

**DELINCUENCIA VIAL EN ZONAS URBANAS: COORDINACIÓN CON  
POLICÍAS LOCALES Y AYUNTAMIENTOS  
PROBLEMÁTICA ESPECÍFICA DE LA SEGURIDAD VIAL EN ZONAS  
URBANAS.**

José María García Atienza.  
Fiscal de la Fiscalía Provincial de Madrid.

DELINCUENCIA VIAL EN ZONAS URBANAS: COORDINACIÓN CON POLICÍAS LOCALES Y AYUNTAMIENTOS  
PROBLEMÁTICA ESPECÍFICA DE LA SEGURIDAD VIAL EN ZONAS URBANAS.

I.- PRUEBAS DE ALCOHOL Y DROGAS Y MEDICIÓN DE RADARES.

II.- CONDUCCIONES TEMERARIAS EN ZONAS URBANAS

III.- PROTECCIÓN DE COLECTIVOS VULNERABLES (PEATONES CICLISTAS, MENORES, TERCERA EDAD) Y POSIBILIDAD DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES EN PLANES DE MOVILIDAD.

IV.- REDACCIÓN DE ATESTADOS, DECLARACIONES DE DETENIDOS, CRITERIOS PARA LA JUDICIALIZACIÓN DE ACCIDENTES CON VÍCTIMAS NO MORTALES.

V.- ACCESO A LOS REGISTROS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO POR POLICÍAS LOCALES Y CUMPLIMIENTO DE LA INSTRUCCIÓN 12 C-105.

VI.- COORDINACIÓN PARA ATENCIÓN VÍCTIMAS TRAS ACCIDENTES: HOSPITALES, UNIDADES INFORMACIÓN DGT, OFICINAS DE ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS, SESRVICIOS SOCIALES...

VII.- COORDINACIÓN POLICÍAS LOCALES

**I.- PRUEBAS DE ALCOHOL Y DROGAS Y MEDICIÓN DE RADARES.**

En la Comunidad de Madrid, no se plantean problemas de gravedad en las pruebas de alcohol, al existir ya un cierto rodaje en esta materia. En Madrid capital tanto los vehículos dotados con etilómetro como el traslado a la Calle Plomo para la realización de la prueba se viene realizando sin inconvenientes dignos de consideración. Surgen, tal y como se me traslada por parte de los mandos de dicha policía local algún problema en el conocimiento de las normas por parte de los policías, sobre todo cuando el detenido se somete voluntariamente a la primera de las pruebas y se niega a practicar una segunda prueba, problemas que pretenden subsanar a través de los cursos de formación.

En Madrid, durante el año 2010 se practicaron por la Policía Local 128.565 pruebas, de las que 5.108 resultaron positivas, contabilizándose 301 supuestos en el que el conductor se negó a la práctica de la prueba. En el año 2011 se practicaron 159.234 pruebas, 7.409 con resultado positivo y 306 casos de negativa a la práctica de la prueba. En el año 2012 se practicaron 74.942 pruebas, 3.402 con resultado positivo y 142 casos

de negativa a la práctica. En el presente año se han practicado 73.652 con 2.549 pruebas positivas y 112 supuestos de negativa.

En relación con accidentes con heridos en la capital en el año 2010 se produjeron 8.911, de los que 1.212 lo fueron con alcoholemia positiva y 423 con alcoholemia positiva y heridos. En el año 2011 se produjeron 9.058 accidentes, 1358 de ellos con alcoholemia positiva y 422 con alcoholemia positiva y heridos. En el año 2012 se produjo una notable disminución de accidentes, que alcanzaron la cifra de 3.811, 538 con alcoholemia positiva y 190 con alcoholemia positiva y heridos. En lo que va de año se han producido 3.645 accidentes, 496 con alcoholemia positiva y 167 alcoholemia positiva y heridos.

Respecto de las pruebas de drogas el panorama es radicalmente distinto, la primera dificultad la conforma la falta de aparatos para la práctica de la prueba, lo que ha hecho que los escasos atestados confeccionados en esta materia, parten de intervenciones policiales en las que por cualquier otro medio se constata el consumo de sustancias estupefacientes. De estas escasas actuaciones se produce el traslado del detenido para la práctica de los análisis de orina o de sangre en los hospitales. En la mayor parte de los casos se aboga por la práctica del análisis sanguíneo por su mayor fiabilidad, siendo pionero en esta cuestión el Hospital Gregorio Marañón de la capital, en el que se efectúan en todos los casos análisis sanguíneos.

En este sentido y en dicho Centro constan nuevas instrucciones relativas a la determinación de sustancias tóxicas con repercusiones médico legales relacionados con el uso de vehículos a motor. En la extracción de muestras de sangre a conductores como prueba de contraste ante la posible existencia de intoxicación por estupefacientes el procedimiento será el siguiente:

- 1.- El médico valorará al paciente traído por los Agentes de la Autoridad para realización de determinación de tóxicos en sangre y emitirá un informe con la valoración del estado clínico del paciente, entregando dicho informe a los Agentes de la Autoridad que lo custodiarán junto a la muestra.
2. El facultativo indicará la determinación sanguínea a extraer por el personal de enfermería. No precisa prescripción en la aplicación de Modulab.
- 3.- La enfermera extraerá los tubos correspondientes y los identificará con una pegatina del registro de admisión.
- 4.- La enfermera entregará los tubos a los agentes de la Autoridad intervinientes y firmará en el Acta de traslado que le entregue dicha autoridad, asegurando las condiciones adecuadas para la conservación de las mismas.
- 5.- Todo el personal asistencial tomará las medidas oportunas que garanticen la cadena de custodia de las muestras.

Por parte de la Policía Local de Madrid se me indica las gestiones para la adquisición de tres equipos, con los que pretenden paliar el grave problema existente en estos momentos.

También se han detectado ciertos problemas con el Instituto Nacional de Toxicología, derivados del horario del propio Instituto, que ha llevado a la imposibilidad de recepcionar las muestras en fines de semana, lo que obliga a la conservación de las mismas por parte de la Policía Local y su incidencia en la cadena de custodia. También se han planteado problemas ante la exigencia de un requerimiento judicial para realizar las pruebas, exigencia que adquiere especial relevancia en las Diligencias Urgentes. Se plantea la posibilidad de emisión de un Decreto por parte del Fiscal de Guardia de Diligencias, que podría subsanar este problema.

Por otra parte y si el Cuerpo de Policía Local de Madrid no ha tenido problemas para que se proporcione por los hospitales los resultados de las pruebas de contraste de alcoholemia, si parecen existir problemas para proporcionar a los agentes los resultados en el caso de pruebas de drogas, lo que afecta a la necesidad de judicializar asuntos que con los resultados en las manos no sería preciso.

Respecto de la medición de radares se me traslada por las policías contactadas el problema de los radares fijos en los supuestos de exceso de velocidad punible del artículo 379,1 del Código Penal.

En la periferia de Madrid, en las grandes ciudades, el panorama no cambia respecto de las pruebas de alcoholemia, apreciándose un enorme esfuerzo en la detección y tratamiento de los casos de positivo en controles de sustancias estupefacientes, psicotrópicas y análogas, con el objeto de reducir los riesgos en la circulación. En este sentido la Policía Local de Alcobendas dispone de un aparato Drager DrugTest 5000 para la práctica de las pruebas, tratándose de un dispositivo de diagnóstico "in vitro" químicamente inmune para la detección de drogas en saliva, pruebas que se realizan cuando la ocasión lo aconseja y también de forma controlada durante la semana, reforzando las mismas durante los fines de semana, pruebas realizadas por agentes de la Policía Judicial de Tráfico con formación específica. Cuando el test indiciario salival, al que obligatoriamente deberá someterse el conductor, arroje un resultado positivo o el conductor presente signos de haber consumido la sustancias referidas, estará obligado a facilitar saliva en cantidad suficiente que será analizada en laboratorios homologados, garantizándose la cadena de custodia.

Según el protocolo de actuación de esta Policía se someterá a las pruebas de detección de drogas a los siguientes conductores:

- 1º.- Aquellos conductores que presenten síntomas de ingesta de drogas y siempre dentro de los casos del artículo 21 del RGC ( siempre realizando primero la prueba de alcohol)
- 2º.- A aquellos conductores que implicados en accidentes con daños de más de 80.000 euros o con resultado de lesiones graves y que hayan dado positivo en la prueba de detección de alcohol (doble procedimiento por drogas y alcohol)
- 3º.- A aquellos conductores que sean requeridos en control preventivo (artículos 21 y 28 del Reglamento General de Circulación)

Se plantea desde esta policía los acuerdos con el Instituto Nacional de Toxicología para que éste proporcione en un plazo de 15 días los resultados al Juzgado, para poder tramitar estas diligencias como urgentes. Respecto del Instituto Nacional de Toxicología plantean varias cuestiones, la primera es que ellos en ningún caso piden los resultados al organismo y éste, como ya se indicaba, envía los resultados directamente al órgano judicial. La principal queja radica en la recepción de la muestra en dicho Instituto, toda vez que en dicho lugar son recibidas por los vigilantes del Instituto, por lo que deben recoger en las diligencias de entrega las placas del vigilantes al que se hace entrega, formula que parece no ser la más adecuada y que podría afectar a la cadena de custodia. Respecto del protocolo de la Policía Local de Alcobendas sitúan como Hospital de referencia el Hospital Infanta Sofía. En el caso de que las pruebas consistan en la extracción de sangre y el quipo médico entregue las muestras a los Agentes, estas, debidamente conservadas se remitirán, junto con la segunda prueba salivar, que esta policía practica cuando el test salivar da un resultado positivo, lo antes posible al Instituto Nacional de Toxicología. Sin embargo, en el caso de que estos análisis se

realicen directamente al hospital se aportarán los resultados al Atestado, Si estos resultados son positivos, se consultará al Juzgado de Guardia la conveniencia de enviar la segunda prueba salivar al INT.

Respecto a los radares plantean, al igual que la Policía Municipal de Madrid, el problema de los radares fijos en los supuestos de exceso de velocidad punible del artículo 379,1 del Código Penal, relativa a la dificultad para imputar posteriormente los hechos.

Es relativamente simple o sencilla la prueba cuando hay detención inmediata del conductor, y de mayor complejidad en los demás casos (art76.1.c) LSV). En éstos no es aplicable el modelo del procedimiento administrativo en el que la mera negativa a identificar origina una sanción y el cierre de la indagación (arts. 9bis 2 y 65.5.j) de la LSV). Se indica a los agentes con lo que se mantienen las reuniones que aun cuando solo se cuente con el dato de la matrícula y la propiedad del vehículo, se deberá realizar, tal y como indica la Circular 10/2011 en todo caso, la investigación de los hechos. Se les pone de manifiesto que tras ras las indagaciones de la Policía Judicial y con el debido fundamento se propondrá, en su caso, que el titular del automóvil declare ante el Juez como imputado con instrucción de los derechos del art 118 LECr. En el mismo sentido se pronunció la Consulta 1/2006 FGE.

Si en uso de sus derechos, el imputado se niega a identificar al autor, se indicaba a los Fiscales que soliciten la comprobación si procede de su versión exculpatoria (art. 396 LECr) e investigaciones en el entorno familiar, social, profesional o societario (cuando el titular es la persona jurídica) acerca de quién conduce habitualmente el vehículo, así como de cuantos extremos puedan llevar al descubrimiento de la autoría, siempre con el debido respeto a las garantías procesales, dichas diligencias pueden ser llevadas a cabo, en función de la declaración en sede policial por Policía Municipal.

La matrícula del vehículo con el que se cometen los hechos -como en todo delito- es un indicio relevante que ha de llevar a una completa investigación policial y judicial

## **II.- CONDUCCIONES TEMERARIAS EN ZONAS URBANAS**

Respecto de éste punto no se aprecian especiales problemas. en la capital la propia configuración urbana impide el exceso de conducciones temerarias, poniéndose de manifiesto que en un buen número de casos la conducción temeraria está asociada al intento de detención de los autores de delitos, que utilizan el automóvil como medio de fuga. Se indica la conveniencia en muchos de estos casos de abandonar la persecución policial ante el riesgo para la integridad física de otros conductores y peatones. En el caso de Madrid capital se han dado en los últimos meses algunos casos con atropello en pasos de cebra, en los que tras la ulterior detención y puesta a disposición judicial se interesó la prisión provisional.

La principal preocupación radica en que determinada la temeridad manifiesta, ha de acreditarse, en todo caso, la existencia de peligro concreto para la vida e integridad física. En este punto se pone de manifiesto por los agentes la dificultad para realizar la

persecución y para identificar a los peatones y resto de conductores cuya integridad física se ha puesto en peligro.

Otro problema lo constituyen los atestados elaborados por la comisión de un delito del artículo 379,2º del Código Penal, que en realidad y tras una somera lectura encierran un delito de conducción temeraria del artículo 380 del Código Penal. De nuevo se trata de un mero problema de formación, que en la práctica no acarrea excesivos problemas, toda vez que ya en el marco de las diligencias Urgentes ya en el de las Diligencias Previa puede subsanarse, sobre todo por cuando el relato de lo sucedido suele ser fidedigno

### **III.- PROTECCIÓN DE COLECTIVOS VULNERABLES (PEATONES CICLISTAS, MENORES, TERCERA EDAD) Y POSIBILIDAD DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES EN PLANES DE MOVILIDAD.**

Veinticuatro municipios de la Comunidad de Madrid cuentan con Planes de Movilidad, auspiciados en la mayor parte de las ocasiones por el Consorcio Regional de Transportes. Los hay de todos los tipos, desde los más modestos como los de la localidad de Valdemoro hasta los más complejos, destacando en este sentido el de Madrid capital y los de Alcobendas, Rivas Vaciamadrid, Getafe, Majadahona y Fuenlabrada.

De estos Planes de Movilidad en el que se han embarcado los municipios madrileños no se derivan en la mayor parte de las ocasiones, actuaciones en materia de seguridad vial, sin perjuicio de que los mismos puedan en el futuro servir de base para la elaboración de concretos planes de seguridad vial.

En el caso de Madrid En el año 2007, el Ayuntamiento puso en marcha su Primer Plan de Seguridad Vial, a cuyo término, en 2010, se cumplía el objetivo fijado de reducir en un 50% el número de víctimas mortales por accidente de tráfico, con respecto al año 2000.

El Ayuntamiento de Madrid elaboró a su vez el Plan Estratégico para la Seguridad Vial de Motocicletas y Ciclomotores 2009-2013, que sitúa a Madrid como la primera ciudad española con un plan de seguridad vial específico para los usuarios de estos vehículos.

En el año 2008, vio la luz el Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid, que ha hecho posible la construcción de 272 km de vías ciclistas en nuestra ciudad.

En el actual Segundo Plan de Seguridad Vial para el período 2012-2020, el Ayuntamiento de Madrid se plantea una nueva reducción de las víctimas mortales por accidente de tráfico en un 50%, con respecto a las registradas en 2010. Reducir el número de fallecidos por atropello, la tasa de víctimas por población y los accidentes motivados por consumo de alcohol son algunos de los ambiciosos compromisos que contempla el nuevo plan municipal. En él se incluyen quince programas operativos con sus correspondientes actuaciones e indicadores de evaluación, que se estructuran en seis ámbitos: educación y formación, información y comunicación, vigilancia y autoridad, gestión de la movilidad e infraestructuras, investigación y estudio, y atención y auxilio a las víctimas.

Destaca el plan que las víctimas de entre 0 y 5 años, 30 y 55 años y los mayores de 74 años han aumentado en comparación con su nivel de hace 6 años. Por el contrario, los grupos de edad que mejor comportamiento han tenido son los de entre 15 y 24 años, que

han disminuido su presencia un 35%, aunque en estos grupos la mejoría ha sido mucho mayor en el caso de los varones que en el caso de las mujeres, que en alguna de estas edades han aumentado su participación como víctimas.

Por otro lado, las actuaciones realizadas por el Ayuntamiento de Madrid en materia de señalización de centros escolares y de campañas educativas han posibilitado que el peso porcentual de los segmentos de población menores de 20 años, sea inferior a la media española en zona urbana

Dentro de la categoría de víctimas, destacan, por su vulnerabilidad, los peatones. Los peatones que más frecuentemente resultan víctimas de los accidentes son los mayores de 74 años, siendo las mujeres quienes aportan los peores datos.

En 2011, los mayores de 60 años fueron uno de cada tres peatones víctimas, mientras que en 2005 eran uno de cada cuatro. Durante la aplicación del anterior Plan de Seguridad Vial ha aumentado la edad media del peatón atropellado.

Los niños, hasta los 14 años, son el 13 % de los peatones víctimas. Respecto a 2005 han descendido los de 6 a 14 años, pero han aumentado los de 0 a 5 años. Los planes de educación escolar planificados en el periodo 2007-2011 arrojan, por tanto, resultados positivos. El grupo de edad de peatones atropellados que más ha crecido en este periodo es el de los comprendidos entre 45 y 54 años.

En el caso del Plan de Movilidad de Madrid adopta como objetivos específicos los siguientes:

**1. Reducir la tasa de víctimas por mil habitantes con respecto al año 2010.**

La tasa de víctimas por 1.000 habitantes se situó en 2010 en 2,29. En el cálculo de la tasa se incluyen todas las víctimas, con independencia de su gravedad y teniendo en cuenta no sólo la población censada en la ciudad de Madrid, sino los centenares de miles de habitantes del resto de municipios de la Comunidad que diariamente entran en nuestra ciudad para desarrollar su vida laboral o de ocio. Teniendo en cuenta la estimación de población según el Instituto Nacional de Estadística, y la reducción de víctimas para este periodo, se plantea la reducción del 30% en la tasa de víctimas de cara a 2020, para alcanzar una tasa de 1,60 víctimas por mil habitantes.

**2. Reducir los fallecidos por atropello respecto al año 2010.**

El mayor impacto de los fallecidos por accidentes de tráfico en la ciudad de Madrid lo sufren los peatones, que fueron 20 de los 33 fallecidos en 2010, cifra que se mejoró notablemente en el año 2011, disminuyendo el número de fallecidos a 15. La reducción de fallecidos planteada para 2020 tiene que tener en cuenta la mortalidad peatonal y por ello se fija esta reducción en un 30% respecto al año 2010.

**3. Reducir la siniestralidad asociada al consumo de alcohol con respecto a la media 2007-2010.**

Entre los factores más importantes ligados a la producción de accidentes se encuentra la conducción bajo los efectos del alcohol. Además de medidas educativas y divulgativas sobre los peligros de la conducción bajo los efectos del alcohol, se llevan a cabo campañas de control del cumplimiento de la norma. La ciudad de Madrid, a través de su Policía Municipal, llevó a cabo en 2011 más de 159.000 pruebas de alcoholemia a conductores por los distintos motivos previstos en la legislación: infracción, accidente o control preventivo. Se plantea como acción preventiva y represiva el realizar controles de alcoholemia hasta alcanzar el 4% de la población de la ciudad de Madrid.

Dentro de los programas específicos y con la consideración de los menores escolares como una de los colectivos más vulnerables, los Ayuntamientos de la Comunidad han hechos notables esfuerzos en esta materia.

En Madrid en el ya citado Plan de Seguridad Vial se indica que se proseguirá con la protección de los ciudadanos más vulnerables, los niños, mediante la continuación de la implantación del **Camino Escolar en Madrid**. Con esta iniciativa se pretende fomentar la autonomía de los escolares para ir a pie, transitando por caminos seguros desde sus casas al colegio, lo que a su vez conlleva una reducción de la congestión circulatoria, y por lo tanto una mejora de la seguridad vial y de la calidad ambiental en los alrededores de los centros escolares.

En el año 2007 se realizó una primera experiencia con dos centros escolares ubicados en el distrito madrileño de Latina. En años sucesivos se han ido sumando nuevos colegios, de modo que en la actualidad se está trabajando con más de 20 centros escolares de diferentes distritos. De esta manera, durante el período de vigencia del Plan de Seguridad Vial 2007-2010 se han estudiado un total de 23 centros escolares.

Para conocer los recorridos que realizan diariamente los niños, se encuesta a un grupo de alumnos de cada centro escolar de edades comprendidas entre los 9 y los 12 años, y se les pide que dibujen sobre un plano cuáles son los itinerarios que siguen. Una vez analizadas las encuestas, se estudian los tramos por los que transitan al menos el 5% de la muestra total en un radio aproximado de 600 metros alrededor del centro. A lo largo de estos caminos, denominados “arañas de movilidad peatonal”, se analizan en términos de seguridad vial y ciudadana, entre otros aspectos, el medio físico y su entorno, las características geométricas y funcionales de los viales aledaños al centro, si existen pasos de peatones en las inmediaciones de los accesos al colegio, su visibilidad y accesibilidad, si hay semáforos, vallas de contención peatonal o paradas de autobuses. Tratando de dar una respuesta a aquellas necesidades que son detectadas en las auditorias, mejorando así la seguridad del camino utilizado por los menores para acudir a su colegio.

Para el próximo período se plantea seguir extendiendo el Camino Escolar Seguro, siempre teniendo en cuenta la demanda de los colegios, toda vez que se trata de un programa que requiere el compromiso de la ciudad, de la comunidad educativa y de los padres y madres de los alumnos, siendo necesario para la mejora de la seguridad vial en el entorno de los centros escolares actuaciones coordinadas, que incluyen obras en la vía pública, mejoras en la gestión de movilidad, como la implantación de medidas de calmado de tráfico y de señalización, además de los recursos educativos de apoyo a los centros escolares. Se continuará con la vigilancia y control de velocidad en el entorno de centros escolares mediante el uso de radares portátiles.

Por su parte el Ayuntamiento de Alcobendas posee un Estudio de la Seguridad Vial en el entorno escolar de Alcobendas "**De camino al cole**".

El camino escolar es una iniciativa cuyo objetivo es promover y facilitar que la población infantil vaya a la escuela a pie y/o en bicicleta por una ruta segura y de una manera autónoma, es decir, sin ir acompañados de adultos.

El camino escolar tiene su origen en experiencias puestas en marcha en Europa con notable éxito. En España destacan las iniciativas llevadas a cabo en San Sebastián, Barcelona y Segovia.

Esta iniciativa se inscribe en el marco de la Carta Europea de los Derechos de los Peatones, establecida por el Parlamento Europeo el 12 de octubre de 1988.

Los agentes implicados en el camino escolar son, entre otros, los propios niños, los centros escolares y el profesorado, los padres y AMPA'S, los Ayuntamientos que tienen competencias en la vía pública y las asociaciones.

El camino escolar se concreta de distintas formas, en función de la edad de los escolares y según la localización, ubicación y características del entorno de los centros.

En todo caso y pese a las distintas iniciativas que acabamos de exponer en los Ayuntamientos de la periferia de Madrid, las actuaciones que se llevan a cabo en la práctica son las que surgen como consecuencia de accidentes concretos. De esta manera ya ante graves accidentes se procede a reforzar la seguridad concreta de la zona, señalizando mejor los pasos de cebra, procurando una mayor iluminación de la zona afectada, reforzando los controles y procurando incrementar la presencia policial en los momentos de mas tráfico o, en el caso de los colegios, en los horarios de entrada y de salida.

En todo caso y pese a que las cifras de siniestralidad han mejorado sensiblemente en los últimos años, se pone de manifiesto por las policías el problema de los pasos de peatones, en los que no se han reducido el número de accidente y se pone de relieve la problemática de los deslumbramientos de los conductores, factor que se encuentra presente en muchos de ellos.

#### **IV.-REDACCIÓN DE ATESTADOS, DECLARACIONES DE DETENIDOS, CRITERIOS PARA LA JUDICIALIZACIÓN DE ACCIDENTES CON VÍCTIMAS NO MORTALES.**

No se plantean especiales problemas por parte de las policías locales de la Comunidad de Madrid en orden a la redacción de atestados y en las declaraciones de los detenidos, más allá de circunstancias problemas que se plantean por los Hospitales, en orden a la Ley de Protección de Datos, a la hora de proporcionar datos de los heridos. Resultan significativas las manifestaciones de los agentes de policía local sobre el trato que se les dispensa en relación con Policía Nacional y Guardia Civil, llegando a indicar que cuando se personan en el hospital con los indicativos de Policía Judicial el trato es mejor que cuando acuden con los uniformes de policía local sin otro distintivo.

En este sentido la LEY ORGÁNICA 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal establece en su Artículo 22. Ficheros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

1. Los ficheros creados por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad que contengan datos de carácter personal que, por haberse recogido para fines administrativos, deban ser objeto de registro permanente, estarán sujetos al régimen general de la presente Ley.
2. La recogida y tratamiento para fines policiales de datos de carácter personal por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad sin consentimiento de las personas afectadas están limitados a aquellos supuestos y categorías de datos que resulten necesarios para la prevención de un peligro real para la seguridad pública o para la represión de infracciones penales, debiendo ser almacenados en ficheros específicos establecidos al efecto, que deberán clasificarse por categorías en función de su grado de fiabilidad.
3. La recogida y tratamiento por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad de los datos, a que hacen referencia los apartados 2 y 3 del artículo 7, podrán realizarse exclusivamente en los supuestos en que sea absolutamente necesario para los fines de una investigación concreta, sin perjuicio del control de legalidad de la actuación administrativa o de la obligación de resolver las pretensiones formuladas en su caso por los interesados que corresponden a los órganos jurisdiccionales.

4. Los datos personales registrados con fines policiales se cancelarán cuando no sean necesarios para las averiguaciones que motivaron su almacenamiento.

A estos efectos, se considerará especialmente la edad del afectado y el carácter de los datos almacenados, la necesidad de mantener los datos hasta la conclusión de una investigación o procedimiento concreto, la resolución judicial firme, en especial la absoluta, el indulto, la rehabilitación y la prescripción de responsabilidad.

No existe, por tanto, inconveniente alguno en la citada Ley de protección de Datos, para que los agentes recaben los datos solicitados, que al tratarse de heridos, devienen en fundamentales para la elaboración de los atestados.

La Policía Local de Madrid, en el año 2013, ha tramitado en el mes de enero 489 atestados, 104 por accidente, 211 por alcoholemia, 96 por inspección, 8 por exceso de velocidad y 70 por carecer de permiso de conducir. En el mes de febrero tramitó 50 atestados, 233 por accidente, 232 por alcoholemia, 60 por inspección, 17 por exceso de velocidad y 89 por carecer de permiso. En el mes de marzo se tramitaron 621 atestados, 110 por accidente, 330 por alcoholemia, 63 por inspección, 5 por exceso de velocidad y 113 por carecer de permiso. En el mes de abril se tramitaron 595 atestados, 106 de ellos por accidente, 282 por alcoholemia, 63 por inspección, cuatro por exceso de velocidad, uno por falsedad documental y 139 por carecer de permiso. Durante el mes de mayo se han tramitado 598 atestados, 112 por accidente, 314 por alcoholemia, 60 por inspección, cuatro por exceso de velocidad y 108 por carecer de permiso.

Por la Policía Local de Alcobendas en relación con los atestados se ponen de manifiesto problemas puntuales y pretéritos con el Colegio de Abogados, que en la actualidad parece que ya han sido subsanados.

En todo caso si conviene poner de manifiesto que en los atestados elaborados por Policías Locales, si bien se hacen constar las diligencias practicadas, croquis, reportaje fotográfico y juicio crítico del accidente, se aprecian diferencias con los completos informes técnicos elaborados por la Guardia Civil. En alguno de ellos se aprecian notables deficiencias, como la falta de los oportunos estudios de velocidad, que son fundamentales a la hora de valorar la imprudencia cometida. En todo caso y por razones de justicia haya que advertir la diferencia de medios entre Policía Local y Guardia Civil, el enorme avance producido en los últimos años y la plena disponibilidad para completar los atestados en los puntos interesados.

Respecto de la Judicialización de los accidentes graves con víctimas no mortales, no existe un tratamiento unificado y cada policía local trabaja con criterios propios.

En este sentido la Policía Local de Madrid, combina varios criterios. En primer lugar si existe denuncia de parte se judicializa siempre. También lo hacen cuando exista una imprudencia grave o cuando se trata de lesiones graves, considerando que la gravedad de las lesiones se refiere a lesiones que precisen tratamiento médico. Obviamente el concepto de tratamiento médico contemplado en el artículo 147 del Código Penal, junto con el resto de criterios supone judicializar el 90% de los accidentes con víctimas no mortales. En todo caso y abonando esta tesis los policías manifiestan que "cuando hay sangre actuamos" y "se judicializa casi todo"

Existe un acuerdo con el Samur para tratar estos temas:

CODIGO FINAL DE INCIDENTE (SAMUR)
-----------------------------------

1.1	ACCIDENTE TRAFICO SIN ESPECIFICAR
1.2	ACCIDENTE TRAFICO CON VICTIMAS
1.3	ACCIDENTE TRAFICO CON MAS DE 3 VICTIMAS
1.4	ATROPELLO
1.5	ACCIDENTE DE MOTO
1.6	ACCIDENTE DE BICICLETA
1.7	ACCIDENTE CON BUS
1.8	ACCIDENTE CON VEHICULO PESADO

También existen los correspondientes Códigos Patológicos del Samur en los que se estructuran las diversas lesiones.

Por su parte la Policía Local de Alcobendas pone de manifiesto que su criterio, sin perjuicio de actuar cuando existe denuncia de parte, es judicializar cuando las lesiones son graves, considerando las mismas cuando se trata de fracturas de cierta entidad. En otro orden de cosas también judicializan, con independencia de las lesiones, cuando los daños se estiman en una cifra superior a los 80.000 euros. Se pone de manifiesto por la Policía Local de Alcobendas que esto lo hacen tanto cuando ellos intervienen como en casos en los que no ha intervenido, pero los hospitales remiten con posterioridad los partes médicos en los que comprueban la existencia de lesiones que se ajustan a los criterios anteriormente mencionados.

A los efectos mencionados en el apartado anterior existe en dicha policía local la Instrucción número 6 de 9 de mayo de 2011 que, con el fin de evitar los problemas de coordinación entre los diferentes Juzgados de Instrucción y de Guardia, será de obligado cumplimiento remitir siempre dentro de las primeras 24 horas, vía fax oficio al Juzgado de Guardia en el que se haga saber que se ha iniciado la instrucción de atestado con motivo de un delito contra la seguridad vial en los siguientes casos:

-Accidentes de circulación en los que haya resultado una persona fallecida.

-Accidente de circulación en los que haya heridos graves.

.Daños por importe superior a 80.000 euros.

En la información que se debe incluir en el oficio debe constar el lugar y hora del hecho, identidad de los implicados, identidad de los heridos, estado y centro hospitalario de ingreso, vehículos implicados e informar sobre la puesta a disposición del vehículo.

En esta materia entiendo que en el futuro, bien a través de un protocolo de coordinación con policías locales bien a través de concretas instrucciones, se debería buscar un modelo unificado, debiendo destacarse en todo caso un exceso de judicialización que un defecto.

**V.- ACCESO A LOS REGISTROS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO POR POLICÍAS LOCALES Y CUMPLIMIENTO DE LA INSTRUCCIÓN 12 C-105.**

El 15 de marzo de 2006 se firmó un Convenio de colaboración entre el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico y la Federación Española de Municipios y Provincias para el intercambio de información y la mutua colaboración administrativa. Este convenio tenía como objeto la creación de un marco suficiente para la colaboración y el intercambio de información entre las Entidades Locales y la JCT, en las materias que comprenden la gestión censal en lo que se refiere a los Registros de vehículos y de Conductores e infractores, así como en lo que afecte a la gestión tributaria del IVTM, y la colaboración para la baja definitiva de determinados vehículos. Se establece un sistema de adhesión al convenio de cada Entidad Local, a través de u órgano de gobierno.

Posteriormente , el 25 de noviembre de 2009, se firma un convenio entre el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico y la Federación Española de Municipios y Provincias que tiene por objeto la colaboración para el desarrollo de una mejor y más efectiva participación de los Ayuntamientos en el diseño, ejecución y evolución de las políticas de seguridad vial que se desarrollen en sus respectivos ámbitos territoriales.

La Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el 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, en materia sancionadora, crea el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, configurándolo como el único medio oficial de publicación de las notificaciones a que dé lugar el procedimiento sancionador en materia de tráfico que no puedan efectuarse en la Dirección Electrónica Vial o en el domicilio del interesado.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 78.2 de dicho texto articulado, el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico será gestionado por la Dirección General de Tráfico y la práctica de la notificación en el mismo se efectuará en los términos que se determinen por Orden del Ministro del Interior.

Las Administraciones Locales con competencia sancionadora en materia de tráfico, de conformidad con lo previsto en la disposición transitoria segunda de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, en su redacción dada por la disposición final segunda del Real Decreto-ley 19/2012, de 25 de mayo, de medidas urgentes de liberalización del comercio y de determinados servicios, deberán publicar en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico las notificaciones que no haya sido posible practicar en la Dirección Electrónica Vial o en el domicilio del interesado antes del 25 de mayo de 2014, siempre que lo permitan sus disponibilidades presupuestarias y sus medios técnicos.

La Orden INT/3022/2010, de 23 de noviembre, por la que se regula el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, establece en su artículo 8.4 que en la sede electrónica del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, <https://sede.dgt.gob.es>, estará disponible un directorio actualizado de los organismos que envíen edictos para su publicación en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico.

Asimismo, en su disposición final segunda dispone que por Resolución del Director General de Tráfico publicada en el «Boletín Oficial del Estado se informará de la fecha en que cada Administración Local se ha incorporado a la publicación de las notificaciones en dicho tablón edictal.

De este entramado legislativo depende el acceso a los registros de de la DGT de las Policías Locales, que dependerá exclusivamente de los convenios suscritos.

En este sentido los Ayuntamientos más importantes de la Comunidad de Madrid han ido firmando el convenio que posibilite que la DGT facilite al Ayuntamiento el acceso a las bases de datos de la DGT para la tramitación de diversas gestiones.

En la Comunidad de Madrid existen 27 localidades con más de 20.000 habitantes, cuya mayoría han ido firmando el convenio con la DGT. Las localidades más pequeñas no suelen tener el personal necesario para tramitar las multas y dejan la gestión en manos de la DGT, careciendo todavía de acceso a los registros de la DGT.

Madrid, Alcalá de Henares, Torrelodones, Valdemoro, Móstoles, Pinto, Fuenlabrada, Torrejón de Ardoz, Ciempozuelos, Galapagar, San Sebastián de los Reyes, Alcobendas, Arganda, Pozuelo, Boadilla, Coslada y Torrelodones poseen acuerdos mediante el cual la DGT facilitará a los diversos Ayuntamiento los accesos al registro general de vehículos y al registro de conductores e infractores, así como al de víctimas. Además, le comunicará periódicamente los datos de accidentalidad, nuevas matriculaciones, cambios de titularidad, domicilios y bajas. También le informará sobre las campañas de vigilancia y control que realice. Pondrá a disposición del Ayuntamiento material divulgativo para su desarrollo e informará acerca de los resultados obtenidos en dichas campañas. Por su parte, el Ayuntamiento se compromete a comunicar al Registro de la Jefatura Central de Tráfico, las sanciones graves y muy graves así como aquellas que acarreen pérdida de puntos y los impagos del impuesto de vehículos. También dará cuenta de los accidentes y víctimas ocurridos en el término municipal.

En todo caso y si bien no plantea problemas el acceso a la Base de Datos de la DGT, si plantea a algunas policías locales el acceso al expediente administrativo.

La Instrucción 12 C-105, pone de manifiesto que de forma generalizada, los Jueces de lo Penal sostienen que es requisito para el tipo delictivo del primer párrafo del artículo 384 del Código Penal, que el imputado sea consciente de que realiza la conducción habiendo perdido la vigencia por la pérdida de todos los puntos asignados, exigiendo que la resolución administrativa declarativa de la pérdida de vigencia se haya notificado personalmente al interesado, con independencia del medio utilizado para ello.

De esta forma el emplazamiento personal, típico del proceso penal, también está desplegando su eficacia práctica en la parte final del procedimiento administrativo de pérdida de vigencia - la notificación de la resolución- pues ésta se convierte en presupuesto de la posible imputación delictiva.

Este criterio judicial penal aconseja que, al menos, la resolución de la declaración de pérdida de vigencia deba notificarse de forma personal o, como mínimo en el domicilio del interesado, evitando la notificación edictal.

Para conseguir que la resolución de pérdida de vigencia se notifique de forma personal o en el domicilio del interesado, el medio más directo y efectivo es sin duda la petición de colaboración a los Cuerpos Policiales. El grado de colaboración es bastante variable de unas provincias o localidades a otras, no siendo posible generalizar un grado concreto, pero debe procurarse, al menos, como último recurso.

De tal manera y cuando no se ha conseguido la notificación, cuando persista la imposibilidad de entrega de la notificación al interesado, debe solicitarse, como último recurso, la colaboración de la Policía Local o cuando ésta no sea posible, de la Guardia Civil, para asegurar la notificación personal de la resolución del procedimiento.

En los acuerdos, formales o no, para realizar las notificaciones de las resoluciones de pérdida de vigencia a través de los agentes de la Policía Local, las Jefaturas Provinciales de Tráfico ofrecerán a los municipios la información que proporciona el Registro de Conductores e infractores para lograr el mejor acierto en los intentos de notificación.

Pues bien, tal y como determina la propia Instrucción el grado de colaboración es bastante variable de unas localidades a otras. En el ámbito de la Comunidad de Madrid, existen criterios dispares, desde la Policía Local de Madrid, que dada la imposibilidad material de colaboración, mas allá de los supuestos en los que en una intervención comprueban que la pérdida de la totalidad de los puntos asignados se ha notificado mediante edictos y se procede a la notificación personal y comunicación a la DGT, no existe colaboración concreta en el modo establecido en la Instrucción.

Por contra la Policía Local de Alcobendas colabora con la DGT en la forma y manera establecida en la Instrucción, estando en este momento elaborando un protocolo de actuación para la eficacia de las notificaciones en el expediente administrativo.

## **VI.- COORDINACIÓN PARA ATENCIÓN VÍCTIMAS TRAS ACCIDENTES: HOSPITALES, UNIDADES INFORMACIÓN DGT, OFICINAS DE ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS, SESRVICIOS SOCIALES...**

Con este ámbito de intervención se pretende por parte de los Ayuntamientos, una vez producido el accidente y las lesiones, prevenir muertes y discapacidades evitables, limitar la gravedad del traumatismo sufrido y del sufrimiento que ocasiona, y velar por una evolución óptima de las víctimas y su reintegración en la comunidad.

El Ayuntamiento de Madrid ha desarrollado un Modelo Integral de Seguridad y Emergencias que garantiza a través de una sola llamada la cobertura de todos los aspectos que forman parte de un correcto procedimiento asistencial. Ello se ha concretado en distintos protocolos bilaterales de actuación conjunta entre Policía Municipal, Agentes de Movilidad, Bomberos y SAMUR-Protección Civil, para atender cualquier clase de accidente. En caso de un accidente complejo se activa un procedimiento municipal denominado Protocolo de Incidentes Complejos (PIC) que establece la comunicación y actuación conjunta, y el establecimiento expreso de un Mando Único que dirige el conjunto de la respuesta asistencial.

Sin duda el factor más decisivo a la hora de disminuir la mortalidad y la discapacidad de las víctimas de tráfico es el proceso de asistencia médica inmediata. SAMUR-Protección Civil, con un tiempo medio de respuesta de 7 minutos 30 segundos, garantiza la máxima calidad en el manejo urgente de las víctimas.

Pero tan importante como llegar rápido resulta actuar de forma rigurosa y con procedimientos excelentes. En el año 2009 se puso en marcha el “Procedimiento Especial de Asistencia a Pacientes Traumatizados Graves” denominado “Código 15”, el cual implica, además de una asistencia realizada por dos médicos del SAMUR, el traslado a aquellos hospitales que reciben a la víctima con el equipo completo de especialistas necesarios para el manejo del paciente grave

La Policía Local de Madrid cuenta con un Procedimiento de Actuación del Equipo de la OCV (OFICINA DE COORDINACIÓN PARA LA ATENCIÓN A LA VÍCTIMA) en siniestros viales con personas fallecidas.

Dicho procedimiento consiste en;

-Recepción de comunicación del hecho en la Oficina, por distintos medios (llamada telefónica Cisem o unidades, Fax...) recabando los primeros datos: filiación del fallecido, lugar exacto del siniestro y breve descripción.

-El equipo de OCV recabará los datos de los implicados por comunicación realizada por el Equipo Instructor del atestado.

-Consultar la base de datos del Padrón Municipal de Habitantes por si el fallecido consta empadronado en el municipio de Madrid y con quién, para la obtención de los primeros datos de posibles familiares víctimas indirectas.

-Contactar con Samur solicitando información de primera intervención de indicativo Romeo (posibles pases de asistencia psicológica si los hubiere, en los que conste comunicación de fallecimiento y/o atención a posibles víctimas indirecta)

-Interesar por realización de Ofrecimiento de acciones y lectura de Derechos a Perjudicados o víctimas.

-El equipo OCV una vez determinada la/s víctima/s indirectas contactará con las mismas, informando de la existencia y cometidos de esta Oficina e interesándose por sus necesidades inmediatas con el fin de ofrecer información y/o posibles recursos existentes.

-Contacto con la víctima. En función de cada caso y situación se valorará un primer contacto telefónico, posible entrevista personal con la víctima indirecta en la Oficina, domicilio o lugar a convenir. Seguimiento posterior según convenga.

-Establecer contacto entre los 7 y 15 días posteriores a los hechos, para observar su situación ( si ya cuenta con asistencia legal, psicológica y( o social) y facilitar información básica si procede (dependiendo del nivel de conocimiento, información, voluntariedad, momento... de las víctimas) sobre las distintas gestiones que se le pueden plantear (administrativas o por procedimientos judiciales), así como de posibles intervinientes y acceso a distintos recursos.

-Se realizará un seguimiento de la atención prestada a las víctimas, de forma directa o a través de los profesionales que las traten, con el fin de observar la situación y su evolución.

-Con todo lo actuado el equipo de esta Oficina elaborará un informe sobre todo lo actuado confeccionado un "**informe de Atención y Coordinación de la Víctima**", según contenido y circunstancias que contenga las actuaciones realizadas con la víctima, encaminadas a propiciar la atención integral de las mismas, para ponerlo en conocimiento de la autoridad judicial competente del asunto, Juzgado de Instrucción ( en cuyo caso se informará a las víctimas indirectas e incluso se le ofrecerá la posibilidad de aportar documentación relacionada con el objeto del informe) o siendo archivado provisionalmente en esta oficina.

-Establecer contactos posteriores con víctimas para observar su situación y evolución en distintos aspectos pasado un tiempo (por ejemplo: a los 2 y 5 meses de la remisión o archivo del informe- Entre los 12 y 13 meses de los hechos) y si es posible obtener información útil para autoevaluación de gestiones realizadas por el equipo OCV, con el fin de mejorar el servicio prestado.

De conformidad con lo anterior la Policía Local de Madrid elabora el informe de atención y Coordinación con la Víctima, informe pionero en esta materia mediante el cual se aporta al Juzgado y por ende a las correspondientes diligencias una información útil para concretar la ulterior responsabilidad civil derivada del delito,

En este sentido el informe que se remite al Juzgado contiene las actuaciones y gestiones realizadas con el fin de conocer la situación, facilitar información básica y observar posibles necesidades de las víctimas indirectas resultantes del siniestro. A tal efecto el informe contiene los datos de filiación del fallecido, la relación de víctimas indirectas como pueden ser esposa, pareja, padres, hijos y hermanos. Se incorpora la Asistencia de urgencia prestada en el lugar por parte de Samur, Policía, etc, la indicación de lugar o traslado a Hospital de referencia donde fallece, comunicación de fallecimiento a los familiares, posibles partes de asistencia psicológica a familiares perjudicados ( se solicitan al Samur y se adjuntan si procede remisión)

También se aporta la información de derechos y ofrecimiento de acciones y las gestiones posteriores con familiares perjudicados. En este sentido se informa de la existencia, ubicación, datos de contacto y cometidos de la OCV, facilitando información básica relacionada con el proceso posterior a los hechos acaecidos y observando posibles demandas relacionadas con su situación que pudiesen ser atendidas.

En función del nivel de información de los familiares perjudicados se facilita dicha información a víctimas indirectas por vía telefónica, correo electrónico y/o entrevista con este equipo en función de las circunstancias de cada caso (Juzgado de conoce, procedimiento, atestado realizado por Equipo Instructor ).

Se incluye el contenido de información y posibles recursos, posibles gestiones administrativas posteriores de actos sucesorios. Realizadas directamente por ellos, pun familiar, compañía de seguros de decesos (Certificado de Defunción, certificados de Actos de Ultima Voluntad y contrato de seguros de cobertura de fallecimiento, impuesto de sucesiones)

Consta el consentimiento para remitir el informe al Juzgado y finaliza el documento destacando que lo realizado son las gestiones efectuadas respecto a la víctima indirecta derivadas desde que se produce el siniestro vial hasta la fecha. Con dicho seguimiento se pretende conocer su situación, la demanda de posibles necesidades legales, psicológicas y sociales, con el fin de facilitar información básica, que pueda resultar de su interés, sobre instituciones, gestiones y distintos recursos a los que poder acudir en caso necesario.

Durante el año 2012 la OCV ha trabajado en 22 expedientes de este tipo, trece de los cuales han sido remitidos a los Juzgados oportunos.

De esta manera y cuando el informe no conste en la causa, podría solicitarse por medio de diligencia la remisión e incorporación a la causa.

Por su parte el Ayuntamiento de Alcobendas dispone de un Servicio de Atención a la Víctima (SAV)

Los supuestos que se derivan al SAV son los siguientes:

- Accidente de tráfico en los que se produzcan heridos graves.
- Accidente de tráfico en los que se produzcan víctimas que se encuentren en una situación especial de indefensión por no estar respaldados por una compañía aseguradora, como pueden ser peatones, ciclistas, pasajeros de transportes colectivos de viajeros, etc.
- Supuestos en los que produzca el fallecimiento de una persona por accidente de tráfico. En este tipo de intervenciones se dispensará en primer término, la atención psicológica para los familiares con la posibilidad de recibir con posterioridad asesoramiento jurídico por los hechos ocurridos.
- Cualquier otro supuesto que a criterio de los Agentes de Policía intervinientes sea susceptible de ser derivado al Servicio de Atención a la Víctima por circunstancias especiales que hayan ocurrido en el accidente en concreto.

Los cauces para la derivación son variados.

El procedimiento de intervención del SAV es muy similar a la OCV de Madrid, desde la recepción a través de diversos medios a las actuaciones que realiza el servicio y que se concretan en la entrevista de acogida, en la que se proporciona asesoramiento, apoyo legal así como información sobre los derechos que les asisten y las vías de resolución oportunas a su disposición, tanto a la propia víctima como a sus familiares, apoyo e información psicológica, social, laboral, sanitaria, información sobre prestaciones y ayudas sociales, información del derecho a obtener el beneficio de asistencia jurídica gratuita, información sobre la interposición, plazos, contenido, etc, de denuncias derivando, en la mayor parte de los casos, a la Oficina de denuncias que la Unidad de Investigación y Seguridad Vial dispone en sus dependencias policiales, exploración y valoración general del estado de la víctima, proporcionando el apoyo psicológico necesario para el afrontamiento de la situación vivida, intervención inicial de apoyo psicológico, encaminada a la estabilización personal de la víctima, ayudándola a comprender, afrontar y superar todo lo sucedido, puesta en marcha de estrategias que ayuden a neutralizar la situación dramática a las que las víctimas, directas o indirectas tienen que enfrentarse y el apoyo emocional necesario.

Contempla la intervención, como en el caso anteriormente estudiado, el seguimiento del caso, en el que se procede a realizar de forma telefónica o de seguimiento personal con el afectado, sus familiares o allegados.

También se contemplan labores de intermediación entre los afectados y los distintos intervinientes en función de las necesidades del caso. Esta intermediación se puede producir con compañías de seguros, Juzgados, Colegio de Abogados, etc.

Concluye la intervención con la devolución de información a la oficina de Atestados de Policía Local. En este sentido el SAV elaborará un informe trimestral sobre los seguimientos efectuados para su incorporación en los correspondientes expedientes abiertos en por la Unidad de Investigación y Seguridad Vial de la Policía Local. En cualquier momento y previa solicitud de la Oficina de la Unidad de Investigación, se dispensará información sobre seguimientos concretos con el objetivo de satisfacer cualquier gestión relacionada con el Atestado.

Además, cabe la posibilidad que desde el SAV, se agoten las vías o cauces para solucionar las secuelas derivadas del accidente, por lo que se remitirá de nuevo a la víctima a la Unidad para la interposición de la correspondiente denuncia.

## VII.- COORDINACIÓN POLICÍAS LOCALES

Como colofón al estudio realizado cabe poner de manifiesto los escasos problemas entre la diversas policías locales de la comunidad y la plena colaboración entre Policía Local y Guardia Civil.

En cuanto a la intervención de los Agentes de Movilidad en la práctica de pruebas de alcoholemia o de drogas y la ulterior redacción del atestado, hay que manifestar que los mismos en Madrid no practican dichas pruebas. Su intervención se limita a que si constatan la existencia de hechos que pudieran ser constitutivos de delito, lo ponen en conocimiento de agentes de Policía Local, quien a su vez, avisan a una dotación provista de etilómetro o trasladan al detenido a dependencias policiales para la práctica de la prueba. Su participación en dichas pruebas puede ser la de mero testigos de su práctica.

Respecto de las pruebas de drogas, la Circular 10/2011 de la Fiscalía General del Estado establece que la Ley de Enjuiciamiento Criminal establece la disciplina de esta prueba en el proceso penal. Por ello sus prescripciones han de prevalecer –aparte de por su mayor rango normativo- sobre las administrativas, que no pueden contradecirlas, pero sí complementarlas. El propio art 796.7 LECr señala que la prueba se realizará con “sujeción, asimismo, a lo previsto en las normas de seguridad vial...”. Es necesario, por tanto, acudir también a lo previsto en los arts. 12 LSV y 27 y 28 RGCir. Estas normas son insuficientes y sería deseable que se regularan en el futuro con detalle las cuestiones que no caen bajo el ámbito normativo de la LECr y modificarlas en lo que no se le opongan.

La realización corresponde a “...agentes de la policía judicial de tráfico con formación específica...”. La expresión “policía judicial de tráfico” tiene la significación funcional de los arts. 282 y ss. LECr. No se refiere, por tanto a las Unidades Orgánicas (arts. 548 y 549 LOPJ). Alude a los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado cuando actúan en la investigación de delitos de tráfico y lo hacen, por tanto, bajo la dirección de los Tribunales y del Ministerio Fiscal (art. 550 LOPJ). De conformidad con el art. 547 LOPJ se deben incluir la ATGC, las Policías Autonómicas y las Policías Locales.

Dada la complejidad de la prueba y de los conocimientos sobre drogas tóxicas y su influencia en la conducción, el legislador exige formación especializada, con una exigente preparación en estas materias. Las competencias para diseñarla, organizarla y dirigirla están atribuidas al Ministerio del Interior (art. 5.1 LSV) y a las CCAA que en virtud de sus Estatutos tienen competencia para la formación de las policías locales y autonómicas, sin perjuicio de las que ostentan las Escuelas de Formación Municipales que actúan bajo la coordinación autonómica.

De las consideraciones anteriores ya se deduce la imposibilidad de que las pruebas de detección de drogas puedan ser practicadas por Agentes de Movilidad.

Respecto de la consideración de tales agentes como Policía Judicial, hay que poner de manifiesto que La Ley de Fuerzas y cuerpos de Seguridad regula las policías locales en

el Título V, arts 51 a 54 y señala en el 53.1 las funciones de la policía local y en el párrafo 3 se prevé la posibilidad de crear cuerpos de funcionarios para el exclusivo ejercicio de las funciones previstas en el párrafo b) del apartado 1 “ordenar, señalar y dirigir el tráfico en el casco urbano, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación.”, indicando que estos funcionarios no se integrarán en las Fuerzas y cuerpos de Seguridad del Estado y en el ejercicio de esas funciones tendrán la consideración de agentes de la autoridad subordinados a los miembros de los respectivos cuerpos de Policía Local.

### *Artículo 53*

**1.** Los Cuerpos de Policía Local deberán ejercer las siguientes funciones:

**a)** Proteger a las autoridades de las Corporaciones Locales, y vigilancia o custodia de sus edificios e instalaciones.

**b)** Ordenar, señalar y dirigir el tráfico en el casco urbano, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación.

**c)** Instruir atestados por accidentes de circulación dentro del casco urbano.

**d)** Policía Administrativa, en lo relativo a las Ordenanzas, Bandos y demás disposiciones municipales dentro del ámbito de su competencia.

**e)** Participar en las funciones de Policía Judicial, en la forma establecida en el artículo 29.2 de esta Ley.

**f)** La prestación de auxilio, en los casos de accidente, catástrofe o calamidad pública, participando, en la forma prevista en las Leyes, en la ejecución de los planes de Protección Civil.

**g)** Efectuar diligencias de prevención y cuantas actuaciones tiendan a evitar la comisión de actos delictivos en el marco de colaboración establecido en las Juntas de Seguridad.

**h)** Vigilar los espacios públicos y colaborar con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y con la Policía de las Comunidades Autónomas en la protección de las manifestaciones y el mantenimiento del orden en grandes concentraciones humanas, cuando sean requeridos para ello.

**i)** Cooperar en la resolución de los conflictos privados cuando sean requeridos para ello.

**2.** Las actuaciones que practiquen los Cuerpos de Policía Local en el ejercicio de las funciones previstas en los apartados c) y g) precedentes deberán ser comunicadas a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado competentes.

**3.** En los municipios de gran población podrán crearse, por el Pleno de la Corporación, Cuerpos de funcionarios para el ejercicio exclusivo de las funciones previstas en el párrafo b) del apartado 1. Dichos funcionarios no se integrarán en las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, y en el ejercicio de esas funciones tendrán la consideración de agentes de la autoridad, subordinados a los miembros de los respectivos Cuerpos de Policía Local.

Los funcionarios integrantes de los Cuerpos referidos en el párrafo anterior se regirán por las normas contenidas en la [Ley 30/1984, de 2 de agosto](#), de Medidas para la Reforma de la Función Pública, y las demás normas que se dicten en desarrollo y aplicación de la misma.

**En la LCR. se regulan funciones de la Policía Judicial** arts 770, 771,772 y 796, de este art. Específicamente el apartado 7º que habla de controles de alcoholemia y analíticas de sangre.

## **CAPÍTULO.II**

### **De las actuaciones de la Policía Judicial y del Ministerio Fiscal**

#### *Artículo 769*

Sin perjuicio de lo establecido en el Título III del Libro II de esta Ley, tan pronto como tenga conocimiento de un hecho que revista caracteres de delito, la Policía judicial observará las reglas establecidas en este capítulo.

#### *Artículo 770*

La Policía Judicial acudirá de inmediato al lugar de los hechos y realizará las siguientes diligencias:

- 1.<sup>a</sup> Requerirá la presencia de cualquier facultativo o personal sanitario que fuere habido para prestar, si fuere necesario, los oportunos auxilios al ofendido. El requerido, aunque sólo lo fuera verbalmente, que no atienda sin justa causa el requerimiento será sancionado con una multa de 500 a 5.000 euros, sin perjuicio de la responsabilidad criminal en que hubiera podido incurrir.
- 2.<sup>a</sup> Acompañará al acta de constancia fotografías o cualquier otro soporte magnético o de reproducción de la imagen, cuando sea pertinente para el esclarecimiento del hecho punible y exista riesgo de desaparición de sus fuentes de prueba.
- 3.<sup>a</sup> Recogerá y custodiará en todo caso los efectos, instrumentos o pruebas del delito de cuya desaparición hubiere peligro, para ponerlos a disposición de la autoridad judicial.
- 4.<sup>a</sup> Si se hubiere producido la muerte de alguna persona y el cadáver se hallare en la vía pública, en la vía férrea o en otro lugar de tránsito, lo trasladará al lugar próximo que resulte más idóneo dentro de las circunstancias, restableciendo el servicio interrumpido y dando cuenta de inmediato a la autoridad judicial. En las situaciones excepcionales en que haya de adoptarse tal medida de urgencia, se reseñará previamente la posición del interfecto, obteniéndose fotografías y señalando sobre el lugar la situación exacta que ocupaba.
- 5.<sup>a</sup> Tomará los datos personales y dirección de las personas que se encuentren en el lugar en que se cometió el hecho, así como cualquier otro dato que ayude a su identificación y localización, tales como lugar habitual de trabajo, números de teléfono fijo o móvil, número de fax o dirección de correo electrónico.

6.<sup>a</sup> Intervendrá, de resultar procedente, el vehículo y retendrá el permiso de circulación del mismo y el permiso de conducir de la persona a la que se impute el hecho.

#### *Artículo 771*

En el tiempo imprescindible y, en todo caso, durante el tiempo de la detención, si la hubiere, la Policía Judicial practicará las siguientes diligencias:

1.<sup>a</sup> Cumplirá con los deberes de información a las víctimas que prevé la legislación vigente. En particular, informará al ofendido y al perjudicado por el delito de forma escrita de los derechos que les asisten de acuerdo con lo establecido en los artículos 109 y 110. Se instruirá al ofendido de su derecho a mostrarse parte en la causa sin necesidad de formular querrela y, tanto al ofendido como al perjudicado, de su derecho a nombrar Abogado o instar el nombramiento de Abogado de oficio en caso de ser titulares del derecho a la asistencia jurídica gratuita, de su derecho a, una vez personados en la causa, tomar conocimiento de lo actuado, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 301 y 302, e instar lo que a su derecho convenga. Asimismo, se les informará de que, de no personarse en la causa y no hacer renuncia ni reserva de acciones civiles, el Ministerio Fiscal las ejercitará si correspondiere.

La información de derechos al ofendido o perjudicado regulada en este artículo, cuando se refiera a los delitos contra la propiedad intelectual o industrial, y, en su caso, su citación o emplazamiento en los distintos trámites del proceso, se realizará a aquellas personas, entidades u organizaciones que ostenten la representación legal de los titulares de dichos derechos. *Párrafo 2.º de la circunstancia 1.ª del artículo 771 introducido por la letra h) del número 2 de la disposición final primera de la L.O. 15/2003, de 25 de noviembre, por la que se modifica la L.O. 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal («B.O.E.» 26 noviembre). Vigencia: 27 noviembre 2003*

2.<sup>a</sup> Informará en la forma más comprensible al imputado no detenido de cuáles son los hechos que se le atribuyen y de los derechos que le asisten. En particular, le instruirá de los derechos reconocidos en los apartados a), b), c) y e) del artículo 520.2.

#### *Artículo 772*

1. Los miembros de la Policía Judicial requerirán el auxilio de otros miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad cuando fuera necesario para el desempeño de las funciones que por esta Ley se les encomiendan.

2. La Policía extenderá el atestado de acuerdo con las normas generales de esta Ley y lo entregará al Juzgado competente, pondrá a su disposición a los detenidos, si los hubiere, y remitirá copia al Ministerio Fiscal.

## **CAPÍTULO.II**

### **De las actuaciones de la Policía Judicial**

#### *Artículo 796*

1. 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, la Policía Judicial deberá practicar en el tiempo imprescindible y, en todo caso, durante el tiempo de la detención, las siguientes diligencias: 1.<sup>a</sup> Sin perjuicio de recabar los auxilios a que se refiere el ordinal 1.<sup>a</sup> del artículo 770, solicitará del facultativo o del personal sanitario que atienda al ofendido copia del informe relativo a la asistencia prestada para su unión al atestado policial. Asimismo, solicitará la presencia del médico forense cuando la persona que tuviere que ser reconocida no pudiera desplazarse al Juzgado de guardia dentro del plazo previsto en el artículo 799.

2.<sup>a</sup> Informará a la persona a la que se atribuya el hecho, aun en el caso de no procederse a su detención, del derecho que le asiste de comparecer ante el Juzgado de guardia asistido de abogado. Si el interesado no manifestare expresamente su voluntad de comparecer asistido de abogado, la Policía Judicial recabará del Colegio de Abogados la designación de un letrado de oficio.

3.<sup>a</sup> Citará a la persona que resulte denunciada en el atestado policial para comparecer en el Juzgado de guardia en el día y hora que se le señale, cuando no se haya procedido a su detención. El citado será apercibido de las consecuencias de no comparecer a la citación policial ante el Juzgado de guardia.

4.<sup>a</sup> Citará también a los testigos para que comparezcan en el juzgado de guardia en el día y hora que se les indique, apercibiéndoles de las consecuencias de no comparecer a la citación policial en el juzgado de guardia. No será necesaria la citación de miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad que hubieren intervenido en el atestado cuando su declaración conste en el mismo. *Regla 4.<sup>a</sup> del número 1 del artículo 796 redactada por la letra m) del número 2 de la disposición final primera de la L.O. 15/2003, de 25 de noviembre, por la que se modifica la L.O. 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal («B.O.E.» 26 noviembre). Vigencia: 27 noviembre 2003*

5.<sup>a</sup> Citará para el mismo día y hora a las entidades a que se refiere el artículo 117 del Código Penal, en el caso de que conste su identidad.

6.<sup>a</sup> Remitirá al Instituto de Toxicología, al Instituto de Medicina Legal o al laboratorio correspondiente las sustancias aprehendidas cuyo análisis resulte pertinente. Estas entidades procederán de inmediato al análisis solicitado y remitirán el resultado al Juzgado de guardia por el medio más rápido y, en todo caso, antes del día y hora en que se hayan citado a las personas indicadas en las reglas anteriores. Si no fuera posible la remisión del análisis en dicho plazo, la Policía Judicial podrá practicar por sí misma dicho análisis, sin perjuicio del debido control judicial del mismo.

7.<sup>a</sup> La práctica de las pruebas de alcoholemia se ajustará a lo establecido en la legislación de seguridad vial.

Las pruebas para detectar la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas en los conductores de vehículos a motor y ciclomotores serán realizadas por agentes de la policía judicial de tráfico con formación específica y sujeción, asimismo, a lo previsto en las normas de seguridad vial. Cuando el test indiciario salival, al que obligatoriamente deberá someterse el conductor, arroje un resultado positivo o el conductor presente signos de haber consumido las sustancias referidas,

estará obligado a facilitar saliva en cantidad suficiente, que será analizada en laboratorios homologados, garantizándose la cadena de custodia.

Todo conductor podrá solicitar prueba de contraste consistente en análisis de sangre, orina u otras análogas. Cuando se practicaren estas pruebas, se requerirá al personal sanitario que lo realice para que remita el resultado al Juzgado de guardia por el medio más rápido y, en todo caso, antes del día y hora de la citación a que se refieren las reglas anteriores.

De toda la regulación anterior se desprende que los citados Agentes de Movilidad no pueden ser considerados Policía Judicial.

Respecto de este punto solo añadir que se aboga por la modificación de la Ley de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, en el sentido de admitir la fórmula de la mancomunidad de municipios en el marco de la Policía Local, lo que permitiría en la práctica trabajar con menos costes y la posibilidad de esta manera de llegar a acuerdos con la DGT.