de la conducta de negativa a la práctica de la prueba, conlleve una pena superior a la que corresponde al delito contra la seguridad del tráfico que se trata de evitar». A su juicio una prueba evidente de esta desproporción es que: «ningún precepto del Código Penal, ni siquiera en relación a los más graves tipos delictivos, sanciona como delito autónomo de desobediencia la negativa del “sospechoso” a la práctica de ninguna clase de prueba en relación al descubrimiento de los mismos (...). Ni siquiera nuestras leyes procesales contemplan un deber de sometimiento análogo».

2. El 30 de diciembre de 1996, tuvo entrada en el Registro de este Tribunal un escrito del Magistrado-Juez del Juzgado de lo Penal núm. 7 de Zaragoza al que se acompaña, junto al testimonio del correspondiente procedimiento, el Auto del referido Juzgado de 16 de diciembre de 1996, en el que se acuerda plantear cuestión de inconstitucionalidad en relación con el art. 380 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal -registrada con el núm. 4783/1996- por su posible contradicción con los arts. 14, 17.1, 18.1 24.2 y 53.1 de la Constitución Española.

A) El órgano judicial funda el planteamiento de esta cuestión en las siguientes consideraciones:

a) Aunque parte de la constitucionalidad de las pruebas de impregnación alcohólica, precisa que lo que cuestiona sea la realización coercitiva de estas pruebas mediante la amenaza legal de incurrir en un delito en caso de negativa.

b) Por otra parte, «las pruebas legalmente establecidas» a las que se refiere el art. 380 CP no son otras que las reguladas reglamentariamente, tal como se deduce de la remisión que al efecto realiza el art. 12 LTSV así como del tenor de los arts. 22 y 23 del Real Decreto 13/1992, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación. Al no regularse por Ley la realización obligatoria de unas pruebas que afectan a derechos fundamentales reconocidos en el Capítulo II del Título Primero de la Constitución (arts. 17.1 y 18.1), entiende el Juez que ha planteado la cuestión, que se está vulnerando el art. 53.1 de la Constitución Española.

c) Por último, considera este órgano judicial que el art. 380 CP también puede vulnerar el principio de igualdad que consagra el art. 14 CE, pues si se efectúa un análisis comparativo de los dos supuestos posibles -el del sometimiento a las pruebas legalmente previstas y el de la negativa al mismo-, resulta que la falta de colaboración personal para la comprobación de una conducta peligrosa tiene, desde la perspectiva del legislador, un plus de reprochabilidad y, en consecuencia, una penalidad añadida por la sola actitud pasiva ante pruebas incriminatorias, produciéndose así un trato discriminatorio por la imposición de una pena por el delito de desobediencia cuando no es la intención o ánimo de desprestigiar o menospreciar el principio de autoridad lo que constituye el elemento subjetivo de la conducta, sino la mera negativa a someterse a unas pruebas que se pretenden practicar para la investigación de otro delito en que se ha podido incurrir.

B) Este Tribunal por providencia de 11 de febrero de 1996, admitió a trámite la cuestión y dio traslado de la misma a los Presidentes del Congreso de los Diputados y del Senado, al Ministerio de Justicia y al Fiscal General del Estado, a fin de que formularan alegaciones y expusieran lo que considerasen conveniente acerca de la acumulación de esta cuestión con la núm. 2755/1996 promovida sobre el mismo objeto.

Por escrito registrado el 21 de febrero de 1997, la Presidencia del Congreso de los Diputados comunica que, aunque no se personará en el procedimiento ni formulará alegaciones, pone a disposición del Tribunal las actuaciones de la Cámara que pudiera precisar. Por escrito registrado el 27 de febrero de 1997, la Presidencia del Senado comunica su acuerdo de personación en el procedimiento y de ofrecimiento de colaboración a los efectos previstos en el art. 88.1 de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional.

El Abogado del Estado evacuó el trámite conferido por escrito registrado el 3 de marzo de 1997, por el que se solicita la íntegra desestimación de la cuestión y su acumulación a la cuestión núm. 2755/1996. En la primera de sus alegaciones, el Abogado del Estado puso de manifiesto que esta cuestión de constitucionalidad no se presentó en el plazo para dictar sentencia, como establece el art. 35.2 LOTC sino en la propia sentencia donde se condena por delito contra la seguridad del tráfico (art. 379 CP) pero se abstiene de hacerlo por el delito del art. 380 CP, suspendiendo respecto de este último delito el plazo para dictar sentencia con el fin de plantear la presente cuestión de inconstitucionalidad. De igual manera denuncia el Abogado del Estado que el Juez, cuando dio traslado al Fiscal y a la parte acusada con el fin de

que presentaran alegaciones en torno a la procedencia de plantear esta cuestión, no les indicó qué preceptos constitucionales podía infringir el art. 380 CP. No obstante, el propio Abogado del Estado considera que las irregularidades procesales señaladas no tienen entidad bastante para impedir el examen de fondo de la cuestión.

Por lo que se refiere a la supuesta infracción de los arts. 24.2, 17.1, 18.1 y 53.1 CE el Abogado del Estado se opone a ella alegando los mismos argumentos que en la cuestión núm. 2755/1996. Tampoco considera que el art. 380 CP sea contrario al principio de igualdad en cuanto que no existe identidad entre los términos de comparación. Por escrito registrado en este Tribunal el 14 de marzo de 1997, el Fiscal General del Estado solicita del Pleno que se acuerde la acumulación de esta cuestión con la núm. 2755/1996 y se remite, en lo que a las alegaciones se refiere, a las que formuló en esta última cuestión.

3. El 30 de enero de 1997 tuvo entrada en el Registro de este Tribunal un escrito del Magistrado-Juez del Juzgado de Primera Instancia e Instrucción núm. 1 de Badalona al que se acompaña, junto al testimonio del correspondiente procedimiento, el Auto del referido Juzgado de 9 de enero de 1997 en el que se acuerda plantear cuestión de inconstitucionalidad en relación con el art. 380 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal -registrada con el núm. 342/1997- por su posible contradicción con los arts. 17, 18 y 24 de la Constitución Española.

A) A juicio del Magistrado que plantea la cuestión, este precepto del Código Penal vulnera el art. 17.3 CE porque entiende que la sanción penal a la negativa de realizar las pruebas de control de la alcoholemia o drogadicción puede suponer la ejecución forzosa de la mencionada prueba, a cuya práctica no puede negarse sin incurrir en la nueva figura castigada con prisión de seis meses a un año, de lo que deduce que «puede ser privado de su libertad sin la observancia de lo establecido en el apartado 3 del art. 17 de la Constitución Española».

Junto a esta lesión constitucional, el Juez que ha planteado esta cuestión entiende que el referido precepto legal puede ser también contrario al art. 24 CE. En primer lugar, porque los sujetos del delito de desobediencia son, por un lado, «el conductor», y no el conductor sospechoso; y por otro, y como sujeto pasivo «el Agente de la autoridad», cuando el competente para acordar la práctica de comprobación de los hechos delictivos es el Juez de Instrucción. El Magistrado entiende que aunque la STC 22/1988 admitió que el sometimiento a la prueba o control de alcoholemia o drogadicción puede hacerse obligatoriamente, aún sin la previa existencia de indicios de infracción, esta doctrina se estableció cuando la negativa a someterse a estas pruebas era constitutiva de ilícito administrativo; situación que el nuevo Código Penal ha modificado al tipificar esta conducta como delito y atribuirle una pena de prisión de seis meses a un año; cambio normativo que podría determinar su inconstitucionalidad.

Por otra parte, también considera que este precepto del Código Penal puede ser contrario a los arts. 17.3 CE y 24.2 CE en cuanto los referidos preceptos garantizan al inculpado el derecho a no ser obligado a someterse a pruebas que puedan

constituir la admisión de su culpabilidad, sin que el hecho de que este Tribunal se haya ya pronunciado sobre esta cuestión garantice la constitucionalidad del referido precepto legal, ya que cuando este Tribunal enjuició esta cuestión la consecuencia que se derivaba de someterse a estas pruebas era simplemente un ilícito administrativo y no, como ocurre ahora, un ilícito penal. Por último alega la vulneración del art. 18 CE, pues entiende que la sanción penal de la simple negativa a someterse a estas pruebas puede suponer la violación coactiva del derecho a la intimidad personal garantizado en este precepto constitucional.

B) Por providencia de 11 de febrero de 1997 se admitió a trámite la cuestión y se dio traslado de la misma a los Presidentes del Congreso de los Diputados y del Senado, al Ministerio de Justicia y al Fiscal General del Estado, a fin de que formularan alegaciones y expusieran lo que considerasen conveniente acerca de la acumulación de esta cuestión con la núm. 2755/1996 y otras promovidas sobre el mismo objeto.

Por escrito registrado el 21 de febrero de 1997, la Presidencia del Congreso de los Diputados comunica que, aunque no se personará en el procedimiento ni formulará alegaciones, pone a disposición del Tribunal las actuaciones de la Cámara que pudiera precisar. Por escrito registrado el 27 de febrero de 1997, la Presidencia del Senado comunica su Acuerdo de personación en el procedimiento y de ofrecimiento de colaboración a los efectos previstos en el art. 88.1 de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional.

El Abogado del Estado evacuó el trámite conferido por escrito registrado el 3 de marzo de 1997, solicitando que se dicte sentencia declarando no haber lugar a pronunciarse sobre la cuestión por faltar las condiciones procesales al haberse planteado en una fase preliminar no específicamente judicial, en concreto en el trámite de diligencias previas que prevé el art. 789.3 LECrim. Subsidiariamente solicita que se desestime este recurso en su integridad al no estar tampoco de acuerdo con los motivos de fondo que llevan al Juez a plantear la cuestión. Los argumentos en los que fundamenta su pretensión de desestimación, salvo en lo referente a la vulneración del art. 24 y de la presunción de inocencia, son los mismos que esgrimió en la cuestión núm. 2755/1996 y, por último, solicita su acumulación con esta última cuestión.

Por lo que se refiere a la supuesta infracción del derecho a la tutela judicial efectiva y a la presunción de inocencia el Abogado del Estado entiende que el Juez proponerte no tiene en cuenta que el art. 380 CP es un tipo específico que puede cometer cualquier conductor requerido para ello sin que sea preciso ofrecer indicios razonables de ir bebido o drogado.

Mediante escrito registrado en este Tribunal el 14 de marzo de 1997, el Fiscal General del Estado solicita del Pleno que se acuerde la acumulación de esta cuestión a la registrada con el núm. 2755/1996 y se remite, en lo que a las alegaciones se refiere, a las que ya formuló en las otras cuestiones planteadas en relación con este precepto.

4. El 13 de febrero de 1997, tuvieron entrada en el Registro de este Tribunal dos escritos del Juzgado de lo Penal núm. 5 de Palma de Mallorca a los que se acompañan dos Autos de 18 de diciembre de 1996, por los que se acuerda plantear cuestiones de inconstitucionalidad respecto del art. 380 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal -registradas con los núms. 581/1997 y 582/1997- por su posible contradicción con los arts. 1.1, 9.3, 17.1, 17.3, 24.2 y 25.2 de la Constitución Española.

A) Según sostiene el órgano judicial que ha planteado estas cuestiones, el art. 380 CP es contrario a los arts. 17.3 y 24.2 CE porque considera que al sancionarse penalmente la negativa a someterse a estas pruebas se ha producido un cambio cualitativo en la sanción que determina que el sometimiento a estas pruebas no pueda ya considerarse como voluntario. También entiende que este precepto del Código Penal puede vulnerar el principio de proporcionalidad que se deduce de los arts. 1.1, 9.3 y 25.1 CE, pues, muy resumidamente expuesto, considera, por una parte, que existen otros medios probatorios que permiten acreditar la concurrencia de los requisitos del tipo; y, por otra, que si la finalidad de la norma es proteger el principio de autoridad, esta norma tampoco resulta necesaria para garantizar el cumplimiento de este fin, pues el principio de autoridad ya es objeto de protección específica en el art. 556 CP. El tercero de los motivos invocados es la posible vulneración del art. 9.3 CE, precepto éste que lo pone en relación con el art. 14 CE, lo que le lleva a sostener que, como a la vista de la regulación de estos delitos, todo conductor está obligado a someterse a estas pruebas, si se negara a someterse a las mismas un conductor que no hubiera ingerido alcohol, estaría incurriendo en un delito castigado con una pena de prisión sin que el sujeto hubiera puesto en peligro los bienes objeto de protección. Por último, alega la vulneración del art. 25.2 CE, ya que considera que la sanción privativa de libertad que del delito del art. 380 CP se deriva, no está orientada hacia la reeducación y reinserción social.

B) El Tribunal Constitucional por sendas providencias de 26 de febrero de 1997 admitió a trámite estas cuestiones y dio traslado de las mismas a los Presidentes del Congreso de los Diputados y del Senado, al Ministerio de Justicia y al Fiscal General del Estado, a fin de que formularan alegaciones y expusieran lo que considerasen conveniente acerca de la acumulación de estas cuestiones a la núm. 2755/1996 y otras planteadas sobre el mismo objeto.

La Presidencia del Senado por escrito registrado el 13 de marzo de 1997, comunica su Acuerdo de personación en los procedimientos y de ofrecimiento de colaboración a los efectos previstos en el art. 88.1 LOTC. Por escrito registrado el 18 de marzo de 1997, la Presidencia del Congreso de los Diputados comunica que, aunque no se personará en los procedimientos ni formulará alegaciones, pone a disposición del Tribunal las actuaciones de la Cámara que pudiera precisar.

El Abogado del Estado, en los escritos registrados el 18 de marzo de 1997, reitera los argumentos esgrimidos en las otras cuestiones de inconstitucionalidad planteadas en relación con el art. 380 CP y solicita la desestimación de las presentes

cuestiones. De igual manera solicita que se acumulen estas cuestiones a la núm. 2755/1996 y a las demás cuya acumulación se ha pedido.

Por escrito registrado el 24 de marzo de 1997, el Fiscal General del Estado solicita del Pleno que se acuerde la acumulación de esta cuestión a la núm. 2755/1996 y se remite, en lo que a las alegaciones se refiere, a las que formuló en las otras cuestiones planteadas en relación con este precepto.

5. El 19 de marzo de 1997, tuvo entrada en el Registro de este Tribunal un escrito de la Audiencia Provincial de Oviedo, al que se acompaña el Auto de 8 de marzo de 1997, en el que se acuerda plantear cuestión de inconstitucionalidad en relación con el art. 380 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal -registrada con el núm. 1135/1997- por su posible contradicción con los arts. 9.3, 17.3, 18.1, 24.2, 25.1 y 53.1 de la Constitución Española.

A) A juicio de la Sala que plantea esta cuestión, el art. 380 CP, al sancionar como delito de desobediencia la negativa a realizar una prueba que puede ser incriminatoria en relación con el delito previsto en el art. 379 CP, vulnera, por una parte, el art. 17.3 CE (derecho a no declarar en general), y, por otra, el art. 24.2 CE (derecho a no declarar específicamente contra sí mismo), pues el sancionar como delito de desobediencia la negativa a realizar una prueba que puede ser incriminatoria supone un constreñimiento a declarar contra sí mismo, anulando por completo el carácter de medio de defensa que debe conferirse siempre a la declaración del imputado.

También entiende que el referido precepto del Código Penal es contrario al art. 18.1 CE, en cuanto que el ser conducido contra su voluntad a un centro hospitalario a fin de efectuarle un análisis sanguíneo para comprobar si conduce o no bajo el efecto de bebidas alcohólicas, drogas o sustancias psicotrópicas atenta contra su derecho a la intimidad corporal. Alega también que para que exista delito de desobediencia es preciso que el sujeto activo, además de hacer o no hacer aquello a lo que se le conmina, obre con el especial ánimo de desprestigiar, desacreditar o menospreciar el principio de autoridad encarnado en el Agente, lo que no concurre en este tipo penal, ya que en este caso la negativa a la práctica de estas pruebas tiene como objeto, o bien evitar una inspección corporal que ofende a su intimidad, o bien, evitar que se descubra que ha ingerido bebidas alcohólicas o cualquier otra sustancia tóxica y eludir así su posible responsabilidad criminal.

Y por último sostiene la Sala que el art. 380 CP es contrario al principio de proporcionalidad (que según se afirma en el Auto de planteamiento constituye la base del principio de legalidad -art. 25.1-), al castigarse más gravemente la negativa a someterse a unas pruebas que tienen como finalidad comprobar si existe o no la conducta peligrosa (pena de seis meses a un año), que la conducta peligrosa en sí misma considerada (multa de tres a ocho meses o arresto de ocho a doce fines de semana). De igual manera considera desproporcionado sancionar con una pena privativa de libertad el incumplimiento de un deber establecido en la LTSV, cuando la conducta que se quiere evitar se encuentra ya suficientemente salvaguardada mediante otras medidas coercitivas del ordenamiento administrativo.

B) El Tribunal Constitucional, por providencia de 3 de junio de 1997, admitió a trámite esta cuestión y dio traslado de la misma a los Presidentes del Congreso de los Diputados y del Senado, al Ministerio de Justicia y al Fiscal General del Estado, a fin de que formularan alegaciones y expusieran lo que considerasen conveniente acerca de la acumulación de esta cuestión a la núm. 2755/1996 y otras planteadas sobre el mismo objeto.

Por escrito registrado el 16 de junio de 1997, la Presidencia del Congreso de los Diputados comunica que, aunque no se personará en el procedimiento ni formulará alegaciones, pone a disposición del Tribunal las actuaciones de la Cámara que pudiera precisar. La Presidencia del Senado por escrito registrado el 19 de junio de 1997, comunica su Acuerdo de personación en el procedimiento y de ofrecimiento de colaboración a los efectos previstos en el art. 88.1 de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional.

El Abogado del Estado, en el escrito registrado el 23 de junio de 1997, reitera los argumentos esgrimidos en las otras cuestiones de inconstitucionalidad planteadas en relación con el art. 380 CP y solicita la desestimación de la presente cuestión. De igual manera solicita que se acumule esta cuestión a la núm. 2755/1996 y a las demás cuya acumulación se ha pedido.

El Fiscal General del Estado, por escrito registrado el 19 de junio de 1997 solicita del Pleno que se acuerde la acumulación de esta cuestión a la núm. 2755/1996 y se remite, en lo que a las alegaciones se refiere, a las que formuló en las otras cuestiones planteadas en relación con este precepto.

6. El 17 de abril de 1997, tuvo entrada en el Registro de este Tribunal un escrito de la Magistrada-Juez del Juzgado de lo Penal núm. 1 de Zaragoza al que se acompaña, junto al testimonio del correspondiente procedimiento, el Auto del referido Juzgado de 4 del abril de 1997, en el que se acuerda plantear cuestión de inconstitucionalidad en relación con el art. 380 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal -registrada con el núm. 1591/1997-, por su posible contradicción con los arts. 14, 17.1, 18.1, 24.2 y 53.1 de la Constitución Española.

A) El órgano judicial considera que el art. 380 CP puede vulnerar el art. 24.2 CE, en particular, el derecho a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable, pues entiende que al sancionar la negativa a la realización de las pruebas tendentes a comprobar el consumo de bebidas alcohólicas u otras sustancias tóxicas con la comisión de otro delito -delito, además, que tiene una pena superior a la del que se investiga-, se le está forzando a realizar estas pruebas, lo que, en opinión del Juez que ha planteado la cuestión, se establece, de este modo, un paralelismo entre la contravención del derecho fundamental a no declarar y la compulsión coercitiva que se produce con la advertencia de incurrir en delito en el caso de negarse a realizar estas pruebas.

También entiende la Magistrada-Juez que ha planteado la cuestión que se está vulnerando el art. 53.1 CE porque las «pruebas legalmente establecidas», a las que se refiere el art. 380 CP se encuentran reguladas por Reglamento y no por Ley, como debería regularse cualquier medida que afecte a derechos fundamentales, en

este caso en concreto el derecho a la libertad y a la intimidad (arts. 17.1 y 18.1 de la Constitución Española.

Por último se alega que este precepto legal es contrario al derecho fundamental a la igualdad ante la Ley y a la no discriminación que proclama el art. 14 CE. En opinión del órgano judicial, «la falta de colaboración personal para la comprobación de una conducta peligrosa tiene desde la perspectiva del legislador, un plus de reprochabilidad y, en consecuencia, una penalidad añadida por la sola actitud pasiva ante pruebas incriminatorias», lo que, a su juicio, determinaría un trato discriminatorio. De igual manera entiende que es discriminatorio el imponer una pena por delito de desobediencia cuando no existe intención o ánimo del que se niega a practicar estas pruebas de menospreciar el principio de autoridad. Todo ello lleva a concluir a la Magistrada-Juez que ha suscitado esta cuestión que se ha producido una desigualdad objetiva carente de justificación.

B) El Tribunal Constitucional, por providencia de 6 de marzo de 1997, admitió a trámite esta cuestión y dio traslado de la misma a los Presidentes del Congreso de los Diputados y del Senado, al Ministerio de Justicia y al Fiscal General del Estado a fin de que formularan alegaciones y expusieran lo que considerasen conveniente acerca de la acumulación de esta cuestión a la núm. 2755/1996 y a otras planteadas sobre el mismo objeto.

Por escrito registrado el 17 de mayo de 1997, la Presidencia del Congreso de los Diputados comunica que, aunque no se personará en el procedimiento ni formulará alegaciones, pone a disposición del Tribunal las actuaciones de la Cámara que pudiera precisar. Por escrito registrado el 22 de mayo de 1997, la Vicepresidencia primera del Senado comunica su Acuerdo de personación en el procedimiento y de ofrecimiento de colaboración a los efectos previstos en el art. 88.1 de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional.

El Abogado del Estado, en el escrito registrado el 27 de mayo de 1997 reitera los argumentos esgrimidos en las otras cuestiones de inconstitucionalidad planteadas en relación con el art. 380 CP y solicita la desestimación de la presente cuestión. De igual manera solicita que se acumule esta cuestión a la núm. 2755/1996 y a las demás cuya acumulación se ha pedido.

El Fiscal General del Estado, por escrito registrado el 5 de junio de 1997, solicita del Pleno que se acuerde la acumulación de esta cuestión a la núm. 2755/1996 y se remite, en lo que a las alegaciones se refiere, a las que formuló en las otras cuestiones planteadas en relación con este mismo precepto.

7. El 17 de abril de 1997, tuvo entrada en el Registro de este Tribunal un escrito de la Magistrada-Juez del Juzgado de lo Penal núm. 3 de Zaragoza al que se acompaña, junto al testimonio del correspondiente procedimiento el Auto del referido Juzgado de 4 de abril de 1997, en el que se acuerda plantear cuestión de inconstitucionalidad en relación con el art. 380 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal -registrada con el núm. 1592/1997-, por su posible contradicción con los arts. 14, 24.2 y 53.1 de la Constitución Española.

A) A juicio de la Magistrada-Juez que ha planteado la cuestión resulta bastante evidente que el art. 380 CP ignora el derecho a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable que contiene el art. 24 CE al castigar a los que se nieguen a practicar una prueba que les puede inculpar como responsables criminales de otro delito. También considera que el referido precepto legal vulnera el art. 14 CE, ya que, a su juicio, este precepto, está discriminando negativamente a quien decide no someterse a la práctica de estas pruebas y ejercer así su derecho de defensa, pues considera que quien incurre en este tipo legal no actúa animado por el deseo de menoscabar el principio de autoridad, sino por la intención de no inculparse en la comisión de otro delito. De igual manera entiende vulnerado el art. 53.1 CE, pues, a pesar de la reserva de ley que consagra este precepto constitucional, las pruebas de detección alcohólica se encuentran reguladas en el Reglamento General de Circulación.

El Tribunal Constitucional, por providencia de 6 de mayo de 1997, acordó admitir a trámite esta cuestión y dio traslado de la misma a los Presidentes del Congreso de los Diputados y del Senado, al Ministerio de Justicia y al Fiscal General del Estado, a fin de que formularan alegaciones y expusieran lo que considerasen conveniente acerca de la acumulación de esta cuestión a la núm. 2755/1996 y otras planteadas sobre el mismo objeto.

Por escrito registrado el 17 de mayo de 1997 la Presidencia del Congreso de los Diputados comunica que, aunque no se personará en el procedimiento ni formulará alegaciones pone a disposición del Tribunal las actuaciones de la Cámara que pudiera precisar. Por escrito registrado el 22 de mayo de 1997, la Vicepresidencia primera del Senado comunica su Acuerdo de personación en el procedimiento y de ofrecimiento de colaboración a los efectos previstos en el art. 88.1 de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional.

El Abogado del Estado, en el escrito registrado el 27 de mayo de 1997, reitera los argumentos esgrimidos en las otras cuestiones de inconstitucionalidad planteadas en relación con el art. 380 CP y solicita la desestimación de la presente cuestión. De igual manera solicita que se acumule esta cuestión a la núm. 2755/1996 y a las demás cuya acumulación se ha pedido.

El Fiscal General del Estado por escrito registrado el 5 de junio de 1997, solicita del Pleno que se acuerde la acumulación de esta cuestión a la núm. 2755/1996 y se remite, en lo que a las alegaciones se refiere, a las que formuló en las otras cuestiones planteadas en relación con este mismo precepto.

8. El 18 de abril de 1997, tuvo entrada en el Registro de este Tribunal un escrito de la Audiencia Provincial de Salamanca al que se acompaña, junto al testimonio del correspondiente procedimiento, el Auto de 4 de abril de 1997, en el que se acuerda plantear cuestión de inconstitucionalidad en relación con el art. 380 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal -registrada con el núm. 1621/1997-, por su posible contradicción con los arts. 14, 17.3, 18.1, 24.2 y 25.1 de la Constitución Española.

A) A juicio de la Audiencia Provincial el art. 380 CP puede vulnerar el art. 17.3 CE (derecho a no declarar en general) y el 24.2 CE (derecho a no declarar específicamente contra sí mismo), dado que la negativa a efectuar cualquier prueba queda amparada por dichos principios constitucionales por lo que esta conducta no puede ser constitutiva de delito. Por otra parte entiende que al afectar estas pruebas a la intimidad corporal (art. 18.1 CE) no pueden ser reguladas reglamentariamente. Por otra parte entiende que, en virtud del principio de igualdad (art. 14 CE), en estos supuestos debe darse el mismo tratamiento que se da al presunto portador en su cuerpo de droga, y por ello para que estas pruebas se consideren legítimas es preciso una previa decisión de la autoridad judicial que pondere la gravedad de la intromisión y la imprescindibilidad de ésta, para así asegurar la defensa del interés público que se pretende mediante el ejercicio del *ius puniendi*. También alega, que para que exista delito de desobediencia es preciso que se dé un elemento subjetivo: el ánimo de desprestigiar; elemento que no concurre cuando se comete el delito tipificado en el art. 380 CP. Y para finalizar, sostiene que es contrario al principio de proporcionalidad el castigar más gravemente la negativa a la comprobación de la conducta peligrosa que la propia conducta.

B) El Tribunal Constitucional, por providencia de 6 de mayo de 1997, admitió a trámite esta cuestión y dio traslado de la misma a los Presidentes del Congreso de los Diputados y del Senado, al Ministerio de Justicia y al Fiscal General del Estado, a fin de que formularan alegaciones y expusieran lo que considerasen conveniente acerca de la acumulación de esta cuestión a la núm. 2755/1996 y a otras planteadas sobre el mismo objeto.

Por escrito registrado el 17 de mayo de 1997, la Presidencia del Congreso de los Diputados comunica que, aunque no se personará en el procedimiento ni formulará alegaciones, pone a disposición del Tribunal las actuaciones de la Cámara que pudiera precisar. Por escrito registrado el 22 de mayo de 1997, la Vicepresidencia primera del Senado comunica su Acuerdo de personación en el procedimiento y de ofrecimiento de colaboración a los efectos previstos en el art. 88.1 de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional.

El Abogado del Estado, en el escrito registrado el 27 de mayo de 1997, reitera los argumentos esgrimidos en las otras cuestiones de inconstitucionalidad planteadas en relación con el art. 380 CP y respecto de la pretendida infracción del art. 14 por tratar de forma distinta al conductor al que se le requiere para someterse a estas pruebas que al presunto drogadicto al que se le pretende someter a un examen radiológico, considera que como se trata de dos supuestos distintos no resultan casos que pueden ser objeto de comparación. El Abogado del Estado termina sus alegaciones solicitando la desestimación de la presente cuestión y pidiendo su acumulación a la núm. 2755/1996 y a las demás cuya acumulación se ha pedido.

El Fiscal General del Estado por escrito registrado el 5 de junio de 1997, solicita del Pleno que se acuerde la acumulación de esta cuestión a la núm. 2755/1996 y se remite, en lo que a las alegaciones se refiere, a las que formuló en las otras cuestiones planteadas en relación con este mismo precepto.

9. El 18 de abril de 1997, tuvo entrada en el Registro de este Tribunal un escrito del Juzgado de lo Penal núm. 3 de Santander al que se acompaña, junto al testimonio del correspondiente procedimiento, el Auto del referido Juzgado de 17 de marzo de 1997, en el que se acuerda plantear cuestión de inconstitucionalidad en relación con el art. 380 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal -registrada con el núm. 1623/1997-, por su posible contradicción con los arts. 17.3, 24.2 y 25.1 en relación con los arts. 81.1 y 53.1 de la Constitución Española.

A) El Magistrado-Juez que ha planteado la cuestión considera que este precepto del Código Penal es contrario a los arts. 17.3 y 24.2 CE porque se está obligando al imputado, no mediante la *vis* física, pero sí mediante la fuerza coactiva del Derecho Penal, a proporcionar una prueba pericial de la que puede derivarse su condena. Por otra parte, el órgano judicial pone de relieve que la práctica de las pruebas de detección de alcohol o drogas puede dar lugar en la mayoría de los casos a la detención del imputado; casos éstos en lo que, al tratarse de un delito contra la seguridad del tráfico, el detenido podría renunciar a la preceptiva asistencia de Letrado (art. 520.5 LECrim). Ahora bien, como este delito es además una modalidad del delito de desobediencia, esta renuncia, podría menoscabar el derecho de defensa que asiste a todo detenido.

También entiende el Magistrado-Juez que el art. 380 CP es contrario al art. 25.1 CE por infringir el principio de proporcionalidad, que, en su opinión, es a su vez la base del principio de legalidad. Según entiende este órgano judicial equiparar la negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de los hechos descritos en el art. 379 CP, a la desobediencia grave prevista en el art. 556 de este mismo Cuerpo Legal, resulta desproporcionada a todos los efectos. Le sorprende, por una parte, que una actitud supuestamente desobediente se incardine entre los delitos contra la seguridad del tráfico y no en los delitos contra el orden público; y por otra, que en este tipo legal, la intención del sujeto que lo comete, en la mayoría de las ocasiones no va a ser tanto la de menospreciar el principio de autoridad, como la de evitar aportar pruebas que puedan incriminarle. También considera desproporcionado sancionar más gravemente la negativa a la comprobación del delito que el delito mismo, alegando además que en otros delitos la negativa del imputado a someterse a la realización de este tipo de pruebas no constituiría ilícito penal, sino administrativo. Y por último entiende que la redacción del art. 380 CP cuando se refiere a la negativa al sometimiento a «las pruebas legalmente establecidas» podría vulnerar la reserva de Ley que consagra el art. 25.1 CE en relación con los 53.1 y 81.1 de la Constitución Española.

B) El Tribunal Constitucional, por providencia de 6 de mayo de 1997, acordó admitir a trámite esta cuestión y dio traslado de la misma a los Presidentes del Congreso de los Diputados y del Senado, al Ministerio de Justicia y al Fiscal General del Estado, a fin de que formularan alegaciones y expusieran lo que considerasen conveniente acerca de la acumulación de esta cuestión a la núm. 2755/1996 y a otras planteadas sobre el mismo objeto.

Por escrito registrado el 17 de mayo de 1997, la Presidencia del Congreso de los Diputados comunica que, aunque no se personará en el procedimiento ni formulará alegaciones, pone a disposición del Tribunal las actuaciones de la Cámara que pudiera precisar. Por escrito registrado el 22 de mayo de 1997, la Vicepresidencia primera del Senado comunica su Acuerdo de personación en el procedimiento y de ofrecimiento de colaboración a los efectos previstos en el art. 88.1 de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional.

El Abogado del Estado, en el escrito registrado el 27 de mayo de 1997, reitera los argumentos esgrimidos en las otras cuestiones de inconstitucionalidad planteadas en relación con el art. 380 CP, y se opone, además, a los nuevos motivos en los que pretende basarse esta cuestión de inconstitucionalidad. En lo que se refiere a la pretendida violación del derecho de defensa del detenido por permitirle en estos casos la posibilidad de renunciar a la preceptiva asistencia letrada el Abogado del Estado entiende, por una parte, que no se ha cuestionado el art. 520.5 CP, que es el precepto que, en su caso, podría vulnerar ese derecho constitucional. Todo ello sin perjuicio de que este último precepto legal no impide interpretar el art. 380 CP como un delito especial de desobediencia, por lo que no sería posible la renuncia a la asistencia letrada. En cualquier caso, a juicio del Abogado del Estado, éste es un problema de legalidad ordinaria entregado al juicio de los Jueces y Tribunales penales.

Tampoco comparte el Abogado del Estado la supuesta infracción del art. 25.1 CE por considerar que infringe el principio de proporcionalidad; es más, entiende que se están cobijando bajo este principio constitucional problemas ajenos al mismo. Por ello entiende que el supuesto error sistemático que atribuye el Magistrado-Juez que ha planteado esta cuestión al art. 380 CP no determina por sí mismo un quebrantamiento del derecho fundamental a la legalidad sancionadora. De igual manera considera que la determinación de si en la realización del tipo penal concurren o no los elementos subjetivos es una cuestión de legalidad ordinaria carente de relevancia constitucional. Por lo que se refiere a la desproporción que existe entre las penas atribuidas a los arts. 379 y 380 CP, alega que, al tratarse de preceptos distintos, cuyos bienes jurídicos protegidos son también diferentes, no pueden ser objeto de comparación. Concluye sus alegaciones el Abogado del Estado negando la relación existente entre la pretendida violación del principio de proporcionalidad por una supuesta infracción del principio de reserva de ley. Ya que se trata de cuestiones que no guardan relación alguna entre sí. En cualquier caso, entiende que el precepto cuestionado es respetuoso con la reserva de ley en cuanto que no contiene ningún tipo de intervención corporal, pues estas intervenciones vendrían previstas en las normas extrapenales que regulan la realización de este tipo de pruebas. No obstante, ni siquiera estas otras normas (el art. 12 LTSV), pueden considerarse, a su juicio, que vulneren la exigencia de reserva legal que impone el art. 53.1 (no el 81.1 ya que esta norma no desarrolla ningún derecho fundamental), ya que aunque remite su regulación al Reglamento, la Ley contiene criterios precisos que permiten limitar y vincular el ejercicio de la potestad reglamentaria a lo en ella establecido. En todo caso, los referidos preceptos legales satisfacen los criterios que para las intervenciones corporales se han indicado en la STC 207/1996. Para finalizar el

Abogado del Estado solicita que se dicte sentencia desestimatoria y que se acumule esta cuestión a la núm. 2755/1996 y demás cuestiones cuya acumulación se haya solicitado.

El Fiscal General del Estado, por escrito registrado el 5 de junio de 1997, solicita del Pleno que se acuerde la acumulación de esta cuestión a la núm. 2755/1996 y se remite, en lo que a las alegaciones se refiere, a las que formuló en las otras cuestiones que se han planteado en relación a este mismo precepto.

10. El 19 de abril de 1997, tuvo entrada en el Registro de este Tribunal un escrito del Juzgado de lo Penal núm. 3 de Santander al que se acompaña, junto al testimonio del correspondiente procedimiento, el Auto del referido Juzgado de 17 de marzo de 1997, en el que se acuerda plantear cuestión de inconstitucionalidad en relación con el art. 380 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal -registrada con el núm. 1640/1997-, por su posible contradicción con los arts. 17.3, 24.2 y 25.1 de la Constitución Española.

A) El Magistrado-Juez ha planteado la cuestión por los mismos motivos que planteó la cuestión de inconstitucionalidad a la que se refiere el antecedente anterior, por lo que nos remitimos a lo que en él se expone.

B) El Tribunal Constitucional, por providencia de 6 de mayo de 1997, acordó admitir a trámite esta cuestión y dio traslado de la misma a los Presidentes del Congreso de los Diputados y del Senado, al Ministerio de Justicia y al Fiscal General del Estado, a fin de que formularan alegaciones y expusieran lo que considerasen conveniente acerca de la acumulación de esta cuestión a la núm. 2755/1996 y otras planteadas sobre el mismo objeto.

Por escrito registrado el 17 de mayo de 1997, la Presidencia del Congreso de los Diputados comunica que, aunque no se personará en el procedimiento ni formulará alegaciones, pone a disposición del Tribunal las actuaciones de la Cámara que pudiera precisar. Por escrito registrado el 22 de mayo de 1997, la Vicepresidencia primera del Senado comunica su Acuerdo de personación en el procedimiento y de ofrecimiento de colaboración a los efectos previstos en el art. 88.1 de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional.

El Abogado del Estado, por escrito registrado el 27 de mayo de 1997, formuló las alegaciones y solicitó, por una parte que se dicte sentencia desestimando la cuestión; y por otra que se acumule a la núm. 2755/1996 y otras acumuladas a ésta. Por lo que se refiere a las alegaciones efectuadas por el Abogado del Estado, al haber planteado esta cuestión en los mismos términos que la cuestión aludida en el antecedente anterior (ambas las ha planteado el mismo órgano judicial), el Abogado del Estado acude a los mismos argumentos que empleó para oponerse a aquélla.

El Fiscal General del Estado, por escrito registrado el 5 de junio de 1997, solicita del Pleno que se acuerde la acumulación de esta cuestión a la núm. 2755/1996 y se remite, en lo que a las alegaciones se refiere, a las que formuló en las otras cuestiones planteadas en relación con este mismo precepto.

11. El 8 de mayo de 1997, tuvo entrada en el Registro de este Tribunal un escrito del Juzgado de lo Penal núm. 1 de Córdoba al que se acompaña el Auto del referido Juzgado de 16 de abril de 1997, en el que se acuerda plantear cuestión de inconstitucionalidad en relación con el art. 380 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal -registrada con el núm. 1892/1997-, por su posible contradicción con el art. 24.2 de la Constitución Española.

A) A juicio del Magistrado que ha suscitado esta cuestión el art. 380 CP es contrario al art. 24.2 CE por varias razones. Entiende, en primer lugar, que este precepto infringe el derecho constitucional a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable. Este órgano judicial compara la obligación de someterse a estas pruebas con el juramento que antes se exigía al procesado cuando efectuaba su declaración, y considera que por las mismas razones que el legislador al promulgar la Ley de Enjuiciamiento Criminal entendió que la declaración del procesado debía quedar dispensada de prestar este juramento con el fin de evitar la disyuntiva en la que se podía encontrar el acusado (decir la verdad y declarar en su contra o incurrir en el delito de falso testimonio -entonces perjurio-), la negativa a someterse a estas pruebas no puede ser sancionada desde la esfera penal, sino sólo desde el ámbito administrativo. Por último, alega la innecesariedad de este precepto para proteger el bien jurídico que con dicha norma pretende salvaguardarse, invocando en su apoyo el principio de intervención mínima que preside el Código Penal.

B) El Tribunal Constitucional, por providencia de 20 de mayo de 1997, acordó admitir a trámite esta cuestión y dio traslado de la misma a los Presidentes del Congreso de los Diputados y del Senado, al Ministerio de Justicia y al Fiscal General del Estado, a fin de que formularan alegaciones y expusieran lo que considerasen conveniente acerca de la acumulación de esta cuestión a la núm. 2755/1996 y otras planteadas sobre el mismo objeto.

Por escrito registrado el 5 de junio de 1997, la Presidencia del Senado comunica su acuerdo de personación en el procedimiento y de ofrecimiento de colaboración a los efectos previstos en el art. 88.1 LOTC. Por escrito registrado el 6 de junio de 1997, la Presidencia del Congreso de los Diputados comunica que, aunque no se personará en el procedimiento ni formulará alegaciones, pone a disposición del Tribunal las actuaciones de la Cámara que pudiera precisar.

El Abogado del Estado, por escrito registrado el 11 de junio de 1997, formuló las alegaciones y solicitó, por una parte, que se dicte sentencia desestimando la cuestión; y por otra que se acumule a la núm. 2755/1996 y otras acumuladas a ésta. En lo que a las alegaciones se refiere da por reproducidos, en lo pertinente, los argumentos hechos valer en estas otras cuestiones, aunque se detiene en refutar algunos de los esgrimidos por el órgano judicial. En concreto, el Abogado del Estado entiende que no puede compararse el obligar al imputado a prestar juramento con la obligación de someterse a estas pruebas, entre otras cosas, porque el resultado de estas pruebas no equivale a una confesión. Tampoco le parece aceptable considerar que la obligación de someterse a las pruebas sólo lesiona la libertad del conductor si

la sanción prevista en el caso de negativa es de carácter penal, pero no si la misma es constitutiva de una infracción administrativa, pues si la negativa a realizar estas pruebas forma parte del derecho a no declarar contra sí mismo, este derecho impediría que a esta conducta se le atribuyese cualquier tipo de sanción tanto penal como administrativa. Y respecto a los bienes jurídicos que este precepto protege considera que las dudas que puedan asaltar a algún operador jurídico sobre su identificación no pueden determinar la inconstitucionalidad del precepto.

El Fiscal General del Estado, por escrito registrado el 19 de junio de 1997, solicita del Pleno que se acuerde la acumulación de esta cuestión a la núm. 2755/1996 y se remite, en lo que a las alegaciones se refiere, a las que formuló en las otras cuestiones formuladas a este mismo precepto.

12. El 17 de mayo de 1997, tuvo entrada en el Registro de este Tribunal un escrito del Juzgado de lo Penal núm. 17 de Madrid al que se acompaña, junto al testimonio del correspondiente procedimiento, Auto del referido Juzgado de 23 de abril de 1997, en el que se acuerda plantear cuestión de inconstitucionalidad en relación con el art. 380 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal -registrada con el núm. 2083/1997- por su posible contradicción con el art. 24.2 CE. En opinión del órgano judicial que ha plantado la cuestión este precepto del Código Penal podría vulnerar el derecho fundamental a no declarar contra sí mismo.

El Tribunal Constitucional, por providencia de 3 de junio de 1997, acordó admitir a trámite esta cuestión y dio traslado de la misma a los Presidentes del Congreso de los Diputados y del Senado, al Ministerio de Justicia y al Fiscal General del Estado, a fin de que formularan alegaciones y expusieran lo que considerasen conveniente acerca de la acumulación de esta cuestión a la núm. 2755/1996 y otras planteadas sobre el mismo objeto.

Por escrito registrado el 16 junio de 1997, la Presidencia del Congreso de los Diputados comunica que, aunque no se personará en el procedimiento ni formulará alegaciones, pone a disposición del Tribunal las actuaciones de la Cámara que pudiera precisar. La Presidencia del Senado, por escrito registrado el 19 de junio de 1997, comunica su Acuerdo de personación en el procedimiento y de ofrecimiento de colaboración a los efectos previstos en el art. 88.1 de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional.

El Fiscal General del Estado, por escrito registrado el 19 de junio de 1997, solicita del Pleno que se acuerde la acumulación de esta cuestión a la núm. 2755/1996 y se remite, en lo que a las alegaciones se refiere, a las que formuló en las otras cuestiones planteadas en relación con este mismo precepto.

El Abogado del Estado, mediante escrito registrado el 23 de junio de 1997, formuló las alegaciones y solicitó, por una parte, que se dicte sentencia desestimando la cuestión; y, por otra, que se acumule a la núm. 2755/1996 y otras acumuladas a ésta. Por lo que se refiere a las alegaciones efectuadas por el Abogado del Estado, reitera las formuladas en las otras cuestiones planteadas que invocaron las mismas infracciones constitucionales que la presente cuestión.

13. El 29 de mayo de 1997, tuvo entrada en el Registro de este Tribunal un escrito del Juzgado de lo Penal núm. 1 de Palma de Mallorca al que se acompaña, junto al testimonio del correspondiente procedimiento, el Auto del referido Juzgado de 20 de mayo de 1997, en el que se acuerda plantear cuestión de inconstitucionalidad en relación con el art. 380 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal -registrada con el núm. 2281/1997-, por su posible contradicción con los arts. 1.1, 9.3, 17.3, 24.2, 25.2 y 53 de la Constitución Española.

A) A juicio del Magistrado-Juez que ha planteado la cuestión el art. 380 CP puede ser contrario al 17.3 CE (derecho del detenido a no declarar) y al 24.2 CE (derecho a no declarar contra sí mismo ni a declararse culpable) en cuanto que la consecuencia jurídica que se atribuye a la negativa a someterse a estas pruebas, al tratarse de una sanción penal privativa de libertad, supone una evidente compulsión sobre la persona detenida. De igual manera entiende que este precepto penal es contrario al principio de proporcionalidad (arts. 1.1, 9.3 y 10 CE), pues, por una parte, la penalidad para el delito «principal» es de menor gravedad, si se tienen en cuenta los bienes jurídicos afectados, que la del delito cuestionado; y por otra, si se compara la consecuencia jurídica que se prevé en este supuesto con la prevista en otros casos similares puede apreciarse su desproporcionalidad al no tipificarse en ningún caso una sanción penal como la prevista en este precepto. Por último, alega que la norma cuestionada suscita dudas de constitucionalidad en relación con los arts. 25.2 y 53.1 por establecer una pena privativa de libertad orientada exclusivamente a una finalidad de prevención general, no apreciándose en ella la finalidad de reeducación y reinserción social que establece el art. 25.2 CE; faltaría, por tanto, esta orientación de la pena hacia la prevención especial, la cual precisa como soporte básico la proporcionalidad.

B) El Tribunal Constitucional, por providencia de 3 de junio de 1997, acordó admitir a trámite esta cuestión y dio traslado de la misma a los Presidentes del Congreso de los Diputados y del Senado, al Ministerio de Justicia y al Fiscal General del Estado, a fin de que formularan alegaciones y expusieran lo que considerasen conveniente acerca de la acumulación de esta cuestión a la núm. 2755/1996 y otras planteadas sobre el mismo objeto.

La Presidencia del Congreso de los Diputados por escrito registrado el 16 junio de 1997, comunica que, aunque no se personará en el procedimiento ni formulará alegaciones, pone a disposición del Tribunal las actuaciones de la Cámara que pudiera precisar. Por escrito registrado el 19 de junio de 1997, la Presidencia del Senado comunica su Acuerdo de personación en el procedimiento y de ofrecimiento de colaboración a los efectos previstos en el art. 88.1 de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional.

Mediante escrito registrado el 23 de junio de 1997, el Abogado del Estado formuló las alegaciones y solicitó, por una parte, que se dicte sentencia desestimando la cuestión; y por otra, que se acumule a la núm. 2755/1996 y otras acumuladas a ésta. Por lo que se refiere a las alegaciones efectuadas por el Abogado del Estado,

reitera las formuladas en las otras cuestiones planteadas que invocaron las mismas infracciones constitucionales que la presente cuestión, y respecto de las nuevas infracciones se opone a ellas por entender que no determinan la lesión constitucional denunciada. En particular considera que no pueden entenderse infringidos los arts. 1.1 y 9.3 CE en cuanto no existe vulneración del principio de proporcionalidad. Según sostiene el Abogado del Estado, la pena con que se sanciona el art. 380 CP es la prevista para el tipo general del 556 CP. No resultan comparables las penas de los arts. 379 y 380 CP porque el tipo de conducta castigado y los bienes jurídicos protegidos son heterogéneos. De igual manera tampoco considera correcto sostener que hay desproporción «al no preverse (...) otro supuesto de hecho similar a lo largo del Código Penal», ya que esas negativas serán castigadas con arreglo al art. 565 CP cuando se den los elementos del tipo y demás condiciones para ello. Por lo que se refiere a la supuesta vulneración de los arts. 25.2 y 53.1 CE, el Abogado del Estado entiende que de la pura fijación de una pena privativa de libertad en un precepto del Código Penal, no puede inferirse, con carácter general, que la pena sirva mejor a un fin que a otro. Entender en este caso en particular, que la pena tiene un fin retributivo, de prevención general o de especial es, en su opinión, una afirmación puramente subjetiva.

El Fiscal General del Estado, por escrito registrado el 19 de junio de 1997, solicita del Pleno que se acuerde la acumulación de esta cuestión a la núm. 2755/1996 y se remite, a las alegaciones que formuló en las otras cuestiones que se plantearon en relación con este precepto.

14. El 17 de junio de 1997, tuvo entrada en el Registro de este Tribunal un escrito del Juzgado de lo Penal núm. 1 de Zaragoza al que se acompaña junto al testimonio del correspondiente procedimiento, el Auto del referido Juzgado de 2 de junio de 1997, en el que se acuerda plantear cuestión de inconstitucionalidad en relación con el art. 380 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal -registrada con el núm. 2606/1997-, por su posible contradicción con los arts. 14, 17.1, 18.1, 24.2 y 53.1 de la Constitución Española.

Según sostiene la Magistrada-Juez que ha planteado la cuestión, el art. 380 CP puede vulnerar el art. 24.2 CE, en concreto, el derecho fundamental a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable, pues entiende que al castigar con una pena más grave la negativa a someterse a las pruebas que el delito que se investiga, existe una compulsión coercitiva a la realización de estas pruebas que pueden lesionar los referidos derechos fundamentales. También considera que este precepto del Código Penal se remite a «las pruebas legalmente establecidas», y estas pruebas, en cambio, se encuentran reguladas por Reglamento, ya que es a esta normativa a la que remite el art. 12 LTSV, por lo que no se cumpliría la reserva de ley que para toda actuación restrictiva de derechos fundamentales garantiza el art. 53.1 CE. Concluye sus alegaciones el órgano judicial invocando el principio de igualdad. En opinión de la Magistrada-Juez se ha infringido este principio constitucional porque si se efectúa un análisis comparativo de los dos supuestos posibles -el del sometimiento a las pruebas legalmente previstas y el de la negativa al mismo-, se aprecia la existencia de un trato discriminatorio en cuanto que se penaliza más uno de ellos -la negativa

a la realización de las pruebas- simplemente, afirma la Magistrada-Juez, por adoptar una determinada actitud personal ante el requerimiento policial, lo que, en su opinión, constituye una desigualdad carente de justificación objetiva.

El Tribunal Constitucional, por providencia de 24 de junio de 1997, acordó admitir a trámite esta cuestión y dio traslado de la misma a los Presidentes del Congreso de los Diputados y del Senado, al Ministerio de Justicia y al Fiscal General del Estado, a fin de que formularan alegaciones y expusieran lo que considerasen conveniente acerca de la acumulación de esta cuestión a la núm. 2755/1996 y otras planteadas sobre el mismo objeto.

El Abogado del Estado, por escrito registrado el 14 de julio de 1997, formuló las alegaciones y solicitó, por una parte, que se dicte sentencia desestimando la cuestión; y, por otra, que se acumule a la núm. 2755/1996 y otras acumuladas a ésta. Por lo que se refiere a las alegaciones efectuadas por el Abogado del Estado, reitera las formuladas en las otras cuestiones planteadas que invocaron las mismas infracciones constitucionales.

Por escrito registrado el 15 de julio de 1997, el Fiscal General del Estado solicita del Pleno que se acuerde la acumulación de esta cuestión a la núm. 2755/1996 y se remite, en lo que a las alegaciones se refiere, a las que formuló en las otras cuestiones planteadas en relación con este mismo precepto.

La Presidencia del Senado, por escrito registrado el 18 de julio de 1997, comunica su Acuerdo de personación en el procedimiento y de ofrecimiento de colaboración a los efectos previstos en el art. 88.1 LOTC. Por escrito registrado el 19 de julio de 1997, la Presidencia del Congreso de los Diputados comunica que, aunque no se personará en el procedimiento ni formulará alegaciones, pone a disposición del Tribunal las actuaciones de la Cámara que pudiera precisar.

15. El 17 de junio de 1997, tuvo entrada en el Registro de este Tribunal un escrito del Juzgado de lo Penal núm. 1 de Palma de Mallorca, al que se acompaña, junto al testimonio del correspondiente procedimiento, el Auto del referido Juzgado de 2 de junio de 1997, en el que se acuerda plantear cuestión de inconstitucionalidad en relación con el art. 380 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal -registrada con el núm. 2632/1997-, por su posible contradicción con los arts. 1.1, 9.3, 17.3, 24.2, 25.2 y 53 de la Constitución Española.

El órgano judicial plantea esta cuestión en los mismos términos que los planteó el Auto del mismo Juzgado de 20 de mayo de 1997, por el que se suscitó la cuestión núm. 2281/1997, al que se refiere el antecedente 12 de esta Sentencia, por lo que, en cuanto a las alegaciones del órgano judicial, nos remitimos a lo más arriba expuesto.

El Tribunal Constitucional, por providencia de 24 de junio de 1997 acordó admitir a trámite esta cuestión y dio traslado de la misma a los Presidentes del Congreso de los Diputados y del Senado, al Ministerio de Justicia y al Fiscal General del Estado a fin de que formularan alegaciones y expusieran lo que considerasen conveniente acerca de la acumulación de esta cuestión a la núm. 2755/1996 y otras planteadas sobre el mismo objeto.

El Abogado del Estado por escrito registrado el 14 de julio de 1997, formuló las alegaciones y solicitó, por una parte, que se dicte sentencia desestimando la cuestión; y, por otra, que se acumule a la núm. 2755/1996 y otras acumuladas a ésta. Por lo que se refiere a las alegaciones efectuadas por el Abogado del Estado, reitera las formuladas en las otras cuestiones planteadas que invocaron las mismas infracciones constitucionales.

Por escrito registrado el 15 de julio de 1997, el Fiscal General del Estado solicita del Pleno que se acuerde la acumulación de esta cuestión a la núm. 2755/1996 y se remite, en lo que a las alegaciones se refiere, a las que formuló en las otras cuestiones planteadas en relación con este mismo precepto.

La Presidencia del Senado por escrito registrado el 18 de julio 1997, comunica su acuerdo de personación en el procedimiento y de ofrecimiento de colaboración a los efectos previstos en el art. 88.1 LOTC. Por escrito registrado el 19 de julio de 1997, la Presidencia del Congreso de los Diputados comunica que, aunque no se personará en el procedimiento ni formulará alegaciones, pone a disposición del Tribunal las actuaciones de la Cámara que pudiera precisar.

16. El 20 de junio de 1997, tuvo entrada en el Registro de este Tribunal un escrito del Juzgado de lo Penal núm. 1 de Córdoba al que se acompaña el Auto del referido Juzgado de 9 de junio de 1997, en el que se acuerda plantear cuestión de inconstitucionalidad en relación con el art. 380 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal -registrada con el núm. 2688/1997-, por su posible contradicción con el art. 24.2 CE. Las alegaciones que se contienen en este Auto coinciden con las formuladas por este mismo Juzgado al plantear la cuestión de inconstitucionalidad núm. 1892/1997 a la que se refiere el antecedente 11 de esta sentencia, por lo que nos remitimos a lo allí expuesto.

El Tribunal Constitucional, por providencia de 1 de julio de 1997, acordó admitir a trámite esta cuestión y dio traslado de la misma a los Presidentes del Congreso de los Diputados y del Senado, al Ministerio de Justicia y al Fiscal General del Estado, a fin de que formularan alegaciones y expusieran lo que considerasen conveniente acerca de la acumulación de esta cuestión a la núm. 2755/1996 y otras planteadas sobre el mismo objeto.

Por escrito registrado el 17 de julio de 1997, el Abogado del Estado formuló las alegaciones y solicitó, por una parte que se dicte sentencia desestimando la cuestión; y, por otra, que se acumule a la núm. 2755/1996 y otras acumuladas a ésta. Por lo que se refiere a las alegaciones efectuadas por el Abogado del Estado, reitera las formuladas en las otras cuestiones planteadas que invocaron las mismas infracciones constitucionales y en especial las formuladas en la cuestión núm. 1892/1997.

La Presidencia del Senado, por escrito registrado el 18 de julio de 1997, comunica su Acuerdo de personación en el procedimiento y de ofrecimiento de colaboración a los efectos previstos en el art. 88.1 LOTC. Por escrito registrado el 19 de julio de 1997, la Presidencia del Congreso de los Diputados comunica que, aunque no se personará en el procedimiento ni formulará alegaciones, pone a disposición del Tribunal las actuaciones de la Cámara que pudiera precisar.

El Fiscal General del Estado, por escrito registrado el 28 de agosto de 1997, solicita del Pleno que se acuerde la acumulación de esta cuestión a la núm. 2755/1996 y se remite, en lo que a las alegaciones se refiere, a las que formuló en las otras cuestiones planteadas sobre este mismo precepto.

17. El 1 de julio de 1997, tuvo entrada en el Registro de este Tribunal un escrito del Juzgado de lo Penal núm. 2 de Lleida al que se acompaña, junto al testimonio del correspondiente procedimiento, el Auto del referido Juzgado de 18 de junio de 1997, en el que se acuerda plantear cuestión de inconstitucionalidad en relación con el art. 380 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal -registrada con el núm. 2888/1997-, por su posible contradicción con los arts. 14, 17.1, 18.1, 24.2 y 53.1 de la Constitución Española.

A) A juicio del Magistrado-Juez que ha planteado la cuestión, el art. 380 CP vulnera el art. 24.2 CE en particular, el derecho a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable, ya que al sancionar la negativa a la realización de las pruebas con una pena superior al delito investigado, se le está obligando a someterse a ellas, lo que supone una vulneración de los preceptos constitucionales señalados. Por otra parte, entiende que las pruebas a las que se refiere este precepto del Código Penal deben ser reguladas por ley, y no como ocurre en el presente caso, que en virtud de una remisión del art. 12 LTSV, es una norma reglamentaria, en concreto el Código de la Circulación (Real Decreto de 17 de enero de 1992), la que lleva a cabo esta regulación. Según afirma el órgano judicial, al no regularse por ley unas pruebas que afectan a los derechos reconocidos en los arts. 17.1 (libertad) y 18.1 CE (intimidad corporal) se está vulnerando la Constitución, en concreto -aunque no lo mencione expresamente-, el art. 53.1. Y por último considera que existe también una lesión del principio de igualdad, ya que en su opinión, si se efectúa un análisis comparativo de los arts. 379 y 380 CP, se observa que la falta de colaboración personal para la comprobación de una conducta peligrosa tiene, desde la perspectiva del legislador, un plus de reprochabilidad, lo que, a su juicio, sería discriminatorio en cuanto que se le está imponiendo una pena por el delito de desobediencia cuando no existe ánimo de menospreciar el principio de autoridad.

B) El Tribunal Constitucional por providencia de 1 de julio de 1997, acordó admitir a trámite esta cuestión y dio traslado de la misma a los Presidentes del Congreso de los Diputados y del Senado, al Ministerio de Justicia y al Fiscal General del Estado, a fin de que formularan alegaciones y expusieran lo que considerasen conveniente acerca de la acumulación de esta cuestión a la núm. 2755/1996 y otras planteadas sobre el mismo objeto.

El Fiscal General del Estado, por escrito registrado el 1 de agosto de 1997, solicita del Pleno que se acuerde la acumulación de esta cuestión a la núm. 2755/1996 y se remite, en lo que a las alegaciones se refiere, a las que formuló en las otras cuestiones planteadas en relación con este mismo precepto.

Por escrito registrado el 4 de septiembre de 1997, el Abogado del Estado formuló las alegaciones y solicitó, por una parte, que se dicte sentencia desestimando

la cuestión, y, por otra, que se acumule con la núm. 2755/1996 y otras acumuladas a ésta. Por lo que se refiere a las alegaciones efectuadas por el Abogado del Estado, reitera las formuladas en las otras cuestiones planteadas que invocaron las mismas infracciones constitucionales.

La Presidencia del Congreso de los Diputados, por escrito registrado el 12 de septiembre de 1997, comunica que, aunque no se personará en el procedimiento ni formulará alegaciones, pone a disposición del Tribunal las actuaciones de la Cámara que pudiera precisar. Por escrito registrado el 15 de septiembre de 1997, la Presidencia del Senado comunica su Acuerdo de personación en el procedimiento y de ofrecimiento de colaboración a los efectos previstos en el art. 88.1 de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional.

18. El 2 de julio de 1997, tuvo entrada en el Registro de este Tribunal un escrito del Juzgado de lo Penal núm. 2 de Lleida al que se acompaña, junto al testimonio del correspondiente procedimiento, el Auto del referido Juzgado de 19 de junio de 1997, en el que se acuerda plantear cuestión de inconstitucionalidad en relación con el art. 380 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal -registrada con el núm. 2905/1997-, por su posible contradicción con los arts. 14, 17.1, 18.1, 24.2 y 53.1 CE por los mismos motivos que los alegados en el Auto de 18 de junio de este mismo año, al que se refiere el antecedente anterior.

El Tribunal Constitucional, por providencia de 1 de julio de 1997, acordó admitir a trámite esta cuestión y dio traslado de la misma a los Presidentes del Congreso de los Diputados y del Senado, al Ministerio de Justicia y al Fiscal General del Estado a fin de que formularan alegaciones y expusieran lo que considerasen conveniente acerca de la acumulación de esta cuestión a la núm. 2755/1996 y otras planteadas sobre el mismo objeto.

Por escrito registrado el 1 de agosto de 1997, el Fiscal General del Estado solicita del Pleno que se acuerde la acumulación de esta cuestión a la núm. 2755/1996 y se remite, en lo que a las alegaciones se refiere, a las que formuló en las otras cuestiones planteadas en relación con este mismo precepto.

El Abogado del Estado, por escrito registrado el 4 de septiembre de 1997, formuló las alegaciones y solicitó, por una parte, que se dicte sentencia desestimando la cuestión; y, por otra, que se acumule a la núm. 2755/1996 y otras acumuladas a ésta. Por lo que se refiere a las alegaciones efectuadas por el Abogado del Estado, reitera las formuladas en las otras cuestiones planteadas que invocaron las mismas infracciones constitucionales.

La Presidencia del Congreso de los Diputados por escrito registrado el 12 de septiembre de 1997, comunica que, aunque no se personará en el procedimiento ni formulará alegaciones, pone a disposición del Tribunal las actuaciones de la Cámara que pudiera precisar. La Presidencia del Senado, por escrito registrado el 15 de septiembre de 1997, comunica su Acuerdo de personación en el procedimiento y de ofrecimiento de colaboración a los efectos previstos en el art. 88.1 de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional.

19. El 18 de julio de 1997, tuvo entrada en el Registro de este Tribunal un escrito de la Magistrada-Juez del Juzgado de lo Penal núm. 1 de Zaragoza al que se acompaña, junto al testimonio del correspondiente procedimiento el Auto del referido Juzgado de 2 de julio de 1997 en el que se acuerda plantear cuestión de inconstitucionalidad en relación con el art. 380 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal -registrada con el núm. 3203/1997-, por su posible contradicción con los arts. 14, 17.1, 18.1, 24.2 y 53.1 de la Constitución Española.

La Magistrada-Juez fundamenta esta cuestión en los mismos motivos que invocó en las otras cuestiones que, en relación con el art. 380 CP, ha planteado ante este Tribunal (cuestiones núms. 1591/1997 y 2606/1997), por lo que, en lo que a las alegaciones efectuadas por este órgano judicial, nos remitimos a lo expuesto en los antecedentes 6 y 14 de esta sentencia.

El Tribunal Constitucional, por providencia de 28 de octubre de 1997, acordó admitir a trámite esta cuestión y dio traslado de la misma a los Presidentes del Congreso de los Diputados y del Senado, al Ministerio de Justicia y al Fiscal General del Estado, a fin de que formularan alegaciones y expusieran lo que considerasen conveniente acerca de la acumulación de esta cuestión a la núm. 2755/1996 y otras ya admitidas con el mismo objeto.

Por escritos registrados en igual fecha, el 14 de noviembre de 1997, la Presidencia del Senado comunica su acuerdo de personación en el procedimiento y de ofrecimiento de colaboración a los efectos previstos en el art. 88.1 LOTC, y la Presidencia del Congreso de los Diputados comunica que, aunque no se personará en el procedimiento ni formulará alegaciones, pone a disposición del Tribunal las actuaciones de la Cámara que pudiera precisar.

El Abogado del Estado, por escrito registrado el 19 de noviembre de 1997, formuló las alegaciones y solicitó, por una parte, que se dicte sentencia desestimando la cuestión; y, por otra, que se acumule a la núm. 2755/1996 y otras acumuladas a ésta. Por lo que se refiere a las alegaciones, reitera las formuladas en las otras cuestiones planteadas que invocaron las mismas infracciones constitucionales -en particular, la 1591/1997 y 2606/1997-, e invoca expresamente la doctrina de la STC 161/1997, por la que se desestima la cuestión núm. 4189/1996 al no apreciar que el art. 380 CP vulnere, entre otros preceptos, el art. 24.2 CE, que es uno de los artículos constitucionales que este órgano judicial entiende lesionados.

El Fiscal General del Estado por escrito registrado el 24 de noviembre de 1997, solicita que se dicte Sentencia desestimatoria. Por una parte alega que la pretendida contradicción del art. 380 CP con los derechos fundamentales a no declarar contra sí mismos y a no confesarse culpables, contenidos en el art. 24.2 CE, ha sido ya resuelta por la STC 161/1997, al estimar esta sentencia que el precepto del Código Penal cuestionado no lesiona estos derechos fundamentales. De ahí que circunscriba sus alegaciones a fundamentar por qué, a su juicio, tampoco cabe entender que existan las demás lesiones constitucionales invocadas. En su opinión, no cabe entender que la falta de cobertura legal de las pruebas de detección alcohólica sea contraria al art. 53.1 CE por tres motivos: en primer lugar, considera que corresponde a los Jueces ordinarios determinar el sentido de lo que deba entenderse por «pruebas legalmente

establecidas». En segundo lugar, entiende que como la remisión normativa por la que se autoriza al Gobierno a regular las pruebas de detección alcohólica se encuentra prevista en el art. 12.2 LTSV, esta norma proporciona a la normativa reglamentaria a la que se remite la cobertura legal necesaria. Y en tercer lugar, recuerda la doctrina de este Tribunal sobre las normas penales en blanco y, como se ha entendido conforme con el art. 25.1 CE la posibilidad de integrar el tipo mediante la remisión a otras normas.

Tampoco aprecia el Fiscal que el art. 380 CP pueda ser contrario al art. 14 CE, pues, por una parte, las situaciones que alega como términos de comparación (el del sometimiento a las pruebas legalmente establecidas y el de la negativa al mismo) no resultan equiparables; y por otra, porque entiende que el órgano judicial, al plantearse cuál es la intención o ánimo del que no se somete a estas pruebas, está adentrándose en consideraciones que no afectan al derecho fundamental que se estima infringido.

20. Por Auto de 11 de noviembre último el Pleno acuerda, de conformidad con lo establecido en el art. 83 LOTC, aplicable a este supuesto por tratarse de cuestiones en las que se plantea la inconstitucionalidad del mismo precepto legal, por motivos total o parcialmente coincidentes, acumular las cuestiones de inconstitucionalidad registradas con los núms. 4783/1996, 342/1997, 581/1997, 582/1997, 1135/1997, 1591/1997 1592/1997 1621/1997, 1623/1997, 1640/1997, 1892/1991, 2083/1997 2281/1997, 2606/1997, 2632/1997, 2688/1997, 2888/1997 y 2905/1997 a la registrada con el núm. 2755/1996.

21. Por Auto de 27 de noviembre último, el Pleno acuerda, de conformidad con lo establecido en el art. 83 LOTC, aplicable a este supuesto por tratarse de cuestiones en las que se plantea la inconstitucionalidad del mismo precepto legal, por motivos total o parcialmente coincidentes, acumular la cuestión de inconstitucionalidad núm. 3203/1997 a la registrada con el núm. 2755/1996 y demás cuestiones acumuladas a ella.

22. Por providencia de 16 de diciembre de 1997, se acordó señalar para la deliberación y votación de la presente Sentencia el día 18 del mismo mes y año.

II. FUNDAMENTOS JURÍDICOS

1. Para el adecuado examen de las veinte cuestiones de inconstitucionalidad a las que se ha hecho referencia en el encabezamiento es procedente examinar, en primer lugar, si cumplen con los requisitos procesales previstos en nuestra Ley Orgánica. En segundo término, respecto a aquellas que reúnen dichos requisitos es conveniente agruparlas atendiendo a los distintos motivos en los que fundamentan la duda de inconstitucionalidad del art. 380 CP, partiendo de lo ya declarado en la STC 161/1997, para examinar conjuntamente aquellos en los que coincidan las diferentes cuestiones. En particular, respecto a las supuestas vulneraciones de los arts.

14, 17.1, 18.1 y 25.1 CE, que por primera vez se imputan al citado precepto legal en algunas de las cuestiones objeto de este proceso constitucional y, por tanto, no fueron examinadas en la decisión de este Tribunal que se acaba de mencionar.

2. De las cuestiones de inconstitucionalidad acumuladas en el presente proceso, ocho de ellas suscitan problemas procesales. Por una parte, se encuentran aquellas que no se han planteado «una vez concluso el procedimiento y dentro del plazo para dictar sentencia», como exige el art. 35.2 LOTC. Así ocurre en el caso de la cuestión núm. 2755/1996 que se planteó en el trámite de admisión de la denuncia (art. 269 LECrim), esto es, antes de iniciar procedimiento judicial alguno y de la cuestión núm. 342/1997, que se promovió en el trámite de incoación de diligencias previas, es decir, en el momento en el que el Juez ordena que se practiquen las diligencias esenciales con el fin de averiguar las circunstancias del hecho, las personas que en él han participado y el órgano competente para su enjuiciamiento (art. 789.3 LECrim). Y por otra, están las cuestiones que se han planteado en la misma sentencia (cuestiones núms. 4783/1996, 1591/1997, 1592/1997, 1892/1997, 2606/1997 y 3203/1997). En estos últimos supuestos se está enjuiciando al procesado por dos delitos, uno contra la seguridad del tráfico (art. 379 CP) y otro por el delito de desobediencia (art. 380 CP), y el Juez dicta sentencia respecto del delito contra la seguridad del tráfico y acuerda suspender el plazo para dictar sentencia respecto del delito de desobediencia grave.

A) Por lo que se refiere a estos últimos supuestos, el hecho de que la cuestión de inconstitucionalidad se promueva no dentro del plazo para dictar sentencia, sino en la sentencia misma, no puede entenderse como un incumplimiento de requisitos procesales que impidan entrar a conocer el fondo de estas cuestiones. En estos casos de sentencia condenatoria «parcial» (como las ha denominado el Abogado del Estado), nos encontramos ante supuestos en los que, si bien es verdad que formalmente la decisión de suspender el plazo para dictar sentencia y formar pieza separada a efectos de dar audiencia a las partes sobre la pertinencia de plantear la cuestión se adopta en la propia sentencia, ésta se dicta en relación con el otro delito que se está enjuiciando en ese proceso, pero no respecto de aquel al que resulta de aplicación la norma cuestionada. Por lo que se cumpliría la exigencia de plantear la cuestión «dentro del plazo para dictar sentencia» (art. 35.2 LOTC), pues respecto del delito tipificado en la norma de cuya constitucionalidad se duda dicho plazo se encuentra suspendido.

Debe tenerse en cuenta, por otra parte, que si bien es verdad que el art. 35.2 LOTC exige que, una vez oídas las partes, el órgano judicial deberá adoptar «mediante Auto» su decisión definitiva sobre si plantea o no la cuestión nada establece en cambio, sobre cuál ha de ser la resolución judicial en la que se plantee la posibilidad de suscitara, aunque requiera una resolución judicial motivada. Por lo que en estos casos en los que se está enjuiciando más de un delito, nada impide, salvo que éstos tengan señalada una pena unitaria, que en la misma sentencia que se dicte respecto de uno de ellos se acuerde también dejar en suspenso el plazo para dictar sentencia

respecto del delito cuya tipificación se considera contraria a la Constitución, con el fin de plantear la cuestión ante este Tribunal. En tales supuestos, además, el Juez se encontraría en la misma posición y con los mismos elementos de juicio de los que dispondría si hubiera adoptado la decisión antes de dictar sentencia respecto de los delitos por él enjuiciados que no le plantearon problemas de constitucionalidad, por lo que la finalidad que pretende la norma de nuestra Ley Orgánica al exigir que haya concluido el procedimiento se cumpliría de igual modo.

B) No ocurre lo mismo en los casos en los que la cuestión se plantea en el trámite de admisión de la denuncia -cuestión núm. 2755/1996-, o en el de incoación de diligencias previas -cuestión núm. 342/1997-. En estos supuestos, no puede entenderse que se reúnan los requisitos procesales exigidos para plantear esta cuestión, por haberse presentado de forma prematura. Conviene señalar que aunque este Tribunal ha relativizado el concepto de «fallo» y que, por tanto, ha admitido cuestiones respecto de resoluciones que en sentido estricto no le afectaban, no es posible aplicar esta doctrina a las cuestiones que ahora se analizan, ya que esta flexibilización siempre se ha producido respecto de resoluciones que bien eran definitivas o, siendo interlocutorias la tramitación del procedimiento no iba a poder aportar ningún elemento nuevo en orden a determinar la incidencia de la norma cuestionada sobre el fallo que hubiere de dictarse ni sobre la legitimidad o ilegitimidad de la norma cuestionada (SSTC 76/1982; 186/1983 ; 55/1990; 186/1990; 76/1992; 110/1993 y ATC 147/1997). Pues no hay que olvidar que a través de este proceso pretende ejercerse un control concreto de constitucionalidad de la norma y, de ahí, la exigencia de que de la norma que se cuestiona dependa el fallo (AATC 946/1985 y 60/1991; SSTC 17/1981 , 106/1986 y 55/1990).

Por esta razón, no resulta correcto entender, como sostienen los órganos judiciales que han planteado estas cuestiones, que el hecho de tener que aplicar este precepto legal para determinar si se admite o no la denuncia o para practicar las diligencias esenciales encaminadas a determinar la naturaleza o circunstancia del hecho, constituye ya una aplicación de la norma que permite formular la cuestión de inconstitucionalidad. Pues basta reparar en que en este momento procesal todavía no es posible saber si la norma que se cuestiona es aquella de la que va a depender el fallo, ya que pudiera ocurrir que esta norma no llegara a aplicarse porque no se probaran los hechos denunciados, existiera otra norma penal que desplazara aquélla o, en fin, por cualquier otro motivo que impidiera la aplicación de la norma cuestionada.

Por cuanto se acaba de exponer, ha de llegarse a la conclusión de que las cuestiones de inconstitucionalidad núms. 2755/1996 y 342/1997 carecen de los requisitos procesales necesarios para poder efectuar un enjuiciamiento de fondo de las mismas. Y al poderse apreciar la falta de estos requisitos no sólo en el trámite de admisión previsto en el art. 37.1 LOTC sino también en la sentencia (SSTC 17/1981 y 186/1990), procede inadmitir las cuestiones a las que se acaba de hacer referencia.

3. Por lo que al fondo se refiere, las cuestiones acumuladas presentan problemas muy diferentes, pues los preceptos constitucionales que se entienden vulnerados

no coinciden en todos los casos. Con el fin de sistematizar el análisis de todos los que, según los Jueces y Tribunales que han planteado estas cuestiones, pueden verse infringidos por este precepto del Código Penal, se van a hacer dos grandes grupos.

En primer lugar, se analizará la supuesta vulneración de los preceptos que ya han sido objeto de examen por este Tribunal en su STC 161/1997 y para ello se van a clasificar los motivos de impugnación en tres subgrupos diferentes: a) los que alegan vulneración de los arts. 1.1, 9.3. y 25.1 CE, por entender que el art. 380 CP es contrario al principio de proporcionalidad; b) los que consideran infringidos los arts. 17.3 y 24.2 CE, por considerar que al obligar a los conductores a someterse a estas pruebas se les está obligando a declarar en general, y en particular a declarar contra sí mismos y a no confesarse culpables; y c) los que mantienen que este precepto legal es contrario a los arts. 25.2 y 53 CE, ya que entienden que no está orientado hacia la reeducación y reinserción social. Respecto de estos motivos, y excepto en aquellos argumentos que no fueran objeto de examen por la decisión citada, esta sentencia ha de remitirse a lo establecido en la STC 161/1997, ya que al haber declarado esta Sentencia la conformidad de este precepto legal con los preceptos constitucionales, las dudas que sobre su constitucionalidad pudieran plantearse han sido ya resueltas por este Tribunal. Y, en segundo lugar, se examinarán aquellas lesiones constitucionales que en relación con el art. 380 CP se plantean ahora por vez primera ante este Tribunal.

4. De las cuestiones acumuladas en este proceso, las núms. 581/1997, 1135/1997, 1623/1997, 1640/1997, 2281/1997 y 2632/1997 consideran que, además de infringir otros preceptos constitucionales a los que más adelante se aludirá, el art. 380 CP es contrario al principio de proporcionalidad (principio que consideran la base del de legalidad -art. 25-, y las dos últimas cuestiones esto es, las registradas con los núms. 2281/1997 y 2632/1997 también lo deducen de los arts. 1.1, 9.3 y 10 CE). Los motivos que llevan a considerar a estas cuestiones que el art. 380 CP es contrario a este principio, son, por un lado, el castigar más gravemente la negativa a someterse a unas pruebas que tienen como finalidad comprobar si existe o no la conducta peligrosa (pena de seis meses a un año), que la conducta peligrosa en sí misma considerada (multa de tres a ocho meses o arresto de ocho a doce fines de semana); y por otro, se considera desproporcionado sancionar con una pena privativa de libertad el incumplimiento de un deber establecido en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, cuando el ordenamiento administrativo prevé otras medidas coercitivas menos gravosas que aquélla, pero con su misma eficacia.

Pues bien, la posible vulneración por el art. 380 CP del principio de proporcionalidad ha sido objeto de un detenido análisis en la STC 161/1997, fundamentos jurídicos 8 a 13. Decisión en la que este Tribunal ha declarado la conformidad de este precepto del Código Penal con el citado principio y a la que ahora hay que remitirse en su integridad.

5. Asimismo, ha de rechazarse la posible vulneración del art. 9.3 CE en relación con el 14 CE alegada por la cuestión núm. 581/1997. El Juez que ha planteado esta cuestión considera que al obligar a todos los conductores a someterse a estas

pruebas, el conductor que no haya ingerido este tipo de sustancias y se niegue a someterse a las pruebas se le está imputando la comisión de un delito sin haber puesto en peligro el bien jurídico protegido por el mismo. Sin embargo, tal argumento no puede ser aceptado, ya que el art. 380 CP prevé un delito específico de desobediencia en el que se incurre por el simple hecho de negarse a someterse a estas pruebas -se hayan o no ingerido las sustancias que a través de las mismas pretende detectarse-, por lo que el negarse a su práctica sí que lesionaría el bien jurídico protegido por este delito. Cuestión distinta es la de determinar si este tipo de delitos debe ser aplicado cuando existen indicios de conducción bajo dichos efectos o como medida de prevención general. Aunque ésta es una cuestión de legalidad ordinaria en la que este Tribunal no ha entrado en la mencionada STC 161/1997.

6. Otro de los motivos que han llevado a cuestionar la constitucionalidad del art. 380 CP es su posible contradicción con el art. 24.2 CE y, en concreto, con el derecho constitucional a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable (motivo que ha sido invocado por todas las cuestiones acumuladas) y el art. 17.3, en lo que respecta al derecho a no ser obligado a declarar (cuestiones núms. 581/1997, 1135/1997, 1621/1997, 1623/1997, 1640/1997, 2281/1997 y 2632/1997). También estos motivos deben ser desestimados, como lo hizo la tantas veces citada STC 161/1997: En esta sentencia se reitera la doctrina establecida en las SSTC 252/1984, 107/1985, 195/1985, 252/1984 y 107/1995, por la que se considera la realización de las pruebas de detección de alcohol o drogas como una pericia técnica que no puede calificarse de declaración en el sentido de los referidos preceptos de la Constitución por lo que el precepto impugnado no vulnera los derechos constitucionales alegados (STC 161/1997, fundamentos jurídicos 4 a 7).

Tampoco puede entenderse que el art. 380 CP vulnere el derecho a la presunción de inocencia. Como expresamente se declara en la STC 161/1997, en este derecho no se integra la facultad de sustraerse a las diligencias de prevención, de indagación o de prueba que proponga la acusación o que puedan disponer las autoridades judiciales o administrativas. Y según se ha dicho también en su fundamento jurídico 7, «las pruebas de detección discutidas, ya consistan en la espiración de aire, ya en la extracción de sangre, en el análisis de orina o en un examen médico, no constituyen actuaciones encaminadas a obtener del sujeto el reconocimiento de determinados hechos o su interpretación o valoración de los mismos, sino simples pericias de resultado incierto que con independencia de que su mecánica concreta no requiera sólo un comportamiento exclusivamente pasivo, no pueden catalogarse como obligaciones de autoincriminación, es decir, como aportaciones o contribuciones del sujeto que sostengan o puedan sostener directamente (...) su propia imputación penal o administrativa». Por ello concluye esta sentencia que no existe el derecho a no someterse a estas pruebas y sí, por contra, la obligación de soportarlas; conclusión, que dada la identidad de los supuestos ahora enjuiciados con el resuelto por esta sentencia, debe aplicarse también en estos casos.

No cabe tampoco estimar, como se sostiene en la cuestión núm. 2888/1997, que el sancionar la negativa a someterse a estas pruebas con una pena superior a

la prevista para el delito sancionado sea contrario al art. 24.2 CE en cuanto que se le está obligando a someterse a ellas, pues como acaba de señalarse, el derecho constitucional a no declarar contra sí mismo no comprende el derecho a negarse a la realización de este tipo de pruebas. En su caso la aplicación de esta consecuencia jurídica a esta negativa podría considerarse desproporcionada, aunque, como se acaba de exponer, no puede afirmarse tal consecuencia en los supuestos que ahora se enjuician, pues como ya se ha visto, este precepto legal no es contrario al principio de proporcionalidad. Y a la misma conclusión habría que llegar respecto de la supresión del elemento de voluntariedad que plantea la cuestión núm. 581/1997. Al no poder considerar que la obligación de someterse a estas pruebas sea contraria al derecho constitucional a no declarar contra sí mismo ni al de no confesarse culpable el carácter obligatorio de las mismas no suscita problemas de constitucionalidad.

7. Las cuestiones núms. 581/1997, 2281/1997 y 2632/1997, entre otros motivos, alegan que este precepto del Código Penal es contrario al art. 25.2 CE (las núms. 2281/1997 y 2632/1997 invocan también la infracción del art. 53 CE), al no orientarse las penas hacia la reeducación y reinserción social. Sin embargo como expresamente se señala en la STC 161/1997 fundamento jurídico 3, estos motivos carecen de poder de convicción. Pues «no se entiende por qué esta concreta pena privativa de libertad, descrita abstractamente en el artículo como es habitual, no está o no estará orientada en su ejecución a los fines de reeducación y resocialización social. Asimismo debe recordarse que este Tribunal ha reiterado que las finalidades del art. 25.2 no tienen un carácter prioritario sobre otras -de prevención general u otras de prevención especial-; es más, resulta discutible el presupuesto de que la propia sanción no despliega ninguna función resocializadora (SSTC 19/1988 , 150/1991 y 55/1996)», por lo que tampoco cabe estimar el presente motivo de impugnación.

8. Han de examinarse seguidamente las supuestas vulneraciones de los arts. 14, 17.1, 18.1 y 25.1 CE, motivos que, a diferencia de los analizados en los fundamentos jurídicos anteriores, al haber sido alegados por primera vez en las cuestiones que constituyen el objeto del presente proceso constitucional, este Tribunal todavía no ha tenido ocasión de pronunciarse sobre ellos.

Las cuestiones núms. 4783/1996, 1591/1997, 1592/1997, 1621/1997, 2606/1997, 2888/1997 y 3203/1997 consideran que el art. 380 CP vulnera el principio de igualdad. Afirmación que fundan en los siguientes argumentos. De un lado, los Autos que han planteado las cuestiones núms. 4783/1996, 1591/1997, 1592/1997, 2606/1997, 2888/1997, 2905/1997 y 3203/1997 entienden que si se efectúa un análisis comparativo de los dos supuestos posibles -someterse a las pruebas o negarse a la realización de las mismas- es más reprochable y, por tanto, tiene una penalidad mayor, el negarse a realizar estas pruebas, lo que a juicio de los órganos judiciales proponentes supone un trato discriminatorio por la imposición de una pena por delito de desobediencia cuando no existe en el sujeto activo ánimo de desprestigiar a la autoridad, que constituye el elemento subjetivo de la conducta. De otro lado, la cuestión núm. 1621/1997 fundamenta también esta pretendida lesión del art. 14 CE

en que en estos supuestos debe darse el mismo tratamiento que al presunto portador de droga en su cuerpo. Por esta razón, estima que para que estas pruebas se consideren legítimas es preciso una previa decisión de la autoridad judicial que pondere la gravedad de la intromisión y el carácter imprescindible de ésta.

Ahora bien, ninguno de estos dos argumentos resulta convincente. Cabe observar, en efecto, que lo que en realidad se aduce en las citadas cuestiones de inconstitucionalidad es una desigualdad en la sanción de conductas que, a juicio de los órganos jurisdiccionales que las promueven, son equivalentes. Pero ha de repararse que el principio constitucional de igualdad del art. 14 CE sólo opera entre personas y proscribire tratarlas desigualmente de modo injustificado, sin que esa prohibición de trato jurídico desigual, de él dimanante, pueda extenderse al trato diferente que en materia penal reciben determinadas conductas, sean o no equivalentes. De manera que las diferencias en la sanción de conductas que, desde una perspectiva material, pudieran ser consideradas iguales habrían de enjuiciarse desde la perspectiva del principio de proporcionalidad, como se ha dicho en el ATC 293/1997. Examen que ya se ha llevado a cabo en la STC 161/1997 con un resultado negativo.

9. Otro de los motivos por los que se ha cuestionado este precepto del Código Penal es por considerarlo contrario al art. 18.1 CE. Según se sostiene en el Auto de planteamiento de la cuestión núm. 1135/1997, la obligación de someterse a estas pruebas es contraria al derecho a la intimidad personal que consagra dicho precepto constitucional. Ahora bien, en tal caso, la pretendida inconstitucionalidad sería imputable, no al art. 380 CP, que no regula prueba alguna -pues se limita a tipificar como delito de desobediencia la negativa a someterse a las pruebas que legalmente se establezcan con el fin de comprobar si conduce bajo el efecto de bebidas alcohólicas, drogas o cualquier otra sustancia psicotrópica-, sino a la norma que regula este tipo de pruebas, el art. 12.3 LTSV, que no ha sido cuestionada formalmente ante este Tribunal. Con la particularidad de que esta norma remite su regulación al Reglamento y a tales pruebas se refiere, en efecto el art. 28 del Real Decreto 13/1992, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación.

No obstante, no por ello hay que excluir que dicha norma no pueda ser objeto de control de constitucionalidad en el presente recurso. Si bien es cierto que ninguno de los Autos de planteamiento ha cuestionado explícitamente los preceptos que se acaban de mencionar, no lo es menos que dicho cuestionamiento puede implícitamente deducirse de la invocación del art. 18.1 CE; pues a partir de este alegato se está cuestionando la norma que supuestamente infringe el derecho a la intimidad, y esta norma no puede ser otra que el art. 12.3 LTSV, como se ha dicho. De suerte que si bien el carácter reglamentario del Código de la Circulación impide cualquier pronunciamiento sobre el mismo por parte de este Tribunal, el juicio de constitucionalidad, sin embargo, debe también extenderse a dicho Precepto Legal, pues de otro modo no podría valorarse si su aplicación es o no conforme con la Constitución.

A) A este fin, ha de tenerse presente que el art. 12 del Real Decreto Legislativo sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial establece

que las pruebas que deben practicarse para detectar el consumo excesivo de bebidas alcohólicas «consistirán normalmente en la verificación del aire espirado mediante alcoholímetros autorizados». Aunque esta norma contempla también la posibilidad de que, a petición del interesado o por orden de la autoridad judicial, se puedan repetir las pruebas a efectos de contraste, pudiendo consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos.

Pues bien, ninguna de ellas puede estimarse contraria a la Constitución. En efecto, si la prueba consiste en un análisis de sangre, que es una intervención corporal leve (STC 207/1996, fundamento jurídico 2), es evidente que, cuando se realice de forma voluntaria, no se lesiona ni el derecho a la integridad física (art. 15.1 CE) ni el derecho a la intimidad corporal. Y cuando se trate de una obligación impuesta por el Juez a efecto de su contraste con otra prueba, ha de tenerse presente que esta medida está prevista por la Ley (el art. 380 CP, que tiene carácter orgánico) y es proporcionada. Pues sirve objetivamente para determinar hechos que constituyen el objeto de un proceso penal y es necesaria a este fin; sin que existan otras medidas menos gravosas e igualmente aptas para determinar el grado de alcohol u otras sustancias en la sangre ni el sacrificio que impone resulta excesivo en comparación con la gravedad que entraña la conducción bajo sus efectos. De otro lado, si la prueba sólo consiste en la espiración de aire, tampoco es contraria a la Constitución, pues es claro que, por la parte del cuerpo afectada, difícilmente se lesiona el derecho a la intimidad corporal (SSTC 120/1990 , 137/1990 , 57/1994 y 207/1996).

B) No obstante, que no exista vulneración alguna del derecho a la intimidad corporal no significa que no pueda existir una lesión del derecho más amplio a la intimidad personal del que aquél forma parte, ya que esta vulneración podría causarla la información que mediante este tipo de pericia se ha obtenido. Ciertamente, cuando se obliga a un sujeto a someterse a una prueba con el fin de averiguar una determinada información se está afectando su derecho a la intimidad, ya que a través de la práctica de esa prueba si puede obtener una información que ese sujeto puede no querer desvelar. Ahora bien, para que tal afectación sea constitucionalmente relevante, y, por tanto, pueda considerarse lesiva del art. 18.1 CE, es preciso -como ha señalado la STC 207/1996-, que la misma carezca de una justificación objetiva y razonable, lo que no ocurre en los supuestos que ahora se analizan. Y para comprobarlo conviene examinar esta cuestión a la luz de la doctrina que sobre la proporcionalidad ha establecido este Tribunal en la sentencia que se acaba de citar.

Dado el peligro que entraña la conducción bajo el efecto de este tipo de sustancias es claro que existe un fin legítimo que justifica que se impongan estas medidas que pueden afectar al ámbito de la intimidad personal. Debe tenerse en cuenta que la ingestión de estas sustancias no sólo pone en peligro al sujeto que las ha consumido, sino que al llevar éste a cabo una actividad peligrosa que afecta a terceras personas, pone también en peligro la seguridad del tráfico, por lo que es indudable la existencia de un interés general en evitar que se conduzca en estas condiciones.

De igual manera se cumpliría el segundo de los requisitos indicados, ya que en este caso la medida limitativa está prevista en una norma con rango de Ley,

en concreto en el art. 12 LTSV. Conviene poner de relieve que para que se entienda cumplido este requisito basta con que el legislador prevea la adopción de estas medidas, sin que sea necesario que sea también la Ley la que lleve a cabo la regulación concreta de dichas medidas. Así lo entendió la STC 7/1994 al establecer que esta exigencia se cumplía al establecer el art. 127 CC la posibilidad de investigar la maternidad y paternidad mediante toda clase de pruebas, incluidas las biológicas. Y a la misma conclusión llega la STC 35/1996 al considerar que la práctica de observaciones radiológicas sobre internos como medida de seguridad tiene su fundamento en el art. 23 LOGP; norma que remite al reglamento la regulación de los registros y cacheos en la persona de los internos. De ahí que, desde esta perspectiva, nada haya que objetar a las remisiones reglamentarias que pueda efectuar la Ley que prevé la posibilidad de imponer estas medidas limitativas.

Y por lo que se refiere al tercer requisito, también hay que entenderlo cumplido, pues aunque ciertamente en estos supuestos la autoridad judicial no interviene siempre y en todo caso (las pruebas de detección de las posibles intoxicaciones por alcohol las llevan a cabo los Agentes encargados de la vigilancia del tráfico), este Tribunal ha admitido la posibilidad de que «la Ley pueda autorizar a la Policía judicial para disponer, por acreditadas razones de urgencia y necesidad, la práctica de actos que comporten una simple inspección o reconocimiento o, incluso, una intervención corporal leve, siempre y cuando se observen en su práctica los requisitos dimanantes de los principios de proporcionalidad y razonabilidad» [STC 207/1996, fundamento jurídico 4, C)]. En los supuestos que ahora se analizan existe la habilitación legislativa (art. 12 LTSV), y también se dan las circunstancias de urgencia y necesidad, pues se trata de averiguar si el conductor está conduciendo bajo la influencia de estas sustancias y ello sólo puede apreciarse si la prueba se practica en el momento en que es requerido para ello; pues si se practicase esta prueba en un momento posterior podría suceder que el efecto de estas sustancias hubiera ya desaparecido, con lo cual su práctica carecería de sentido. Conviene señalar, de otra parte, que el que sean los Agentes encargados del control del tráfico quienes tienen encomendada por la Ley la realización de estas pruebas, y no a la Policía judicial -que es la excepción que contempla la STC 207/1996-, es una cuestión que carece de relevancia ya que no es constitucionalmente exigible que sea el Juez quien tenga que autorizar esta medida limitativa, pudiéndola adoptar, siempre que una Ley expresamente la habilite, la autoridad que, por razón de la materia de que se trate, sea la competente. Pues, como ha señalado la STC 207/1996, «no existe en la Constitución en relación con las inspecciones e intervenciones corporales, en cuanto afectantes a los derechos a la intimidad (art. 18.1 CE) y a la integridad física (art. 15 CE), reserva absoluta alguna de resolución judicial».

10. Por último ha de examinarse si como sostiene alguno de los Autos de planteamiento, la regulación de estas pruebas por normas de carácter reglamentario vulnera alguna de las reservas de Ley que consagra la Constitución, ya sea la que contiene el art. 25.1 en relación con el 53.1 y 81 CE, como afirman las cuestiones núms. 1623/1997 y 1640/1997, o genéricamente la que establece el art. 53.1, al no

regularse por normas de rango legal unas pruebas que afectan a los derechos fundamentales a los que se refieren los arts. 17.1 y 18.1 CE, tal y como sostienen las cuestiones 4783/1996, 1591/1997, 2606/1997, 2888/1997, 2905/1997 y 3203/1997.

No puede apreciarse, sin embargo, la vulneración de la reserva material de ley denunciada, en ninguna de sus dos vertientes. Si las normas penales son «una garantía y desarrollo del derecho de libertad en el sentido del art. 81.1 CE, por cuanto fijan y precisan los supuestos en que legítimamente se puede privar a una persona de libertad» y, de ahí, que deban tener el carácter de Ley Orgánica (STC 140/1986, fundamento jurídico 5), es indudable que el art. 380 CP tiene este carácter. Y, además, este precepto satisface el principio de determinación normativa de los tipos y de las consecuencias penales, que forma parte del contenido del art. 25.1 CE (STC 53/1994 y ATC 83/1994), pues define tanto la conducta sancionada -la desobediencia a practicar las pruebas- como la pena correspondiente a la misma. De suerte que ni tan siquiera nos encontremos ante una norma penal que ha de ser completada con otra para calificar la conducta delictiva, supuesto en el que se ha declarado su conformidad a la Constitución si se cumplen los requisitos establecidos por la doctrina de este Tribunal (SSTC 11/1993 y 372/1993, entre otras).

En realidad, la remisión al reglamento que efectúa el art. 12.3 LTSV sólo opera respecto a las pruebas de alcoholemia, incorporando así al tipo penal otros elementos normativos, complementarios de los que requiere el principio de determinación de las conductas delictivas y las penas. Elementos cuya definición no está reservada a la ley, como se declaró tempranamente en la STC 62/1982. Y partiendo de este dato ha de tenerse presente, de un lado, que la reserva de ley del art. 53.1 no se extiende a cualquier regulación que pueda afectar o incidir sobre los derechos y libertades fundamentales reconocidos en el Capítulo II del Título Primero de la Constitución, sino sólo a las que regulen «el ejercicio de tales derechos». De otro, que la reserva de Ley Orgánica del art. 81.1 CE, como garantía adicional de la libertad (SSTC 140/1986 y 101/1991), sólo se refiere a «las normas que establezcan restricciones de esos derechos y libertades o las desarrollen de modo directo, en cuanto regulen aspectos consustanciales de los mismos» (STC 101/1991, fundamento jurídico 2 y, entre las más recientes, SSTC 142/1993, 127/1994 y 88/1995). Esto es, la determinación de su alcance y límites en relación con otros derechos y su ejercicio por las demás personas (STC 140/1986, fundamento jurídico 5). Pero en el presente caso ha de excluirse tanto la aplicación de una como de otra, pues es evidente que la regulación de las pruebas para verificar si ha habido un consumo excesivo de alcohol o de sustancias estupefacientes y psicotrópicas sólo es, como se ha dicho, un elemento normativo que viene a incorporarse al tipo, legitimando la remisión al reglamento que efectúa el art. 12.3 LTSV. Y en atención al objeto y finalidad de dichas pruebas es igualmente evidente que tal remisión no es una regulación del ejercicio de los derechos y libertades fundamentales, ni mucho menos un desarrollo de aspectos consustanciales con el ejercicio de la libertad personal. Por lo que, en definitiva, se cumplen en el presente caso las garantías que consagran el art. 25 en relación con los arts. 53.1 y 81.1 de la Constitución Española.

FALLO

En atención a todo lo expuesto, el Tribunal Constitucional, POR LA AUTORIDAD QUE LE CONFIERE LA CONSTITUCION DE LA NACION ESPAÑOLA,

Ha decidido

- 1.º Inadmitir las cuestiones de inconstitucionalidad núms. 2755/1996 y 342/1997.
- 2.º Desestimar las cuestiones de inconstitucionalidad núms. 4783/1996, 581/1997, 582/1997, 1135/1997, 1591/1997, 1592/1997, 1621/1997, 1623/1997, 1640/1997, 1892/1997, 2083/1997, 2281/1997, 2606/1997, 2632/1997, 2688/1997, 2888/1997, 2905/1997 y 3203/1997.

Publíquese esta sentencia en el «Boletín Oficial del Estado».

Dada en Madrid a dieciocho de diciembre de mil novecientos noventa y siete.-Alvaro Rodríguez Bereijo.-José Gabaldón López.-Fernando García-Mon y González-Regueral.-Vicente Gimeno Sendra.-Rafael de Mendizábal Allende.-Julio Diego González Campos.-Pedro Cruz Villalón.-Carles Viver Pi-Sunyer.-Enrique Ruiz Vadillo.-Manuel Jiménez de Parga y Cabrera.-Tomás S. Vives Antón.-Pablo García Manzano.-Firmados y rubricados.

VOTO PARTICULAR

que formula el Magistrado don Pablo García Manzano, al que se adhiere el Magistrado don Vicente Gimeno Sendra, a la sentencia dictada en las cuestiones de inconstitucionalidad acumuladas núms. 2755/1996, 342/1997, 581/1997, 582/1997, 1135/1997, 1591/1997, 1592/1997, 1621/1997, 1623/1997, 1640/97, 1892/1997, 2083/1997, 2281/1997, 2606/1997, 2632/1997, 2688/1997, 2888/1997 2905/1997 y 3203/1997

De la misma manera que disentí respetuosamente de la STC 161/1997, formulo ahora, reiterándola, mi discrepancia con su fundamentación y fallo, en orden, esencialmente, a que la inclusión en el Código Penal del art. 380, cuestionado por los órganos jurisdiccionales, conculca el principio de proporcionalidad, por las razones que expuse en mi anterior voto disidente y al que, para evitar reiteraciones inútiles, me remito.

Madrid, a dieciocho de diciembre de mil novecientos noventa y siete.-Pablo García Manzano.-Vicente Gimeno Sendra.-Firmados y rubricados.

VOTO PARTICULAR

que formula el Magistrado don Enrique Ruiz Vadillo, al que se adhiere el Magistrado don Fernando García-Mon y González-Regueral a la sentencia dictada en las cuestiones de inconstitucionalidad acumuladas núms. 2755/1996, 342/1997, 581/1997, 582/1997, 1135/1997, 1592/1997, 1599/1997, 1621/1997, 1623/1997, 1640/1997,

1892/1997, 2083/1997, 2281/1997, 2606/1997, 2632/1997, 2688/1997, 2888/1997
2905/1997 y 3203/1997

Con el mismo respeto y alta consideración que ya expresé en el voto particular que formulé a la STC 161/1997, debo reiterar ahora mi oposición a la doctrina que en ella se establece y a la conclusión desestimatoria de las cuestiones de inconstitucionalidad planteadas. Estimo que, en definitiva, el art. 380 del Código Penal de 1995 supone obligar a una persona, presunta autora de un delito, a colaborar con las autoridades y sus agentes en el descubrimiento de la infracción, puesto que la negativa a hacerlo se tipifica como un delito castigado con pena privativa de libertad. De esta forma, además de vulnerarse el principio de proporcionalidad y, en algunos casos, incluso el derecho a la intimidad, se priva al favorecido por la presunción de inocencia de la pasividad inherente a la misma, menoscabando, por tanto, su derecho de defensa y de libertad en la forma de su ejercicio. Por ello me remito en todo a mi anterior voto particular.

Madrid, a dieciocho de diciembre de mil novecientos noventa y siete.-Enrique Ruiz Vadillo.-Fernando García-Mon y González-Regueral.-Firmados y rubricados.

SENTENCIA TRIBUNAL CONSTITUCIONAL NÚM. 137/2005 (SALA SEGUNDA), DE 23 MAYO

La Sala Segunda del Tribunal Constitucional, compuesta por don Guillermo Jiménez Sánchez, Presidente, don Vicente Conde Martín de Hijas, doña Elisa Pérez Vera, don Eugeni Gay Montalvo, don Ramón Rodríguez Arribas y don Pascual Sala Sánchez, Magistrados, ha pronunciado

EN NOMBRE DEL REY

la siguiente

SENTENCIA

En el recurso de amparo núm. 7315-2003, promovido por don Juan Manuel G. G., representado por el Procurador de los Tribunales don Argimiro Vázquez Guillén y asistido por el Letrado don Pablo Freire Gómez, contra la Sentencia del Juzgado de lo Penal núm. 1 de A Coruña núm. 245/2002, de 9 de octubre, confirmada en apelación por Sentencia de la Sección Quinta de la Audiencia Provincial de A Coruña núm. 89/2003, de 1 de septiembre, recaídas en procedimiento abreviado núm. 205/2000 por delitos contra la seguridad del tráfico y desobediencia. Ha comparecido y formulado alegaciones el Ministerio Fiscal. Ha actuado como Ponente el Magistrado don Vicente Conde Martín de Hijas, quien expresa el parecer de la Sala.

I. ANTECEDENTES

1. Mediante escrito presentado en el Registro General de este Tribunal el día 4 de diciembre de 2004, don Argimiro Vázquez Guillén, Procurador de los Tribunales, en nombre y representación de don Juan Manuel G. G., interpuso recurso de amparo contra las resoluciones judiciales a las que se ha hecho mención en el encabezamiento de esta Sentencia.

2. En la demanda de amparo se recoge la relación de antecedentes fácticos que a continuación sucintamente se extracta:

a) El Juzgado de lo Penal núm. 1 de A Coruña dictó en el procedimiento abreviado núm. 205/2000 la Sentencia núm. 245/2002, de 9 de octubre, en la que condenó al ahora recurrente en amparo, como autor de un delito continuado de conducción de vehículo a motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, previsto y penado en el art. 379, en relación con el art. 74, ambos CP, a las penas de multa de cinco meses y quince días de cuota diaria de seis euros, con un día de arresto sustitutorio por cada dos cuotas que dejare de pagar, con la responsabilidad subsidiaria prevista en el art. 53 CP, y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por dos años, y, como autor de un delito de desobediencia a los

agentes de la autoridad, previsto y penado en el art. 556 CP, con la concurrencia de la circunstancia atenuante del art. 21.2 CP, a la pena de seis meses de prisión con inhabilitación especial para el derecho de sufragio pasivo durante el tiempo de la condena, imponiéndole el pago de las costas causadas en el procedimiento.

b) En la mencionada Sentencia se declaran probados los siguientes hechos: «Ha resultado probado y así se declara que: Sobre las 4,37 horas del día 11 de septiembre de 1999, el acusado Juan Manuel G. G., mayor de edad, ejecutoriamente condenado por conducción de vehículo de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas a las penas de 100.000 pesetas de multa y privación del permiso de conducir durante 3 meses y 1 día, por sentencia firme de 16.10.96, conducía el Audi 100 matrícula ..., por la carretera AC-212 (Puente Pasaje-Fonteculler) en estado de intoxicación etílica, con notable disminución de su capacidad psicofísica hasta llegar a la altura del Km. 0,100 de la citada vía, término municipal de A Coruña, donde le fue practicada la prueba de impregnación alcohólica con un aparato marca Drager, modelo Alcotest 7110-E, núm. ARMF-0060, dando un resultado de 0,77 miligramos del alcohol por litro de aire espirado, realizada una 2ª prueba, sobre las 4,45 horas, arrojó un resultado de 0,81 miligramos del alcohol por litro de aire espirado. Así mismo, se le apreciaron los siguientes síntomas que evidenciaban su estado: rostro pálido, ojos apagados, olor a alcohol muy fuerte de cerca y notorio a distancia y respuestas repetitivas.

Dado el resultado de las pruebas el vehículo del acusado fue inmovilizado notificándole a este (*sic*) la prohibición de pilotarlo, hasta que la referida inmovilización fuera levantada, pese a lo cual, condujo el turismo desatendiendo el mandato policial».

Respecto al delito continuado de conducción de vehículo a motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas (art. 379, en relación con el art. 74, CP) el órgano judicial estimó acreditado tanto el elemento objetivo como el subjetivo del tipo penal. Aquél lo consideró constatado con los niveles de alcohol que fueron detectados a través de los tests de alcoholemia que se practicaron al ahora demandante de amparo, con resultados de 0,77 y 0,81 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, «lo que constituye un resultado positivo al exceder bastante del límite reglamentario autorizado», habiendo reconocido el acusado y ahora solicitante de amparo en el acto del juicio que había tomado vino y un chupito. El elemento subjetivo del tipo lo estimó acreditado el órgano judicial «por los signos externos que fueron apreciados en el conductor por los agentes de la Guardia Civil intervinientes, y entre los que destacan, rostro pálido, ojos apagados, capacidad de expresión con respuestas repetitivas y aliento con olor a alcohol muy fuerte de cerca, lo que así expresan en el atestado, que en prueba testifical, en el acto de la vista fue ratificado por los Agentes actuantes [...]» (Fundamento de Derecho Primero).

De otra parte, el delito de desobediencia lo consideró acreditado el Juez de lo Penal con base en «los testimonios que en el acto de la Vista emitieron los agentes de la guardia civil, que no obstante inmovilizarle el vehículo al acusado y sin haberse levantado la inmovilización, desatendió el mandato de los agentes. [...] Los

referidos testimonios -concluye en este extremo la Sentencia- constituyen actividad probatoria suficiente, para llegar al convencimiento de que el acusado no atendió a las indicaciones de los agentes de la guardia civil, lo que evidencia la existencia de una conducta punible e incardinable en el delito de desobediencia» (Fundamento de Derecho Segundo).

c) El demandante de amparo interpuso recurso de apelación contra la anterior Sentencia, que fue desestimado por la Sentencia de la Sección Quinta de la Audiencia Provincial de A Coruña núm. 89/2003, de 1 de septiembre.

Respecto al delito de conducción de vehículos a motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas la Sala entendió que la Sentencia apelada no incurrió en error alguno en la valoración de la prueba, ni en una interpretación errónea de los preceptos legales aplicables, dados los resultados de los tests de alcoholemia practicados al demandante de amparo, totalmente incompatibles, según las reglas de la experiencia científica, con una conducción mínimamente segura, así como por haber quedado patente la influencia negativa de la ingesta sobre las condiciones psicofísicas del conductor, según pudieron comprobar los agentes de la circulación que intervinieron en el atestado.

En relación con el delito de desobediencia la Sala consideró rechazable el argumento de que no había sido el acusado el que había conducido el turismo en el momento siguiente a la movilización, a pesar de la clara y terminante orden que había recibido para que no lo condujera de nuevo hasta que se comprobase su estado de idoneidad para ello, «pues no tiene el respaldo probatorio más mínimamente fiable, yendo, además, contra toda lógica, su afirmación de que fue primero caminando hasta su casa, y regresó después con su mujer a recogerlo en un espacio de tiempo relativamente corto, cuando lo cierto es que él tenía la ineludible obligación de esperar a que su vehículo fuese desinmovilizado [sic], con el correspondiente dominio de su conducta al respecto, siéndole por tanto, atribuible en ese concepto lo ocurrido acerca de la disposición del turismo, pese a la legítima orden en contra, y su nueva conducción sin estar en las debidas condiciones para ello, por lo que, en definitiva, se cumplieron los requisitos para la aplicación del art. 556 del Código Penal».

3. En cuanto a la fundamentación jurídica de la demanda de amparo se invoca en ésta, frente a las Sentencias recurridas, la vulneración del derecho a la presunción de inocencia (art. 24.2 CE).

a) En primer término se estiman en la demanda discutibles y cuestionables, aunque ya en sede del principio *in dubio pro reo*, al existir en este extremo alguna prueba, aunque insuficiente, las consideraciones que se realizan en las Sentencias sobre el grado de impregnación alcohólica y la sintomatología externa, para concluir apreciando que se ha cometido el delito tipificado en el art. 379 CP , pues en este caso cabría preguntarse si el dato objetivo del grado de impregnación alcohólica unido a la sintomatología externa es suficiente para condenar al recurrente en amparo con respeto a todas las garantías procesales.

Es doctrina jurisprudencial reiterada en relación con el delito tipificado en el art. 379 CP que, cuando el elemento subjetivo se encuentra en los umbrales de la probabilidad (a partir de 0,75 mg de alcohol por litro de aire espirado, tal como establece la conocida STS de 22 de febrero de 1989, hay que acudir necesariamente a la sintomatología externa para deducir la concurrencia o no del delito. Síntomas entre los cuales los más significativos son la deambulación, en este caso correcta y con completa estabilidad, y el habla, en este caso clara, siendo el resto de los síntomas apreciados no determinantes o significativos por cuanto su constatación puede obedecer a diversa etiología. Pues bien, en este supuesto ha sido la expresión verbal -repetición de frases o ideas- el único factor que en realidad ha llevado al órgano judicial al pleno convencimiento de esa manifiesta influencia del grado de impregnación alcohólica en la conducción.

b) De otra parte el demandante de amparo entiende que la condena por el delito de desobediencia y la apreciación de la continuidad delictiva en el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas carecen de la más absoluta actividad probatoria, debiendo desplegar todos sus efectos en ambos aspectos el derecho a la presunción de inocencia con la consiguiente absolucón por ambos delitos.

Las resoluciones judiciales impugnadas se fundan en este extremo en la presunción de que la inmovilización fue quebrantada por el ahora recurrente en amparo, presunción que basan en el hecho de que fue informado de que el vehículo quedaba inmovilizado y por la constatación por parte de otra patrulla de la Guardia Civil, tres horas y cinco minutos más tarde de haberse llevado a cabo la inmovilización, de lo que deducen o presumen que fue el propio acusado el que condujo quebrantando el mandato de la fuerza actuante, desarrollando la conducción además en mal estado.

Si no se ha probado que el acusado condujera el vehículo, quebrantando la inmovilización, mal se podría deducir de este indicio, que no pasa de ser una mera sospecha, que fue él precisamente el que lo efectuó y, además, que lo hizo en mal estado. Si de alguna manera su hubiera advertido que el acusado conducía el vehículo después de ser inmovilizado, por los propios agentes del control preventivo o por los agentes del destacamento motorizado posterior que informaron de la ausencia del vehículo, o se demostrase de alguna otra manera que ello aconteció de esta forma, sí podría, en principio y con reservas, ya que habían transcurrido más de tres horas, deducir válidamente y presumir que el acusado condujo el vehículo en mal estado, dando pleno respaldo a la teoría de la continuidad delictiva. Pero ello no es lo que no acontece en este caso, en el que de la simple ausencia del vehículo sin otros datos de cargo se deducen todas las conductas típicas que llevan a los órganos judiciales a condenar al recurrente en amparo como autor de los referidos delitos.

Pero además es que en el acto del juicio depuso la esposa del ahora demandante de amparo manifestando que había sido ella la que se había llevado el vehículo. Por ello en absoluto resulta respetuosa con el derecho a la presunción de inocencia la Sentencia de apelación, al no valorar ni tener presente la referida prueba testifical. Asimismo, frente a lo que al respecto se sostiene en la Sentencia de la Au-

diencia Provincial, ha de tenerse en cuenta que desde el punto kilométrico donde se practicó el control hasta la casa del demandante de amparo apenas hay 1,0 Km., con aceras, no siendo por tanto ilógico o irracional que, tras el sometimiento a la prueba de alcoholemia, ni siquiera el acusado cogiera un taxi para llegar a su casa, pudiendo ir caminando perfectamente, lo que sería compatible de manera lógica y coherente con el hecho de que fuera su esposa quien recogió el vehículo tres horas más tarde por necesitarlo para ir a ver a su madre al hospital a Lugo.

En definitiva, lo que respecto a los delitos que ahora nos ocupan ha llevado a la condena del demandante de amparo no ha pasado de ser una mera posibilidad, que incluso activamente se contrarrestó con la práctica de la aludida prueba testifical, posibilidad que no es más que una entre otras muchas, y cuya elección por la jurisdicción ordinaria ha de estar perfectamente motivada para poder ser apreciada como prueba de cargo suficiente para enervar la presunción de inocencia. En el presente caso se evidencia la existencia de diversas opciones, habiendo acogido los órganos judiciales la más desfavorable al reo, ya que el único dato que se ha probado era la falta del vehículo del punto de control a las 8:30 horas, sin que de ello se derive la existencia de una actividad probatoria que conlleve razonablemente a dar por ciertos unos hechos determinados que incriminan al acusado.

Tras una extensa reproducción de la doctrina de este Tribunal y del Tribunal Supremo sobre los requisitos que ha de reunir la prueba indiciaria para poder desvirtuar la presunción de inocencia, se afirma en la demanda de amparo que su aplicación conduce a estimar que las Sentencias recurridas han vulnerado de forma flagrante el mencionado derecho fundamental por indebida aplicación de la prueba de indicios, pues en este caso de los indicios probados, no supuestos o probables, no puede deducirse unívocamente el resultado al que han llegado los órganos judiciales.

En efecto han resultado probados los siguientes indicios: 1) que el acusado circulaba manejando mecanismos de dirección de su vehículo desplazándose hacia su domicilio el día de los hechos a las 4:37 horas con una tasa de alcohol en la sangre superior a la permitida por el art. 20 del Reglamento General de la Circulación ; 2) que a consecuencia de ello el vehículo fue inmovilizado a las 5:25 horas; 3) que una patrulla comprobó a las 8:30 horas que el vehículo no se encontraba en el lugar de inmovilización. Pues bien, de tales indicios los órganos judiciales han deducido, no sólo que fue el acusado el que quebrantó la inmovilización conduciendo él mismo el citado vehículo, sino que, tres horas y media después, lo hizo con sus capacidades psicofísicas para conducir mermadas. Ello pese a haberse practicado en el acto de juicio la referida prueba testifical de la esposa del demandante de amparo. Es clara, en definitiva, la inconsistencia de los indicios probados para obtener el resultado al que se ha llegado en las Sentencias recurridas, pues aquéllos no conducen de forma unívoca e inequívoca a la conclusión alcanzada, que supone una inferencia excesivamente abierta e indeterminada.

Concluye el escrito de demanda suplicando del Tribunal Constitucional que, tras los trámites pertinentes, dicte Sentencia en la que se otorgue el amparo solicitado y se declare la nulidad de las Sentencias impugnadas, la suspensión de cuya ejecución se interesa de acuerdo con lo previsto en el art. 56.1 LOTC .

4. La Sala Segunda del Tribunal Constitucional, por providencia de 25 de noviembre de 2004, acordó admitir a trámite la demanda y, en aplicación de lo dispuesto en el art. 51 LOTC, dirigir sendas comunicaciones a la Audiencia Provincial de A Coruña y al Juzgado de lo Penal núm. 1 de A Coruña a fin de que, en plazo que no excediera de diez días, remitiesen, respectivamente, certificación o fotocopia verdadera de las actuaciones correspondientes al rollo de apelación núm. 67/2003 y al procedimiento abreviado núm. 205/2000, debiendo el Juzgado de lo Penal emplazar previamente a quienes hubieran sido parte en el procedimiento, a excepción del demandante de amparo, para que si lo desearan pudieran comparecer en el plazo de diez días en este recurso de amparo.

5. La Sala Segunda del Tribunal Constitucional, por providencia de 25 de noviembre de 2004, acordó formar la oportuna pieza para la tramitación del incidente de suspensión y, de conformidad con lo dispuesto en el art. 56 LOTC, conceder un plazo común de tres días a la parte recurrente y al Ministerio Fiscal para que alegasen lo que estimasen pertinente sobre la suspensión solicitada.

Evacuado el trámite de alegaciones conferido, la Sala por ATC 38/2005, de 31 de enero, acordó conceder la suspensión solicitada en lo que se refiere a la pena privativa de libertad de seis meses de prisión, así como, en su caso, de la privación de libertad subsidiaria por impago de la multa y su accesoria legal de inhabilitación del derecho de sufragio, denegando la suspensión respecto de todo lo demás.

6. Por diligencia de ordenación de la Secretaría de la Sala Segunda del Tribunal Constitucional, de 10 de febrero de 2005, se acordó dar vista de las actuaciones recibidas a la parte recurrente y al Ministerio Fiscal, por plazo común de veinte días, para que formularan las alegaciones que tuvieran por convenientes, de conformidad con lo dispuesto en el art. 52.1 LOTC.

7. La representación procesal del recurrente en amparo evacuó el trámite de alegaciones conferido mediante escrito registrado en fecha 7 de marzo de 2005, en el que sustancialmente reiteró la formuladas en la demanda.

8. El Ministerio Fiscal evacuó el trámite de alegaciones conferido mediante escrito registrado en fecha 17 de marzo de 2005, que, en lo sustancial, a continuación se resume:

a) En relación con la condena por el delito de conducir un vehículo a motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas el Ministerio Fiscal sostiene que la queja del recurrente en amparo carece de fundamento a la vista de las pruebas que se describen en las Sentencias impugnadas. No sólo la tasa de alcoholemia detectada sobrepasaba los límites permitidos, como reconoce el demandante de amparo, sino que las Sentencias también recogen y aprecian datos, observados por los agentes que intervinieron en el atestado, tres de los cuales lo ratificaron en el juicio oral, descritos como «rostro pálido, ojos apagados, olor a alcohol muy fuerte cerca y notorio a

distancia y respuestas repetitivas». Además el propio acusado reconoció en el acto del juicio oral «que tomó vino en la cena y un chupito». Son todas ellas pruebas de cargo, cuya validez nadie discute, que constituyen el mínimo de actividad probatoria exigible para desvirtuar el derecho a la presunción de inocencia.

A lo que añade el Ministerio Fiscal que el principio in dubio pro reo no constituye base de ningún derecho fundamental, ni puede compararse con el derecho a la presunción de inocencia, ya que se encuentra insito en los criterios valorativos que deben seguir los Jueces cuando ponderan los elementos del delito, con independencia de que exista prueba válida para condenar (STC 16/2000).

b) Respecto a la condena por el delito de desobediencia el Ministerio Fiscal entiende que lo constatado y argumentado en las Sentencias recurridas es suficiente para comprobar que las deducciones (inferencias) que realizan los órganos judiciales no se asientan en hechos plenamente probados o verdaderos indicios, sino en meras conjeturas o suposiciones carentes de soporte probatorio alguno. Lo que tampoco modifica un examen completo de las actuaciones, del que resultan los siguientes datos: a1 En el acto del juicio oral el acusado manifestó que «no recuerda que le inmovilizaran el vehículo.

Que le dijeron que él no podía llevar el vehículo. El se fue andando a casa y su esposa volvió a coger el coche. No le dijeron hasta qué hora debía permanecer en el lugar. Cuando fue con su esposa a recoger el coche no había ningún agente». 2) También en el acto del juicio depusieron los Guardias Civiles: el identificado por L00076-J, entre otras cosas, dijo que «informó al acusado que el vehículo quedaba inmovilizado y se le aperció de las causas en que podría incurrir. Que a los conductores a los que se les inmoviliza el vehículo [...] siempre se les da un número de teléfono para que avisen a la Guardia Civil para recoger el vehículo». Lo mismo manifestaron los otros dos Guardias Civiles. 3) La esposa del acusado afirmó en el juicio oral que «su esposo le contó lo que había pasado. Ella necesitaba el coche. Fue ella quien condujo el vehículo». 4) En la declaración del acusado ante el Juez dijo que volvió con su esposa a recoger el coche y que «al no ver a ningún guardia por allí entendió que el control había terminado y que podía retirar el coche» y que «lo condujo su mujer». Y, en fin, 5) el Guardia Civil dijo que «no se procedió a la colocación del inmovilizador mecánico ya que estos se habían agotado», a lo que añadió que por una pareja de Guardias Civiles se informó a la fuerza instructora que el implicado a las 8:30 horas se había ausentado en su vehículo quebrantando la inmovilización.

Las Sentencias impugnadas consideran probado que el acusado desobedeció la orden de inmovilización del vehículo porque, no obstante haber sido advertido de que no pilotara el vehículo hasta que fuera levantada la inmovilización, lo condujo desatendiendo la prohibición. Sin embargo no existe prueba alguna de que fuera el denunciado claramente advertido de que no debía moverse el vehículo del lugar de la inmovilización, ni siquiera por otra persona, hasta que lo autorizasen los agentes, ni mucho menos se ha acreditado que el acusado movilizara el coche conduciéndolo él mismo. Es más, tanto el acusado como su esposa aseguran que el coche fue retirado y conducido por esta última y no existe prueba alguna que fundamente otra cosa.

Tras reproducir la doctrina constitucional sobre los requisitos de la prueba indiciaria para poder desvirtuar la presunción de inocencia (SSTC 173/1997 y 135/2003) el Ministerio Fiscal estima que en el presente supuesto los órganos judiciales pudieron conocer, a través de la prueba directa, que el denunciado había sido informado de que el coche quedaba inmovilizado y que se había producido posteriormente su movilización. Pero no contaron con indicios basados en hechos plenamente acreditados para poder inferir racionalmente que el acusado conocía que debía pedir a los agentes previa autorización para retirar el coche aunque lo condujera otra persona y, menos aún, para llegar a la conclusión de que una vez retirado el vehículo lo había conducido el propio denunciado, quien, además, todavía continuaba bajo la influencia de bebidas alcohólicas.

c) A juicio del Ministerio Fiscal tampoco concurre la base probatoria mínima para condenar por una continuidad (art. 74.1 CP) en el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas (art. 379 CP), pues no se ha acreditado que el acusado movilizara el coche conduciéndolo, ni tampoco que se encontrase bajo los efectos del alcohol en tal momento. Se trata además de una forma tipológica (la continuidad del delito) cuya aplicación al presente caso no ha sido de manera alguna explicada o argumentada en las Sentencias impugnadas, de tal forma que se hace necesario suponer que ha sido apreciada por los órganos judiciales por considerar éstos probado que el acusado, tras ser obligado a dejar el coche inmovilizado por los agentes de la autoridad, volvió a recogerlo y lo condujo de nuevo bajo los efectos de las bebidas alcohólicas ingeridas.

En consecuencia, concluye el Ministerio Fiscal, faltando prueba para concluir que la movilización la realizó el propio denunciado a sabiendas de que lo tenía prohibido, aunque el coche lo condujera otra persona, y no estando de manera alguna acreditado que la conducción del citado vehículo se realizara por el denunciado después de la movilización, resulta en tales extremos de la condena vulnerado el derecho a la presunción de inocencia (art. 24.2 CE), por lo que debe otorgarse el amparo y anular las Sentencias recurridas en lo que se refiere a la condena por el delito de desobediencia y por la continuidad en el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, y retrotraerse las actuaciones al momento inmediatamente anterior al de dictar Sentencia en instancia para que, sin apreciar la continuidad (art. 74.1 CP) del delito del art. 379 CP, el Juez señale las penas que correspondan por el dicho delito.

9. Por providencia de 19 de mayo de 2005, se señaló para la deliberación y votación de la presente Sentencia el día 23 de mayo siguiente.

II. FUNDAMENTOS JURÍDICOS

1. La presente demanda de amparo tiene por objeto la impugnación de la Sentencia del Juzgado de lo Penal núm. 1 de A Coruña núm. 245/2002, de 9 de octubre, confirmada en apelación por la Sentencia de la Sección Quinta de la Audiencia

Provincial de A Coruña núm. 89/2003, de 1 de septiembre, que condenó al recurrente en amparo como autor de un delito continuado de conducción de vehículo a motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas (art. 379, en relación con el art. 74, ambos CP) y otro de desobediencia a los agentes de la autoridad (art. 53 CP).

El demandante de amparo imputa a las Sentencias recurridas la vulneración, por distintos motivos, del derecho a la presunción de inocencia (art. 24.2 CE). Así, por lo que se refiere a la condena por conducir un vehículo a motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, sostiene, bajo la invocación conjunta de aquel derecho fundamental y del principio *in dubio pro reo*, que son insuficientes las pruebas de cargo tenidas en cuenta por las Sentencias impugnadas, dado el grado de impregnación alcohólica detectado mediante las pruebas de alcoholemia, próximo al límite permisible, y la sintomatología apreciada, que, a su juicio, no revelan la influencia de la ingesta de alcohol en sus facultades para la conducción del vehículo a motor. De otra parte el recurrente en amparo considera que la condena por el delito de desobediencia a los agentes de la autoridad y la apreciación de la continuidad delictiva en el delito de conducción de vehículo a motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas carecen de la más absoluta prueba, pues los indicios probados no conducen de forma unívoca e inequívoca, tratándose, por el contrario, de una inferencia excesivamente abierta e indeterminada, a la conclusión alcanzada por los órganos judiciales, según la cual, no sólo fue él quien quebrantó la inmovilización del vehículo conduciéndolo, sino además que lo hizo con sus capacidades psicofísicas mermadas por la influencia de bebidas alcohólicas.

El Ministerio Fiscal estima que carece de fundamento la queja relativa la condena por el delito de conducción de vehículo a motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, al existir prueba de cargo suficiente para enervar la presunción de inocencia como se razona en las Sentencias recurridas. Sin embargo considera que la demanda debe prosperar respecto a la condena por el delito de desobediencia a los agentes de la autoridad y a la apreciación de la continuidad en el delito de conducción de vehículo a motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, ya que los órganos judiciales no contaron en este caso con indicios basados en hechos plenamente acreditados para poder inferir racionalmente que el demandante de amparo conocía que debía pedir a los agentes previa autorización para retirar el vehículo inmovilizado aunque lo condujera otra persona y, menos aún, para llegar a la conclusión de que, una vez retirado, lo había conducido él mismo, continuando además en este momento bajo la influencia de bebidas alcohólicas.

2. El examen de las cuestiones planteadas requiere traer a colación, aun sucintamente, la reiterada doctrina de este Tribunal, reproducida recientemente en la STC 61/2005, de 14 de marzo, sobre el derecho a la presunción de inocencia y los requisitos constitucionalmente exigibles a la prueba de indicios para desvirtuar dicha presunción:

a) Como venimos afirmando desde la STC 31/1981, de 28 de julio, el derecho a la presunción de inocencia se configura, en tanto que regla de juicio y desde la perspectiva constitucional, como el derecho a no ser condenado sin pruebas de cargo

válidas, lo que implica que exista una mínima actividad probatoria realizada con las garantías necesarias, referida a todos los elementos esenciales del delito, y que de la misma quepa inferir razonablemente los hechos y la participación del acusado en los mismos. De modo que, como se declara en la STC 189/1998, de 28 de septiembre, «sólo cabrá constatar la vulneración del derecho a la presunción de inocencia cuando no haya pruebas de cargo válidas, es decir, cuando los órganos judiciales hayan valorado una actividad probatoria lesiva de otros derechos fundamentales o carente de garantías, o cuando no se motive el resultado de dicha valoración, o, finalmente, cuando por ilógico o por insuficiente no sea razonable el iter discursivo que conduce de la prueba al hecho probado» (F. 2).

Constituye también doctrina consolidada de este Tribunal que no le corresponde revisar la valoración de las pruebas a través de las cuales el órgano judicial alcanza su íntima convicción, sustituyendo de tal forma a los Jueces y Tribunales ordinarios en la función exclusiva que les atribuye el art. 117.3 CE, sino únicamente controlar la razonabilidad del discurso que une la actividad probatoria y el relato fáctico que de ella resulta, porque el recurso de amparo no es un recurso de apelación, ni este Tribunal una tercera instancia. De este modo hemos declarado con especial contundencia que el examen de la vulneración del derecho a la presunción de inocencia ha de partir «de la radical falta de competencia de esta jurisdicción de amparo para la valoración de la actividad probatoria practicada en un proceso penal y para la evaluación de dicha valoración conforme a criterios de calidad o de oportunidad. Ni la Constitución nos atribuye tales tareas, que no están incluidas en las de amparo del derecho a la presunción de inocencia, ni el proceso constitucional permite el conocimiento preciso y completo de la actividad probatoria, ni prevé las garantías necesarias de publicidad, oralidad, inmediación y contradicción que deben rodear dicho conocimiento para la adecuada valoración de las pruebas».

b) Por otro lado, según venimos sosteniendo desde la STC 174/1985, de 17 de diciembre, a falta de prueba directa de cargo también la prueba indiciaria puede sustentar un pronunciamiento de condena sin menoscabo del derecho a la presunción de inocencia, siempre que: a) parta de hechos plenamente probados y b) que los hechos constitutivos del delito se deduzcan de los indicios a través de un proceso mental razonado y acorde con las reglas del criterio humano, detallado en la Sentencia condenatoria.

Como se dijo en la STC 135/2003, de 30 de junio, el control constitucional de la racionalidad y solidez de la inferencia en que se sustenta la prueba indiciaria puede efectuarse tanto desde del canon de su lógica o cohesión (de modo que será irrazonable si los indicios acreditados descartan el hecho que se hace desprender de ellos o no lleva naturalmente a él), como desde su suficiencia o calidad concluyente (no siendo, pues, razonable, cuando la inferencia sea excesivamente abierta, débil o imprecisa), si bien en este último caso el Tribunal Constitucional ha de ser especialmente prudente, puesto que son los órganos judiciales quienes, en virtud del principio de inmediación, tienen un conocimiento cabal, completo y obtenido con todas las garantías del acervo probatorio.

3. A la luz de la doctrina constitucional expuesta ha de ser examinada la primera de las quejas del recurrente en amparo, referida, bajo la invocación conjunta del derecho a la presunción de inocencia y del principio *in dubio pro reo*, a la insuficiencia de las pruebas en las que los órganos judiciales han fundado la condena por el delito de conducción de vehículo a motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas.

Respecto a este delito, tipificado en el art. 379 CP, hemos declarado que «se trata de un tipo autónomo de los delitos contra la seguridad del tráfico, que, con independencia de los resultados lesivos, sanciona, entre otros supuestos, la conducción de un vehículo de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, y que requiere, no sólo la presencia de una determinada concentración alcohólica, sino que además esta circunstancia influya o se proyecte sobre la conducción», ya que «el delito del art. 379 CP no constituye una infracción meramente formal, pues para imponer la pena no basta con comprobar a través de la pertinente prueba de alcoholemia que el conductor ha ingerido alcohol o alguna otra de las sustancias mencionadas en el mismo, sino que es necesario que se acredite que dicha ingestión ha afectado a la capacidad psicofísica del conductor y, como consecuencia de ello, a la seguridad en el tráfico, que es el bien jurídico protegido por dicho delito. De modo que, para subsumir el hecho enjuiciado en el tipo penal, no basta comprobar el grado de impregnación alcohólica en el conductor, sino que, aunque resulte acreditada esta circunstancia mediante las pruebas biológicas practicadas con todas las garantías procesales que la Ley exige, es también necesario comprobar su influencia en el conductor; comprobación que naturalmente habrá que realizar el juzgador, ponderando todos los medios de prueba obrantes en autos que reúnan dichas garantías» (STC 68/2004, de 19 de abril F. 2 y doctrina constitucional allí citada).

En el presente caso el examen de las actuaciones judiciales pone de manifiesto que en el acto del juicio se han practicado, como se exterioriza tanto en la Sentencia de instancia como en la de apelación, pruebas de cargo suficientes en relación con cada uno de los elementos que integran el mencionado delito, con base en las cuales los órganos judiciales han fundado la condena del ahora recurrente en amparo, sin que quepa apreciar atisbo alguno de irrazonabilidad o arbitrariedad en el discurso que une la actividad probatoria y el relato fáctico que en este extremo se declara probado. En efecto, el elemento objetivo del tipo penal, esto es, la presencia de un determinado grado de impregnación alcohólica en el conductor del vehículo a motor, se estima acreditado en las Sentencias impugnadas por los resultados de los test de alcoholemia, que se han incorporado al acto del juicio, no sólo mediante la lectura del atestado, sino también a través de la declaración de uno de los agentes que intervino en su realización y que se ratificó en el mismo, arrojando dichas pruebas unos resultados que excedían bastante del límite reglamentariamente autorizado, así como por la propia declaración del ahora recurrente en amparo que reconoció la ingesta de bebidas alcohólicas. Por su parte el elemento subjetivo del delito, esto es, la afectación o influencia de la ingesta de alcohol en las facultades psicofísicas del demandante de amparo para la conducción del vehículo a motor, los órganos judiciales lo consideran acreditado a partir de los signos externos que fueron apreciados en el conductor por los agentes intervinientes y descritos en el atestado, ratificado en el acto del juicio por uno de ellos.

Así pues, ha de concluirse en relación con la queja que ahora nos ocupa que ha existido una actividad probatoria de cargo suficiente y producida con las debidas garantías, que ha quedado reflejada en las Sentencias recurridas, de la que los órganos judiciales han deducido razonada y razonablemente la culpabilidad del ahora demandante de amparo, por lo que ha de desestimarse en este extremo la denunciada vulneración del derecho a la presunción de inocencia (art. 24.2 CE), bajo cuya invocación el demandante de amparo, como el Ministerio Fiscal afirma, se limita a traslucir su discrepancia con la valoración de las pruebas realizadas por los órganos judiciales.

Para finalizar el análisis de este motivo del recurso de amparo ha de añadirse a lo dicho, en relación con la denunciada infracción del principio *in dubio pro reo*, que dicha alegación carece de trascendencia constitucional, ya que, como este Tribunal tiene declarado, si bien existe relación entre el derecho a la presunción de inocencia y aquel principio, siendo ambos una manifestación del más genérico *favor rei*, hay una significativa diferencia entre ellos, pues el principio *in dubio pro reo* entra en juego únicamente si existe una duda racional sobre la real concurrencia de los elementos del tipo penal pese a que se haya practicado prueba válida con las necesarias garantías. De este modo, desde la perspectiva constitucional, mientras el derecho a la presunción de inocencia se halla protegido en vía de amparo, el principio *in dubio pro reo*, en tanto que perteneciente al convencimiento íntimo o subjetivo del órgano judicial, ni está dotado de la misma protección, ni puede en modo alguno ser objeto de valoración por este Tribunal cuando el órgano judicial no ha albergado duda alguna acerca del carácter incriminatorio de las pruebas practicadas (SSTC 63/1993, del de marzo, F. 4; 103/1995, de 3 de julio F. 4; 16/2000, de 16 de enero , F. 4; 209/2003, de 1 de diciembre , F. 5; 61/2005, de 14 de marzo, F. 4).

4. La segunda de las quejas del recurrente en amparo, con base en la vulneración del derecho a la presunción de inocencia (art. 24.2 CE), se refiere a la condena por el delito de desobediencia a los agentes de la autoridad y por la apreciación de la continuidad delictiva en el delito de conducción de vehículo a motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas.

En relación en primer término con la condena por aquel delito, ha de comenzar por señalarse que la Sentencia del Juzgado de lo Penal declara como hechos probados que «Dado el resultado de las pruebas el vehículo del acusado fue inmovilizado notificándole a este [sic] la prohibición de pilotarlo hasta que la referida inmovilización fuera levantada, pese a lo cual, condujo el turismo desatendiendo el mandato policial».

Así pues, ha de ser desestimada también esta queja del demandante de amparo.

5. Y a la misma conclusión ha de llegarse respecto a la apreciación de la continuidad delictiva en el delito de conducción de vehículo a motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas (art. 74 CP). Como el Ministerio Fiscal señala acertadamente en su escrito de alegaciones, aunque la aplicación de esta forma tipológica no

aparece expresamente razonada en las Sentencias recurridas, su apreciación ha sido debida sin duda, como de aquéllas se desprende, por considerar probado los órganos judiciales que el ahora demandante de amparo condujo el vehículo al proceder a su retirada del lugar en el que se encontraba inmovilizado y que además lo hizo bajo los efectos de las bebidas alcohólicas ingeridas.

Pues bien, en relación con el elemento fáctico en el que se sustenta la apreciación de la continuidad delictiva, esto es, la conducción por el recurrente en amparo del vehículo al retirarlo del lugar en el que se encontraba inmovilizado, efectuada, además, bajo la influencia de bebidas alcohólicas, no ha existido prueba de cargo directa, y, por lo que se refiere a la prueba indiciaria de la que se han valido los órganos judiciales, ha de considerarse la inferencia a la que han llegado excesivamente abierta, vaga e indeterminada, sin que, por lo demás, el razonamiento que lleva a concluir que fue el demandante de amparo quien condujo el vehículo, haciéndolo además bajo la influencia de bebidas alcohólicas, pueda estimarse lógico, pues de ninguno de los indicios se infiere tal conclusión.

En efecto, de los hechos plenamente acreditados tomados como indicios, es decir, la conducción por el demandante de amparo de un vehículo a motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, la inmovilización del mismo y su retirada sin la preceptiva autorización del lugar en el que se encontraba inmovilizado por el demandante de amparo y su esposa, no cabe deducir necesariamente que fue el ahora recurrente en amparo quien lo condujo en el momento de retirarlo, ni, menos aún, que lo condujo bajo la influencia de bebidas alcohólicas. La inferencia alcanzada por los órganos judiciales respecto a la apreciada continuidad delictiva resulta inadmisibles en términos constitucionales, tanto desde el enfoque de su lógica o coherencia, en tanto los indicios acreditados no llevan naturalmente a la conducta que se atribuye al demandante de amparo, como desde el punto de vista del grado de solidez requerido, pues la conclusión que de aquella inferencia se deriva resulta excesivamente abierta, endeble e indeterminada, máxime si, al contrario de lo que se hizo, se hubiera tenido en cuenta los contraindicios aportados por el ahora demandante de amparo, en concreto, la declaración prestada por su esposa en el acto del juicio, quien, corroborando la versión del recurrente en amparo, manifestó que había sido ella quien había conducido el vehículo al retirarlo del lugar en el que se encontraba inmovilizado.

En consecuencia ha de estimarse vulnerado el derecho a la presunción de inocencia del demandante de amparo respecto a la apreciación por los órganos judiciales de la continuidad delictiva en el delito de conducción de vehículo a motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas.

FALLO

En atención a todo lo expuesto, el Tribunal Constitucional, POR LA AUTORIDAD QUE LE CONFIERE LA CONSTITUCIÓN DE LA NACIÓN ESPAÑOLA,

Ha decidido

Estimar parcialmente la presente demanda de amparo y, en su virtud:

1º Declarar vulnerado el derecho del demandante de amparo a la presunción de inocencia (art. 24.2 CE), en cuanto a su condena por la continuidad en el delito de conducción de vehículo de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas y por el delito de desobediencia.

2º Restablecerle en su derecho y, a tal fin, anular las Sentencias del Juzgado de lo Penal núm. 1 de A Coruña núm. 245/2002, de 9 de octubre, y de la Sección Quinta de la Audiencia Provincial de A Coruña núm. 89/2003, de 1 de septiembre, recaídas en el procedimiento abreviado núm. 205/2000, retrotrayendo las actuaciones al momento inmediatamente anterior al de dictarse la primera de las Sentencias mencionadas para que se dicte otra respetuosa con el derecho fundamental violado.

3º Desestimar la demanda en todo lo demás.

Publíquese esta Sentencia en el «Boletín Oficial del Estado».

Dada en Madrid, a veintitrés de mayo de dos mil cinco.-Guillermo Jiménez Sánchez.-Vicente Conde Martín de Hijas.-Elisa Pérez Vera.-Eugeni Gay Montalvo.-Ramón Rodríguez Arribas.-Pascual Sala Sánchez.-Firmado y rubricado.

