

5. FISCAL DE SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL

5.1 Introducción

En la presente Memoria iniciamos un nuevo enfoque de matiz criminológico de las estadísticas y las ponemos en conexión con la actuación del Ministerio Fiscal en los procedimientos y proyectos de la especialidad. Expresamos con la mayor claridad posible cual es el grado de eficacia de las funciones de coordinación que nos están atribuidas. Mantenemos la convicción, apoyada en los datos estadísticos, de que la aplicación pronta, silenciosa, continuada y proporcionada de la ley penal es un relevante medio de prevención de riesgos y sobre todo de los trágicos resultados, casi todos evitables, que se producen en las vías públicas. También de protección y asistencia a las víctimas. Sin embargo, no ocultamos que sigue siendo necesario acentuar los mecanismos legales de reeducación, en gran medida difuminados.

Tampoco hemos modificado la creencia de que mucho más trascendente que la aplicación de la ley y de las demás medidas de prevención (mejora de infraestructuras, seguridad activa y pasiva de vehículos) es la educación en los colegios. Sigue siendo la asignatura pendiente en los propios colegios, en las instituciones competentes que no asumen los compromisos adecuados y en la seguridad vial en general.

5.2 Coordinación de criterios en la especialidad de seguridad vial

5.2.1 UNIFICACIÓN Y COORDINACIÓN

Ha de partirse de la delimitación de competencias y conceptos para acotar la tarea coordinadora. Sólo al Fiscal General del Estado compete la unificación vinculante de criterios de interpretación y aplicación de la Ley por los Fiscales a través de Circulares, Consultas e Instrucciones. En nuestro ámbito se cuenta con la Consulta 1/2006, Instrucción 3/2006 en lo que no estén modificadas por la Circular 10/2011 *sobre criterios de unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en seguridad vial*, esta última dictada a propuesta del Fiscal de Sala que suscribe estas líneas. Su contenido técnico jurídico ha gozado de general aceptación con algún matiz divergente en las resoluciones de Juzgados y Tribunales, aportando seguridad jurídica con respuestas siempre casuísticas pero previsibles, de los órganos judiciales.

La Circular no abordó todos los problemas interpretativos ya planteados y desde que la firmó el Fiscal General del Estado se han susci-

tado cuestiones nuevas de orden procesal y sustantivo. El Fiscal de Sala promueve sobre ellas la coordinación de actuaciones a través de los documentos, estudios y conclusiones de Jornadas. Sus propuestas no son vinculantes pero en la medida en que están fundadas en argumentaciones jurídicas y científicas propias de la especialidad son por lo general aceptadas. La Circular en buena medida recogió criterios ya consolidados por esta vía. En el apartado 2.3 complementamos la tarea coordinadora realizada hasta el presente.

5.2.2 INSTRUMENTOS DE COORDINACIÓN. FISCAL DE SALA, FISCALES ADSCRITOS Y FISCALES DELEGADOS

5.2.2.1 *El Fiscal de Sala y los Fiscales Adscritos*

Se han constituido grupos estables de trabajo de estructura multidisciplinar con expertos policiales, peritos, técnicos y responsables de instituciones, administraciones y asociaciones sobre las siguientes materias: a) cuestiones científicas y probatorias en torno a la influencia de drogas en la conducción; b) los riesgos mensurables y modalidades de la manipulación de tacógrafos; c) programas de reeducación acordados en el proceso como alternativa a la pena de prisión; d) análisis del proyecto de educación vial en los Colegios de la Policía Local de Madrid para concretar las propuestas de la Memoria anterior; e) gestión de vehículos decomisados en la ciudad de Barcelona.

5.2.2.2 *Los Fiscales Delegados*

Papel central para que en la multitud de procedimientos por delitos viales se actuara con unidad de criterio han sido los Fiscales Delegados. En ellos se han residenciado las consultas, dudas y problemas para las que han ofrecido los criterios, informes y estudios derivados de la tarea de coordinación del Fiscal de Sala a que antes me referí. De modo muy particular con la herramienta del Foro Virtual cuyo funcionamiento estamos impulsando.

Además de trasladar esta información a los Fiscales-jefes, Decanos e integrantes de las plantillas, todos los Fiscales delegados asumen la coordinación en su ámbito y reuniones continuas con los representantes de las distintas Policías Judiciales de Tráfico de sus respectivos territorios, con las Jefaturas de Tráfico, Asociaciones de Víctimas y entidades relacionadas con la seguridad vial, impartiendo a las primeramente citadas directrices (bajo la delegación del

Fiscal–Jefe o a través de éste) que afectan tanto a la redacción y documentación de los atestados y diligencias policiales, como a la práctica de determinadas intervenciones como puede ser, en vía de ejemplo, la intervención policial del vehículo o del permiso de conducir.

En la totalidad de los casos descritos los Fiscales Delegados no han tenido relevación total ni parcial de otros servicios y funciones. La primera razón es que al Fiscal Delegado de Seguridad vial no se le considera en realidad «especialista» pues se entiende que los procesos a que afectan sus funciones no requieren conocimientos específicos. Quizá por ello sus funciones no han tenido suficiente visibilidad en las Fiscalías, hablando sin pretensiones de generalidad, en contraste con el reconocimiento que, sin embargo, han recibido del propio legislador en la Ley 18/2009 y tienen de las Autoridades, entidades y policía de tráfico. En este sentido, no podemos dejar de recalcar que el Fiscal Delegado posee conocimientos especializados sobre cuestiones claves para dirimir la calificación penal como son los relativos a técnicas de reconstrucción de accidentes, protocolos de actuación en los primeros momentos y operativos de los atestados e informes técnicos. Tras la Circular 10/11 muy particularmente queda claro que la valoración de la gravedad de la imprudencia exige un cuidadoso análisis de los deberes normativos de cuidado y para ello un análisis en profundidad de la extensa y compleja legislación de seguridad vial (LSV, Reglamentos de Circulación, Conductores y Vehículos, normativa sobre señalización, ITV, Directivas etc.) cargada de conceptos técnico–científicos que el Fiscal Delegado conoce por su especialización. La problemática de la aplicación del Baremo del Seguro y las complicadas cuestiones jurídico-civiles que plantea apuntan en la misma dirección. La cuestión es el aprovechamiento en el proceso del arsenal de conocimientos de que dispone la Red de Fiscales Delegados conseguida con su esfuerzo y dedicación personal, como lo revela la documentación científica y jurídica que entre todos se ha construido en el Foro Virtual y la asistencia a Cursos, Jornadas y Congresos. Para ello trabajamos en unión de la Secretaría Técnica de la FGE.

5.3 Criterios de aplicación de las normas penales en la delincuencia vial. Cuestiones suscitadas

5.3.1 DELITO DE CONDUCCIÓN BAJO LA INFLUENCIA DE DROGAS DEL ARTÍCULO 379.2 CP. LOS CONTROLES DE DROGAS

El número de expedientes administrativos tramitados por la DGT e incoados a conductores que arrojaron resultado positivo en los contro-

les de drogas ha pasado de 203 en el año 2010, a 740 en el año 2011 y finalmente a 2155 en 2012. La DGT ha reforzado así de modo encomiable los controles preventivos aun cuando el esfuerzo no ha ido parejo con un aumento de procedimientos penales. Durante el año 2012 y en el ámbito de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil se han realizado 3472 controles con los 2155 resultados positivos citados. Sólo se han derivado a la vía penal 31, de los que 18 lo han sido por accidente, nueve por infracción y cuatro en control preventivo.

El tipo de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas ha visto constreñida su aplicación a los supuestos más graves en los que el delito de riesgo –la conducción influenciada por tales sustancias– se ha actualizado en siniestros con resultados lesivos o fallecimiento. Fuera de ellos sigue siendo norma penal de escasa incidencia. Las principales causas de inaplicación del artículo 379.2 son, en primer lugar, la actual situación de crisis económica que repercute en la carencia de medios materiales y personales, en particular en los Ayuntamientos, dificultando la adquisición de los dispositivos indiciarios necesarios para la realización de los test salivales y el hacer frente a las costosas analíticas evidenciales en laboratorios homologados a que se refiere el artículo 796.1.7.^a LECR. De otra parte, el acta de signos externos inicialmente utilizada en el marco del Proyecto DRUID a la que se referían las Memorias correspondientes a los años 2009 y 2010, se ha revelado con el tiempo ineficaz para la acreditación de la influencia típica. En el aspecto toxicológico, recientes estudios del grupo de trabajo constituido con expertos del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (en adelante, INTCF) descartan la posibilidad apuntada en anteriores Memorias de cuantificar puntos de corte en fluido oral de los que se deduzca *per se* la afectación de facultades. Las razones son la falta de consenso científico sobre la correlación entre niveles de concentración de cada sustancia en sangre –que es la matriz que se ha revelado como esencial a tales efectos– y fluido oral.

Por su parte, el grupo de trabajo que hemos constituido con Médicos Forenses expertos en la materia, se halla elaborando un acta de signos individualizados referidos a las distintas sustancias tóxicas y con la sencillez suficiente para que lo pueda cumplimentar cualquier agente de Policía Judicial de tráfico. En unión de los facultativos del INTCF se examina la posibilidad de establecer patrones de correlación entre los test de afectación y los resultados analíticos de concentraciones en fluido oral. El objetivo final es distinguir diferentes niveles de concentración (alto/medio/bajo) para las sustancias de mayor prevalencia y establecer y asociar a cada uno de ellos un correlativo nivel de riesgo

fundamentador del ejercicio de la acción penal. Finalmente y para abordar la viabilidad económica de los controles defendemos la idea de propuestas normativas tendentes a repercutir sobre el interesado no sólo el importe de las pruebas de contraste solicitadas, sino también el coste de la práctica del test indiciario salival y de la analítica posterior de saliva cuando arrojen resultado positivo. Es concordante con otras previsiones normativas de la legislación vial.

5.3.2 NATURALEZA DEL CONCURSO DEL ARTÍCULO 382 DEL CP

Continúa abierto el debate sobre si el artículo 382 del CP en la redacción dada por la LO 15/2007 contempla un supuesto de concurso de normas con una regla especial de punición (la pena de la infracción más gravemente penada en su mitad superior) o si, por el contrario, disciplina un supuesto específico de concurso ideal de delitos. La cuestión no es baladí, pues, ente otras materias, tiene consecuencias en orden a la apreciación de la agravante de reincidencia en ulteriores procesos.

En cuanto a las resoluciones del TS, las más recientes ofrecen soluciones contradictorias. Así, mientras la STS de veintinueve de diciembre de 2010 apunta al concurso de normas en relación al derecho anterior, la STS de 2/11/2010 en hechos anteriores a la LO 15/2007, se inclina *obiter dicta* por la tesis del concurso de delitos. Finalmente, la reciente STS de 24/09/2012, siempre en actos punibles previos a la vigencia de la norma citada, dice que tras ella hay más argumentos en pro del concurso ideal. La Circular aporta soluciones exegéticas dimanantes de esta última variedad concursal que han de tenerse en cuenta para apreciar la agravante de reincidencia y para el cómputo de los plazos de rehabilitación. Por ello cabe sostener la reincidencia, en vía de ejemplo, respecto del nuevo delito de peligro cometido cuando hay condena anterior por el concurso entre la infracción penal de riesgo fundamentadora de la agravante y la de resultado de los artículos 142 o 152 CP. Para su viabilidad los Fiscales en el escrito de conclusiones en los supuestos del art 382 deben solicitar la condena por uno y otro delito de conformidad con la Circular.

5.3.3 DELITO DE CONDUCCIÓN CON PÉRDIDA DE VIGENCIA DEL PERMISO O LICENCIA POR PÉRDIDA TOTAL DE LOS PUNTOS ASIGNADOS LEGALMENTE DEL ARTÍCULO 384 INCISO 1.º CP.

El problema principal de aplicabilidad del tipo penal continúa siendo el de la acreditación del elemento subjetivo del delito cuando la notificación de la resolución de pérdida de vigencia se ha producido por vía edictal. Son importantes los avances efectuados en la materia derivados de la Conclusión 5.ª de las Jornadas de Especialistas 2012. Su cumplimiento ha permitido, como señalan algunos Fiscales Delegados como el de Alicante, el acceso al expediente administrativo unido a los autos de la resolución judicial anterior de sobreseimiento o absolución acreditativa del dolo y la consulta directa de los sistemas informáticos por el Juzgado de Instrucción para la detección de procedimientos previos por hechos similares con idéntica finalidad probatoria. También y en línea con la Circular, la plausible iniciativa de las autoridades de Tráfico según señalan los delegados de Cádiz y Toledo, entre otros, llevando a cabo la práctica personal de notificaciones a través de la Policía Local cuando se trata de conductores rebeldes para los que no ha sido posible realizarla.

La tesis de la Circular 10/2011 FGE –a la que se dirigen las referidas actuaciones– entendiendo acreditado el dolo tras la anterior declaración del acusado en otro procedimiento judicial viene encontrando acogida (entre otras, SAP de Toledo de 19 de enero de 2012 y SAP de Valencia de 25 de junio de 2011). Algunas resoluciones (sentencia de 29 de enero de 2013 del Juzgado de lo Penal número 1 de Badajoz) barajan la idea de que puede inferirse cuando el denunciado se coloca voluntariamente en situación de ignorado paradero impidiendo la notificación personal en el domicilio que constaba en los registros de Tráfico o se realiza en este último pero en la persona de familiares muy próximos (Sentencia de 27 de mayo de 2011 del Juzgado de lo Penal número 10 de Sevilla). No obstante, resoluciones aisladas siguen criterios más restrictivos, como la de la Audiencia Provincial de Pontevedra de 14 de noviembre de 2012 que no entiende acreditado «per se» el contenido de la notificación practicada al imputado.

5.3.4 DELITO DE CONDUCCIÓN SIN HABER OBTENIDO NUNCA PERMISO O LICENCIA DEL ARTÍCULO 384 INCISO 3.º, CP

Las Secciones de la AP Toledo tras el consiguiente Acuerdo han dictado las sentencias de 8-2-2013 y 5-3-2013. En ellas se mantiene criterio distinto al de la jurisprudencia de AP consolidada durante

todos estos años. Se funda en la afirmación de que el tipo del artículo 384 inciso 3 y las infracciones administrativas de los artículos 65.4.s) y 65.5.k) son idénticos. El principio de intervención mínima y la necesidad de diferenciarlos lleva a la primera de las resoluciones citadas a exigir la concurrencia concomitante de una vulneración de la legislación de tráfico en la conducción y a la segunda, la existencia de antecedentes penales por delitos contra la seguridad vial. El Fiscal-jefe de Toledo ha dado instrucciones para mantener el criterio de la Circular y de la jurisprudencia de Audiencias en los correspondientes escritos de acusación y recursos, indicando en los atestados los datos sobre antecedentes o infracciones que exige la AP en el caso de que consten. No podemos, desde el respeto, compartir el criterio de la AP Toledo. Desde diciembre de 2007 se ha mantenido el contrario y en base a él se han dictado un total superior a las 90.000 sentencias de condena por hechos como los que han generado las absoluciones comentadas. Las diferencias entre los tipos de ilícito administrativo y penal (arts. 384 inciso 1 CP y 65.k LSV) son claras, quedando reservado el segundo para los casos en que nunca se ha obtenido permiso o licencia. Ya en la Circular interpretó el FGE que habiendo permiso o licencia aun cuando no sea el correspondiente al vehículo conducido o carezca de validez en territorio nacional, los hechos son incardinables en el ámbito administrativo sancionador. En este período de tiempo se han impuesto numerosas sanciones por acciones de esta índole diferentes y de menor gravedad de injusto que las contemplados en la norma penal como recogemos en el apartado de la estadística. El tipo del artículo 384 no exige el resultado de peligro, infracción normativa añadida ni peligrosidad individual y de entenderse así lo correcto es plantear una cuestión de constitucionalidad. Finalmente estas sentencias generan inseguridad jurídica al no precisarse cuales son las infracciones o antecedentes (en este caso ajenos al peligro o riesgo de la acción) que lo originan.

Cuestión distinta es la relativa a las llamadas licencias o permisos provisionales de conducción del Reino Unido. Su problemática parecía superada mediante Notas de Servicio evacuadas en el seno de algunas Fiscalías territoriales. No obstante, siguen suscitándose dudas al hilo de la Conclusión 15.^a de la Circular 10/2011 FGE. Justifica las consideraciones que se exponen a continuación. Debemos atenernos a las normas contenidas en los artículos 1.2 y 7 de la Directiva 91/439/CEE y en la Comunicación Interpretativa de la Comisión 2002/C77/03. De ellas se deduce que las denominadas licencias provisionales del Reino Unido e Irlanda no son auténticos permisos de conducción en cuanto su emisión no se halla supeditada a la superación

de pruebas de aptitud conforme a lo exigido por la Directiva, y sólo dan derecho a conducir en el territorio del Estado de expedición como parte integrante de las actividades de formación. Se trata de una especie de «carnet de autoescuela», pero no de un permiso o licencia de conducción con las condiciones requeridas por la normativa comunitaria. La conclusión es que en tales casos no opera el supuesto de atipicidad que contempla la Circular 10/2011 en la Conclusión 15.^a

5.3.5 HOMICIDIOS Y LESIONES IMPRUDENTES. SEGUIMIENTOS

En concordancia con las directrices marcadas por la Conclusión 18.^a de la Circular 10/2011 FGE, se ha continuado desarrollando el proyecto de seguimientos por hechos indiciariamente constitutivos de delito de homicidio imprudente del artículo 142 y lesiones imprudentes del artículo 152.1.2.º CP, en este caso en referencia a lesiones medulares y cerebrales y al concepto legal de «*grave enfermedad somática o psíquica*» del artículo 149 CP. La finalidad es depurar la calificación de la imprudencia, grave o leve, asegurar la protección de los derechos de las víctimas e impulsar el pronto señalamiento del juicio oral evitando demoras. En la actualidad constan en la Oficina Fiscal 828 diligencias que se encuentran en trámite pendientes del resultado de los correspondientes procedimientos judiciales. Detectamos un progresivo grado de compromiso del Ministerio Fiscal en la aplicación de los criterios de la Instrucción 3/2006 y Circular 10/2011 FGE a través del impulso de los Fiscales Delegados. Seguimos constatando de todos modos un porcentaje significativo de atrasos y de inadecuada remisión a juicio de faltas o archivo.

5.3.6 LA MANIPULACIÓN DE TACÓGRAFOS. SUBSUNCIÓN PENAL

La existencia de las manipulaciones de tacógrafos y la preocupación que suscitan en la UE ha sido objeto de estudio en anteriores Memorias. En todas ellas late la idea de su posible subsunción en los artículos 392 y 390.1 CP como falsedad. No se han formulado criterios generales de coordinación sino que selectivamente algunas Fiscalías con singular problemática sobre la materia en sus territorios y en coordinación con el Fiscal de Sala, han iniciado investigaciones junto con la Policía judicial en determinados supuestos. En concreto en Cataluña a través de la eficaz actuación de los Mossos d'Esquadra. La respuesta judicial no ha sido uniforme, existiendo resoluciones de diverso signo en la fase de instrucción o intermedia (sin que puedan

desconocerse resoluciones de conformidad ante el Juzgado de Instrucción o el Juzgado de lo Penal). Son escasos los asuntos enjuiciados por lo que no podemos hablar de una jurisprudencia o línea jurisprudencial de Audiencias pero sí consignar sentencias estimatorias de la calificación de falsedad (SSAP Tarragona de 14 de febrero y 19 de marzo de 2012 confirmando la condena por un delito de falsedad en documento oficial de los artículos 390.1.2.º y 392 en un caso de manipulación del tacógrafo –analógico– y ello tras descartar que se tratase de una falsedad ideológica y recoger el principio de preferencia de la jurisdicción penal). Casos de mayor claridad jurisprudencial son los que incluyen la utilización de los registros alterados por la presentación de los discos manipulados en procedimientos laborales (AAP San Sebastián de 15 de octubre de 2010 y AAP Tarragona de 19 de junio de 2006, por todos).

Como dijimos se ha constituido un grupo de trabajo con expertos en el que está integrado el Fiscal Delegado de Lérida. Fruto de sus estudios es la certeza científica de que ciertos procedimientos de manipulación no sólo alteran los registros de velocidad del vehículo y/o los registros de los tiempos de conducción y descanso, sino que revisten especial gravedad al afectar a sistemas de seguridad y funcionamiento del vehículo. Ello es así porque la información que emite el sensor de movimientos del tacógrafo es también utilizada para asegurar el correcto funcionamiento de los sistemas de seguridad activa (ABS-EBS-ESP). Algunos procedimientos de manipulación, al anular los impulsos del sensor también anulan el limitador de velocidad del vehículo y anulan o limitan el sistema de frenado ABS y «retarder» o frenomotor en vehículos cuya circulación entraña un riesgo superior para la seguridad vial por sus dimensiones y peso –transporte de mercancías y transporte colectivo de viajeros–. Tales sistemas evitan el bloqueo de ruedas y derrapes, eliminan el efecto tijera, reducen el riesgo de vuelco y mitigan el balanceo de los remolques y semirremolques. En estos casos, la centralita de gestión electrónica del vehículo genera avisos de error mostrados en el cuadro de mandos del camión o autobús, que el conductor necesariamente ha de percibir, y pone en marcha automáticamente en algunos casos, según la marca y modelo del vehículo, una medida de seguridad, limitando la velocidad o revoluciones. La eficacia de la manipulación exige una acción complementaria del conductor consistente en extraer el fusible del sistema ABS-EBS. Consecutivamente queda desactivado el sistema de frenado –y en ocasiones las luces de frenado–, pasando el vehículo a sistema de frenada redundante o neumático. En algunos casos, también dependiendo de la

marca y modelo del vehículo, se ve afectado a la vez el cambio de marchas (que deja de funcionar de forma automática pasando a ser manual), la marcha atrás (que asimismo deja de funcionar) y/o la anticipación de freno (se desactiva la ayuda eléctrica y electrónica del pedal de freno). En estos casos se incrementan de modo exponencial los riesgos para la seguridad vial ya originados por los presumibles excesos de velocidad y merma de los tiempos de descanso del conductor a que nos referimos en Memorias anteriores. De ahí la necesidad de una incriminación como la que proponemos más adelante.

5.3.7 CRITERIOS DE INTERPRETACIÓN DEL BAREMO DE TRÁFICO. ESPECIAL REFERENCIA A LA JURISPRUDENCIA DE LA SALA 1.^a DEL TS DEL AÑO 2012

La Circular 10/2011 FGE dedica el apartado XIX al resarcimiento de las víctimas de accidentes de tráfico, incluyendo criterios de interpretación y aplicación del sistema de valoración de daños personales en accidentes de circulación regulado en el anexo de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor aprobada por RDL 8/2004 de 29 de octubre, conocido como baremo de tráfico (en adelante, LRC), inspirados en la doctrina emanada de la Sala 1.^a del Tribunal Supremo. Desde su dictado los Fiscales han realizado un esfuerzo probatorio, procesal y de estudio de supuestos concretos para aplicar las instrucciones que se han impulsado a través de los seguimientos a que nos hemos referido. En este apartado consignamos los criterios derivados de las sentencias más relevantes dictadas en esta materia (particularmente aquellas que han sido objeto de estudio en el Foro Virtual) que se acomodan a los conceptos y principios de la Circular y por ello los reputamos de aplicación por los Fiscales:

a) *STS número 2000/2012 de fecha 26 de marzo de 2012.* Se plantea el derecho del primo hermano menor de edad que convivía con la víctima en régimen de acogimiento a ser resarcido como perjudicado equiparándolo por analogía al hermano menor de edad conforme a lo establecido en el grupo IV de la tabla I. El Tribunal le reconoce la condición de perjudicado, justificando en este caso la analogía por la «relación de afectividad» y por la «convivencia» con el fallecido. Confirma el criterio de la Circular 10/2011 sobre el resarcimiento de los perjudicados extra tabulares.

b) la *STS número 289/2012 de fecha 30 de abril de 2012*, aborda la cuestión –no pacífica entre las Audiencias Provinciales– acerca de si el factor de corrección por perjuicios económicos durante el periodo de incapacidad temporal se aplica a las víctimas en edad laboral automáticamente aunque no acrediten ingresos, como se recoge expresamente en la tabla II (fallecimiento) y tabla IV (secuelas), o por el contrario es precisa su prueba para el resarcimiento. El Tribunal, interpretando la norma por analogía con lo dispuesto en las tablas II y IV (la Sala revoca la sentencia de la AP y confirma en criterio ya recogido en las SSTS Sala 1.^a 18 de junio de 2009 y 20 de julio de 2011), acuerda reconocer el factor a todo lesionado que se encuentre en edad laboral, sin perjuicio de que la acreditación de los ingresos sea valorable para apreciar porcentajes de incremento de hasta el 10 por 100. La resolución aborda las lagunas que a partir de la STC 181/2000 han presidido la aplicación de la categoría resarcitoria del lucro cesante, complementando la STS de 25 de marzo de 2010 a la que hacemos referencia expresa en la Circular 10/2011 y cuya doctrina está siendo aplicada por los fiscales cuando se detecta un grave desajuste entre los ingresos realmente dejados de percibir por la víctima y la cantidad que les corresponde aplicando el factor de corrección de la tabla IV.

c) La *STS número 535/2012 de fecha 13 de septiembre de 2012* resuelve un supuesto de fallecimiento prematuro de la víctima en accidente de tráfico. Se trata de un menor de 15 años ocupante de ciclomotor que tras salida de la vía, colisiona con un árbol (8 de octubre de 2006), sufriendo lesiones por las que recibe el alta médica a los cuatro meses (9 de febrero de 2007) y finalmente fallece cinco meses después del alta (14 de julio de 2007), fallecimiento que trae causa del accidente de tráfico sufrido. La controversia jurídica planteada es si los herederos de la víctima (sus padres) pueden reclamar en dicho concepto la indemnización que le correspondía al menor a la vista del dictamen médico de alta (es decir, por aplicación de la tabla V y tabla III y IV) o si por el contrario deben hacerlo en su condición de perjudicados por el fallecimiento de su hijo (es decir, por aplicación de la tabla I y II). En otras palabras, se trata de decidir si el derecho resarcitorio del menor estaba ya incorporado a su patrimonio en el momento de su muerte y por lo tanto si es transmisible *mortis causa ex* artículo 659 CC. El Tribunal resuelve que el alcance real del daño estaba determinado en el informe del alta y por tanto el derecho era transmisible a los herederos, asumiendo de esta forma la doctrina recogida en la STS 10 de diciembre de 2009 sobre un supuesto similar que se aparta del analizado en un aspecto clave como es la relación de causalidad entre el fallecimiento y el acci-

dente (el Tribunal acuerda en la sentencia de 2009 que todas las indemnizaciones que pudieran corresponder a la víctima por su incapacidad temporal y secuelas sufridas, estaban definitivamente incorporadas al patrimonio del perjudicado desde el alta médica siendo intrascendente el fallecimiento posterior). En el caso contemplado del año 2012 donde sí consta acreditada tal relación causal, se acuerda aplicar el principio de compatibilidad entre indemnizaciones. El Tribunal considera compatible indemnizar a los padres *iure proprio* como perjudicados tabulares y *iure hereditatis* por el crédito resarcitorio, que comprenderá íntegramente el importe derivado de la lesión temporal y la cantidad proporcional a la duración del perjuicio por las secuelas sufridas, para lo que se calcula el importe del crédito resarcitorio atendiendo a la esperanza de vida de una persona de 15 años. Destacar que la resolución tiene en cuenta la mayor concentración del dolor o sufrimiento en los primeros momentos del accidente y así incrementa en un 10 por 100 los importes por incapacidad temporal y secuelas.

d) En último lugar abordaremos la contribución causal de la víctima al resultado lesivo y su repercusión en la cuantificación de la responsabilidad civil. Con carácter general, recordemos que cuando la culpa de la víctima concurre con la negligencia del conductor en la producción del accidente (conurrencia o concurso de culpas), dispone el artículo 1.1.4 de la LRC que se procederá a la equitativa moderación de la responsabilidad y la cuantía indemnizatoria atendida la entidad de una y otra negligencia. Si la contribución causal no es al accidente sino a la agravación de sus consecuencias, será de aplicación el apartado 1.7 del anexo a la LRC. Nos planteamos cual debe ser el criterio para ponderar o reducir el importe de la indemnización si la aportación al resultado lesivo (muerte o lesiones) consiste en no hacer uso del cinturón de seguridad o sistema de protección adecuado. En una primera aproximación a la cuestión desde la perspectiva del Derecho Comparado encontramos que en Gran Bretaña los tribunales, a la hora de estimar el porcentaje reductor siguen las directrices de un precedente judicial del año 1976, el caso *Froom v Butcher* [1976] QB 286: [1] Si la prueba demuestra que la no utilización de cinturón de seguridad no influyó ni cualitativa, ni cuantitativamente en el daño producido, no se apreciará contribución causal de la víctima y los daños no se deben reducir en absoluto; [2] Si la prueba demuestra que el no uso de cinturón fue determinante para la producción del daño, la contribución causal de la víctima se estima en un porcentaje del 25 por 100; [3] Si la prueba demuestra que el no uso del cinturón no fue determinante pero sí relevante para la cantidad y calidad de las secuelas la contribución causal

de la víctima se estima en un porcentaje del 15 por 100 (Este criterio se consolida en casos posteriores como *Jones v Wilkins* [2001] PIQR P12, *Gawler v Raettig* [2007] EWCA Civ 1560 y el ya citado *Stanton v Collinson* EWHC 342 (QB) March 02,2009, [2009]). Resaltamos en este apunte comparatista la solución diametralmente opuesta del derecho portugués que contempla en el Código Civil la aportación causal de la víctima tanto a la producción del accidente como a la causación del resultado lesivo sin hacer distinciones en función de la mayor vulnerabilidad y prescribiendo la privación de toda la indemnización por no hacer uso del cinturón (al respecto y por su interés, véase la sentencia del Tribunal de Justicia –Gran Sala– de 23 de octubre de 2012 Asunto C-300/10, Marqués Almeida).

La doctrina y jurisprudencia acepta de forma pacífica que el ocupante de un vehículo que voluntariamente omite hacer uso del cinturón «asume los riesgos» que el incumplimiento de tal obligación puede suponer en la cantidad y calidad de las lesiones sufridas en caso de producirse el accidente. Para ello, debe acreditarse la relación de causalidad entre el riesgo asumido y el resultado lesivo resarcible. (Entre otras, SAP de Sevilla de fecha 21 de mayo de 2004). La carga de la prueba corresponde a quien invoca la existencia de contribución causal, generalmente la entidad aseguradora. La interpretación auténtica del apartado 1.7 del anexo exige que se opere sobre las indemnizaciones finales, una vez incrementadas, en su caso, con los factores correctores establecidos en las tablas II, IV y V. mayores dificultades plantea la determinación del concreto porcentaje reductor. Las Audiencias Provinciales mantienen criterios dispares que oscilan en líneas generales entre un 20 por 100 y un 50 por 100.

5.4 Coordinación e investigación sobre siniestralidad infantil

En la Memoria del Fiscal General del Estado del año 2011 el Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial informaba de la incoación de las Diligencias Preprocesales número 6/11 dirigidas a determinar las circunstancias y causas concurrentes en los accidentes de tráfico con niños fallecidos desde la doble perspectiva técnica y jurídica. El objetivo principal era la elaboración de un estudio pormenorizado sobre la praxis habitual tanto en sede policial como judicial, dirigido a elaborar propuestas que permitan perfeccionar la investigación en profundidad de estos accidentes y complementariamente, diseñar directrices orientadas al ejercicio de la acción penal y civil en el seno del proceso penal. Después de casi dos años recopi-

lando procedimientos, depurando documentación y trabajando en el tratamiento de bases de datos, en junio del año 2012 se presentaron las primeras conclusiones del Estudio abarcando 67 procedimientos judiciales. (El texto completo del Estudio se encuentra publicado en la página www.fiscal.es y su finalidad es mejorar la calidad de la información recogida y ser útil tanto para estudios técnicos de prevención como para dotar de mayor eficacia a los procedimientos judiciales correspondientes). Resulta muy llamativo comprobar que en ninguno de los asuntos analizados se tiene en cuenta por el juzgador, a la hora de valorar la gravedad de la imprudencia del conductor responsable (es decir, si el fallecimiento debe imputarse a título de imprudencia grave ex artículo 142 CP o leve ex art. 621 CP), una circunstancia tan elemental como es que el menor fallecido viajara o no debidamente protegido. Especialmente cuando según se desprende del apartado técnico del Estudio el 46 por 100 de los niños fallecidos ocupantes de vehículos no utilizaba ningún sistema de retención infantil, el 18 por 100 lo utilizaba de modo incorrecto y únicamente el 30 por 100 viajaba debidamente protegido con dispositivo de SRI adecuado y usado con corrección. También detectamos que el incumplimiento de la normativa protectora de la LSV conllevaba automáticamente la reducción de la indemnización de los padres y hermanos perjudicados de producirse el fallecimiento del niño, sin tener en cuenta si el perjudicado (padre o madre generalmente) era o no el conductor del vehículo y por ende garante o no de la seguridad del menor.

Con la experiencia acumulada acordamos iniciar un estudio específico de aquellos accidentes en los que apareciera implicado un menor de edad como víctima, incluyendo tanto a los fallecidos como a los lesionados bien sean graves o leves. La segunda fase del proyecto se está convirtiendo de modo particular en un instrumento de auxilio a la tarea de los fiscales facilitándoles criterios y argumentos científicos y jurídicos que les sean de utilidad en la tarea instructora y en sus actuaciones en el juicio oral. En este contexto, durante el año 2012 se inició el seguimiento de 87 procedimientos con víctimas menores de edad en la posición o condición de ocupantes de vehículos, autobuses o ciclomotores, ciclistas y peatones. Veamos a continuación la distribución de los menores-víctimas en función del tipo de usuario de la vía pública y del resultado sufrido:

POSICIÓN MENOR	FALLECIDOS	HERIDOS GRAVES	HERIDOS LEVES	TOTAL	NÚM. SEGUIMIENTOS
OCUPANTE VEHÍCULO	36	32	31	99	61
PEATÓN	8	3	0	11	9
CICLISTA	3	0	2	5	3
CICLOMOTOR	10	8	2	20	14
TOTAL	57	43	35	135	87

Las conclusiones son las que siguen:

a) Menores ocupantes. Las peculiaridades que deben ser consideradas en la investigación policial e instrucción judicial pivotan fundamentalmente en torno al uso o no de sistemas de retención infantil adecuados con las oportunas connotaciones penales y civiles. Si los ocupantes son menores de edad, la normativa de tráfico (arts. 11, 47 y 69 LSV, y 116 y siguientes del reglamento general de Circulación) impone a los conductores la obligación de garantizar que viajen en los vehículos con los sistemas de retención adecuados a su talla y peso (incluyendo el uso de cinturones de seguridad cuando esté previsto). En estos casos, el superior interés del menor requiere una revisión de la doctrina anteriormente apuntada sobre reducción de indemnizaciones cuando es perjudicado. En el Estudio sobre Siniestralidad Infantil observamos que en los procedimientos analizados hay, pese a ello, reducciones en las indemnizaciones de hasta el 30 por 100 justificadas en la concurrencia de culpas de la víctima-menor en la producción del resultado. En los seguimientos de la Circular y en el Foro se formula la necesidad de valorar –como requisito previo a la moderación de las indemnizaciones de los menores por no hacer uso de sistema de retención adecuado– además de la relación de causalidad entre esta circunstancia y el resultado lesivo producido, la «madurez» o «capacidad de discernimiento» para asumir el riesgo. Este es el criterio seguido entre otras, por las SSAP Murcia de 1 de septiembre de 2004 y 10 de abril de 2011, tesis citada y desarrollada en LANZAROTE, P. (Coord.), *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*. Ed. Comares 2012. Para ello, se toma como referencia la Circular 1/2012 FGE sobre consentimiento del menor en intervenciones médicas. Seguimos las líneas inspiradoras del modelo francés recogido en la «*Loi núm. 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation*» más conocida como

ley *Badinter* que excluye la concurrencia de culpas en estos casos y establece que la víctima en el caso de ser menor de 16 años será indemnizada en todas las circunstancias, con la única excepción de haber buscado voluntariamente el daño.

En definitiva siempre con ponderación casuística, se trata de evitar en vía de ejemplo, que el niño de cuatro años sin la protección reglamentaria y con lesiones por esta causa, vea reducida su indemnización, supervisando en todos los casos que los acuerdos transaccionales se sujeten a los artículos 166 CC y 1.810 del Código Civil conforme indica la Instrucción 3/2006 (autorización judicial con audiencia del Fiscal). De otra parte a los efectos de aplicación del Derecho Penal, el incumplimiento de las obligaciones y deberes específicos de protección por parte del conductor infractor, deben valorarse para graduar el reproche penal, sin descartar en los supuestos de máxima desatención o incumplimiento, la imputación del resultado lesivo sufrido por el menor conforme al artículo 11 del CP atendiendo a su «posición de garante» [entre otras, SAP Sevilla (Tribunal del Jurado) de 21 de mayo de 2004].

b) Respecto de los menores conductores u ocupantes de ciclomotores, el dato más llamativo es que en 8 de los 14 accidentes no utilizaban casco o hacían un mal uso del mismo. Sin perjuicio de la investigación en el proceso penal, no podemos dejar de constatar que actuaciones preventivas y educativas firmes en etapas escolares podrían reducir considerablemente la gravedad de las lesiones sufridas.

c) En el supuesto de los menores peatones, la consecuencia del atropello generalmente es la muerte. En la imputación del resultado y la condena del tribunal sentenciador, la tendencia, siempre con valoración *ad casum*, es estimar la imprudencia como grave cuando la actuación de la víctima se ajusta a los preceptos de la LSV y se incumplen por el conductor los deberes normativos de cuidado (en particular artículos 9 y 11 LSV y 46 Reglamento Circulación) citados en la Circular.

d) En último lugar el colectivo de menores-víctimas ciclistas es muy reducido debido a la escasa presencia que tienen en las vías públicas. Insistir en todo caso, como apuntábamos, en la importancia de la educación vial y el aprendizaje de las normas de tráfico, máxime en los menores que empiezan a tener autonomía y a desplazarse sin la supervisión paterna por las vías públicas.

Si atendemos a la fecha de ocurrencia del siniestro encontramos que:

AÑO	2009 Y ANTERIORES	2010	2011	2012	TOTAL
Seguimientos	25	15	28	19	87
por 100	29 por 100	17 por 100	32 por 100	22 por 100	100 por 100

Del cuadro anterior se infiere que un porcentaje significativo –el 71 por 100) de los procedimientos incoados en relación a accidentes de tráfico con víctimas menores de edad– se han producido en los últimos tres años. Constatamos un 29 por 100 de asuntos con excesivas demoras en su tramitación. En unión de los Fiscales Delegados se está impulsando la aplicación del Protocolo de Conformidad firmado en 2009 entre la FGE y el CGAE para evitar que los menores se vean sometidos a un proceso de victimización secundaria con los consiguientes efectos perjudiciales.

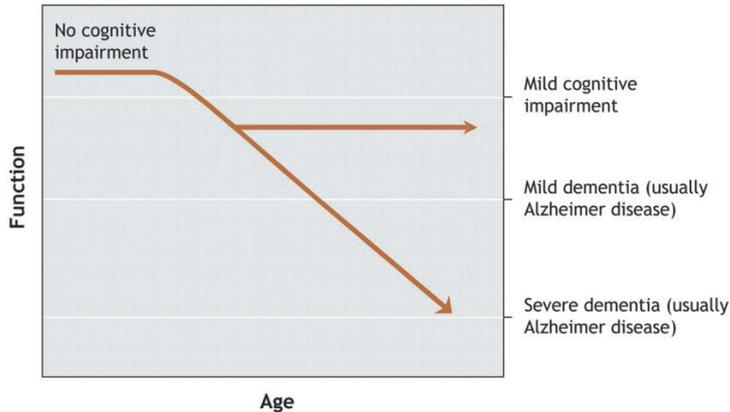
5.5 Proyecto de la Fiscalía. La tercera edad y la conducción. Análisis del Deterioro Cognitivo Leve (DCL)

En la Memoria del año 2010 abordamos la problemática asociada a la conducción de personas integradas en el colectivo de la tercera edad y las vías de actuación en los casos de pérdida de las facultades psicofísicas. La Unidad de Demencias del Hospital Virgen de Arrixaca de Murcia, dirigida por la Dra. Carmen Antúnez Almagro con la que trabajamos en estrecho contacto, presentó un estudio impulsado por la Fiscalía bajo el título «Capacidad de conducción en personas mayores sanas y con deterioro cognitivo leve» realizado en el marco de un proyecto de investigación de la citada Unidad y que se encuentra publicado en la página *www.fiscal.es* y del que se extraen las siguientes valoraciones: En primer lugar, se constata que la dilatación de las últimas fases de la vida no es más que el resultado de los avances en muy diferentes ámbitos (sanitario, social...). El cambio es más llamativo en los países industrializados debido al aumento de la esperanza de vida. Si nos centramos en Europa, los siguientes datos son reveladores de las expectativas de futuro. La proporción de jubilados (65 años y más), que en la Unión Europea (UE) era del 16,4 por 100 en 2004, llegará hasta el 29,9 por 100 en 2050. España encabeza la clasificación a nivel de la UE, según las previsiones demográficas publicadas en el mes de junio de 2011. En el año 2080 nuestro país tendrá el mayor número de personas mayores de ochenta años. Los octogenarios

pasarán del 4,9 por 100 actual al 14,3 por 100 de la población total, por encima de la media europea del 12 por 100, y los mayores de 65 años supondrán un 31,5 por 100 (Oficina de estadística eurostat). La repercusión en el ámbito de la circulación de vehículos es indudable. Si en España un 10 por 100 de titulares de permisos de conducción censados corresponden a personas mayores de 65 años, se estima que en 2050 el 30 por 100 tendrán entre 70 y 75 años. Desde el punto de vista científico, nuestra sociedad debe hacer un esfuerzo por conocer cómo son y por qué se producen los mecanismos del envejecimiento y en lo que afecta a la seguridad vial empezar a diseñar respuestas sanitarias y jurídicas.

El envejecimiento es un proceso deletéreo, progresivo, intrínseco y universal que con el tiempo afecta a todo ser vivo a consecuencia de la interacción de la genética del individuo y su medio ambiente (Prof. Dr. Juan F. Gómez, Rinessi Srtas. Soledad Saiach, Natalia Lecuna). No se desarrolla en todos los seres humanos por igual. En el cuadro que veremos a continuación observamos que se trata de un proceso continuo en el que podemos distinguir un primer nivel denominado «*envejecimiento exitoso*». Se corresponde con sujetos sanos sin enfermedades sistémicas, que no reciben ningún tipo de tratamiento farmacológico y no presentan un declive cognitivo significativo, incluso en edades muy avanzadas. Un segundo nivel es denominado «*envejecimiento normal*» donde se encuentra la mayoría de las personas mayores que sufren declives del rendimiento cognitivo (por ejemplo: disminución de la velocidad de procesamiento de la información) junto a enfermedades asociadas a la edad (por ejemplo: la hipertensión, por encima de los 65 años el 70 por 100 de las personas son hipertensas) con incidencia negativa en la facultades del sujeto. En este nivel, un porcentaje elevado presenta cierto grado de deterioro conocido en terminología médica como deterioro cognitivo asociado a la edad (DCAE). En un tercer nivel denominado de «*deterioro cognitivo leve (DCL)*» se encuentran aquellas personas de la tercera edad que presentan un grado de deterioro que, sin afectar significativamente la capacidad funcional, es superior a lo esperado por la edad (envejecimiento normal o nivel 2), dentro del cual identificamos un subgrupo con riesgo de desarrollar demencias en el futuro. Resultados de estudios longitudinales de sujetos con DCL, respecto a otros con envejecimiento normal, indican que probablemente el progreso —cuando se produce— es más acelerado hacia el desarrollo de la enfermedad de Alzheimer. Llegamos al último nivel que denominaremos de «*envejecimiento patológico*», en el cual el deterioro cognitivo y funcional supera el esperado para la edad, llegando a interferir en el

quehacer diario e implicar un empeoramiento progresivo. En este contexto, una de las enfermedades que más afecta a la población mayor es la enfermedad de Alzheimer, EA.



Fuente: CHERTKOW *et al.*, «Diagnosis and treatment of dementia: 3. Mild cognitive impairment without dementia», *Canadian Medical Association Journal*, 2008, vol. 178, n.º 10, pp. 1273-1285.

El cuadro muestra gráficamente el modelo del continuo de la cognición y el envejecimiento. El DCL en este modelo está indicado como un declive de la cognición normal pero sin llegar al umbral de la demencia.

El acto de la conducción es una habilidad compleja que exige el correcto funcionamiento de diversas funciones cognitivas, como atención sostenida a lo que sucede en el entorno, adecuada capacidad de procesamiento de información, concentración, memoria y control de impulsos, así como una buena capacidad perceptiva y funcionamiento visu-espacial (se estima que el 95 por 100 del input que el conductor tiene mientras conduce es visual). Puede considerarse que estadísticamente los conductores mayores tienen una menor siniestralidad que otros grupos de edad en números absolutos y en cambio un mayor número de accidentes por kilómetros recorridos en relación con los demás conductores adultos. Van en progresión en los últimos años. El problema suele darse por el deterioro lógico de algunas capacidades y al exceso de confianza por los años de práctica. No hay consenso, entre los expertos, en la actitud a tomar en el DCL. El debate científico y jurídico radica en si se debe retirar o no el permiso de conducir a los pacientes tras el diagnóstico. No existen pruebas estándar para determinar si una persona con deterioro cognitivo está capacitada para conducir con seguridad. En los comienzos del proceso, el sujeto puede seguir siendo

totalmente seguro al volante de vehículos de motor. Muchas personas con DCL no empeoran y siguen siendo conductores hábiles. Otras sufren un deterioro progresivo de la memoria y funciones cognitivas. En el que hemos llamado envejecimiento patológico sí que se incrementan de modo relevante los riesgos. Diferentes estudios han mostrado que, por ejemplo, dos tercios de los enfermos de EA no son conscientes del debilitamiento que están sufriendo y no se dan cuenta de que deben dejar de conducir. Además, sus familiares no se atreven a hacérselo saber por temor a la reacción. Incluso, es un hecho que parte de la familia considera criterio valorativo de la demencia la capacidad para conducir. De ahí que muchos de los «inexplicables» casos de conducción errática, que suelen desembocar en accidentes, son erróneamente clasificados como «conducción temeraria». Conocer el perfil de este tipo de conductores podría ayudar en gran medida a prevenir un gran número de accidentes y víctimas. En todo caso en los pacientes ya con la mera sospecha de DCL, es muy importante someterlos a una exploración exhaustiva. Desde otra perspectiva, surgen las dudas en el profesional sanitario y su responsabilidad, ante la opción de inhibirse en actuaciones tendentes a la prevención de riesgos fuera del ámbito hospitalario o actuar vulnerando la confidencialidad del paciente respecto a su enfermedad.

Bajo el impulso del Fiscal Superior y Fiscal Delegado de Murcia la investigación ya iniciada con estas premisas con la citada Unidad de Demencias tiene como objetivo: a) esclarecer un perfil de rendimiento cognitivo en el DCL en relación con la capacidad de conducción, mediante pruebas neuropsicológicas, respecto al envejecimiento «normal»; b) estudiar la relación de este perfil con la ejecución del Asde Driver-Test y tareas atencionales computerizadas, pruebas utilizadas en nuestro país para la concesión o renovación del permiso de conducir; c) establecer determinados parámetros en los resultados obtenidos por personas mayores en el Asde Driver-Test, cuando acuden a los centros de reconocimiento (CRC) para la renovación/obtención del permiso de conducción, que plantee si es preciso un estudio más pormenorizado (exploración médica especializada, información de un familiar, etc.); d) estimar, a partir del estudio de la evolución de dichos sujetos, si se dan determinados rasgos neuropsicológicos, neurológicos o incidencias informadas por los acompañantes, que caractericen a sujetos con mayor probabilidad de desarrollar una demencia y que, por tanto, serían buenos candidatos a abandonar el hábito de la conducción.

Con los primeros resultados se ha iniciado por el Fiscal Delegado en contacto con el Hospital la elaboración de un protocolo que, respetuoso con el derecho a la intimidad y el secreto médico, permita el

traslado por los facultativos del historial clínico de los pacientes aquejados de enfermedades que impliquen pérdida de las aptitudes psicofísicas necesarias al MF en los términos de los artículos 757.3 LEC. y 11, 2.º d) de la LOPD 15/1999, al que se remite el artículo 16,3.º de la Ley 41/2002 para el adecuado seguimiento del proyecto y de las medidas a adoptar. En función de las circunstancias y si hay base para ello, el Ministerio Fiscal inicia procedimiento de incapacidad total o parcial. En él, entre otras actuaciones, insta, cuando legalmente proceda, informe forense sobre habilidades relacionadas con la conducción y actividades similares. También se plantea la remisión a la Jefatura Provincial de Tráfico. Si el enfermo estuviera previamente imputado en proceso penal, los datos de que dispone los presenta con la pretensión adecuada. Los Fiscales Delegados de Albacete y Alicante están recibiendo información de los Servicios de la Seguridad Social sobre personas con incapacidades administrativas que continúan conduciendo y estudian asimismo la elaboración de un protocolo conjunto y coordinado con el de Murcia. En todo caso parece oportuna una previsión legal al respecto que formulamos en el anexo.

5.6 Datos estadísticos. Nuevo enfoque criminológico. Las causas de los accidentes

5.6.1 ANÁLISIS DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL: PROCEDIMIENTOS INCOADOS, ESCRITOS DE ACUSACIÓN Y SENTENCIAS CONDENATORIAS EN 2012

La primera aproximación a la delincuencia vial y su evolución durante el año 2012 la realizaremos desde la perspectiva de los asuntos ingresados (incluyendo tanto las Diligencias Previas como las Diligencias Urgentes). Este ha sido el parámetro empleado en Memorias anteriores y nos permite abordar el análisis comparativo de los últimos años, asumiendo en todo caso que se obtiene con mayor precisión si utilizamos como indicador el número de escritos de acusación formulados y el de asuntos resueltos por sentencia condenatoria (sólo podemos hacerlo en los años 2011-2012). Con estos matices la evolución estadística de los asuntos ingresados e incoados como Diligencias Previas o Urgentes por los delitos contra la seguridad vial en el periodo 2006-2012 ofrece el siguiente resultado:

Diligencias Previas Diligencias Urgentes	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Artículo 379.1 CP ...</i>	—	—	789	1.542	805	1.063	1.003
<i>Artículo 379.2 CP ...</i>	34.376	39.798	53.750	56.138	71.181	84.352	73.778
<i>Artículo 380 CP ...</i>	1.514	1.329	1.221	2.673	2.901	3.058	2.799
<i>Artículo 381 CP ...</i>	100	138	125	285	402	313	315
<i>Artículo 383 CP ...</i>	670	1.155	1.337	2.277	1.977	2.087	2.087
<i>Artículo 384 CP ...</i>	—	—	29.548	46.753	32.405	49.267	37.993
<i>Artículo 385 CP ...</i>	1.037	1.506	985	890	740	510	535
TOTAL	37.697	43.926	87.755	110.558	110.411	140.650	118.186

La novedad más significativa es que por primera vez desde la entrada en vigor la LO 15/2007 el número de procedimientos incoados ha disminuido sensiblemente respecto del año anterior, advirtiéndose el descenso principalmente en los delitos de conducción embriagada y conducción sin permiso (art. 379.2 y 384 CP). Sin perjuicio del estudio pormenorizado que desarrollaremos en los apartados siguientes, las principales causas del descenso apuntan, con los matices que haremos, y con toda cautela (desconocemos la cifra global de disminución de la movilidad) a la mayor concienciación de los ciudadanos respecto de los riesgos asociados a la conducción o de la necesidad de respetar y cumplir las normas de tráfico. A lo anterior debemos sumar las inevitables consecuencias de la grave crisis económica que atravesamos, cuyas ramificaciones se extienden al ámbito de la seguridad vial, expresadas en este caso en un uso menor y más responsable del vehículo por parte de todos. Comporta una reducción del número de vehículos asegurados (el seguro del automóvil cerró 2012 con una caída de ingresos por primas del 5,88 por 100 según datos ofrecidos por UNESPA) y una caída del 15 por 100 en el consumo de hidrocarburos para automoción desde 2007. En 2012 se han producido 364,8 millones de desplazamientos de largo recorrido, un 4,5 por 100 menos respecto de 2011. Simultáneamente, la disminución de las conductas infractoras más graves al volante que dan lugar a la incoación de procedimientos penales por delito y la reducción de los accidentes leves que se sitúa en torno al 6,9 por 100 respecto del año anterior (durante el año 2012 se produjeron en España cerca de 1,8 millones de accidentes leves de tráfico, lo que representa una reducción del 6,9 por 100 respecto al año anterior, 130.736 accidentes leves menos, según datos ofrecidos por UNESPA).

Mención especial en este análisis requiere la evolución anual del número de accidentes con víctimas en vías urbanas e interurbanas, que

viene a confirmar con la prudencia referida los argumentos anteriormente expuestos sobre el comportamiento de los conductores y el grado de cumplimiento de la norma. Conforme a las últimas cifras oficiales publicadas por la Dirección General de Tráfico, en el año 2011 el porcentaje de accidentes con víctimas disminuyó en un 3 por 100 respecto del año 2010, ascendiendo hasta el 13 por 100 si nos circunscribimos a los accidentes con fallecidos, cuya cifra se redujo de 2.478 a 2060 (Recaltar que en el año 2011 se ha utilizado por la DGT una diferente metodología para el cálculo de fallecidos a 30 días). Precisamente y siguiendo esta metodología, en el balance provisional de accidentalidad presentado por la DGT correspondiente al año 2012, se confirma el descenso, reduciéndose el promedio de víctimas mortales de 4,1 muertos diarios en las carreteras en 2011, a 3,6 fallecidos diarios en 2012. En este sentido, resulta muy llamativo el dato que sitúa la cifra de víctimas mortales en carretera en 2012 al nivel de 1960 (1.300 fallecidos), considerando que el escenario de movilidad es absolutamente distinto: en 1960 el parque de vehículos era de 1004770 con un censo de conductores de 2.235.192; mientras que en 2012 el parque móvil es de 31.400.000 y el censo de conductores de 26.200.000. El dato debe interpretarse igualmente en términos de PIB en la medida en que los costes directos e indirectos asociados a los accidentes se estiman en torno al 1,04 por 100 del PIB de España, de manera que cualquier intervención administrativa o de política criminal que prevenga y/o favorezca la reducción de las cifras de siniestralidad vial permitirá no solo proteger la vida e integridad de los usuarios que conviven diariamente en las vías públicas, sino también liberar recursos económicos y poder destinarlos a la cobertura de otros servicios públicos esenciales. En todo caso nuestro país según el reciente informe de la OMS ocupa el 12.º lugar mundial con 5,4 muertos por cada 100.000 habitantes. En las estadísticas europeas ocupa el puesto 7.º con 45 fallecidos por millón de habitantes. El nuevo sistema de cómputo ha puesto de relieve la realidad de un número de heridos superior al que se creía: 22.184 heridos graves y 548.777 leves en 2011 y que obliga a matizar las cifras de siniestralidad y sus causas.

La tipificación como delito en el Código Penal de las conductas de riesgo de mayor gravedad se consolida un año más como una herramienta disuasoria y preventiva de primer orden. Apuntábamos a que en el año 2012 se incoaron menos procedimientos por infracciones viales que en el año 2011. Acudiendo a la estadística de escritos de acusación y de sentencias condenatorias, advertimos que si bien el descenso en el número de asuntos ingresados va acompañado de un correlativo descenso igualmente significativo en el número de escri-

tos de acusación formulados por el Ministerio Fiscal, por el contrario el número de sentencias condenatorias ha aumentado en el año 2012 de forma considerable. Se sitúa en el 102 por 100 sobre el número de escritos acusatorios, frente al 92 por 100 del año anterior. El porcentaje –superior al 100 por 100– encuentra respuesta en la sobrecarga de trabajo que padecen los Juzgados de lo Penal a los que corresponde el enjuiciamiento de los asuntos, saturación que se traduce en demoras de los señalamientos superiores incluso a un año y en la reducción del número de conformidades en fase de instrucción. En consecuencia, un relevante número de los procedimientos calificados en el año 2011 ha sido objeto de enjuiciamiento durante el año 2012. De hecho, el paradigma de esta situación está representado por el delito del artículo 385 CP –cuantitativamente intrascendente en el conjunto de la delincuencia vial– y que se tramita en la práctica totalidad de los asuntos como Diligencias Previas. Sin embargo como apreciamos en el cuadro siguiente, la tasa de resolución o coeficiente resultante del número de asuntos resueltos por sentencia condenatoria y los ingresados en el mismo periodo de tiempo experimenta una leve mejora entre los años 2011 y 2012 al pasar del 1,5 al 1,2:

Evolución 2011-2012	DP/DU 2011	Acusación MF 2011	Sentencia 2011	Tasa resolución	DP/DU 2012	Acusación MF 2012	Sentencia 2012	Tasa resolución
379.1 CP. . . .	1.063	573	447	2,4	1.003	554	435	2,3
379.2 CP. . . .	84.352	63.690	60.625	1,4	73.778	62.259	65.865	1,1
380 CP.	3.058	1.835	1.579	1,9	2.799	2.042	1.895	1,5
381 CP.	313	225	143	2,2	315	220	160	1,9
383 CP.	2.087	1.854	2.308	0,9	2.087	2.573	2.706	0,7
384 CP.	49.267	30.762	26.639	1,8	37.993	27.694	26.202	1,5
385 CP.	510	92	191	2,7	535	70	96	5,6
TOTAL . . .	140.650	99.745	91.932	1,5	118.186	95.412	97.359	1,2

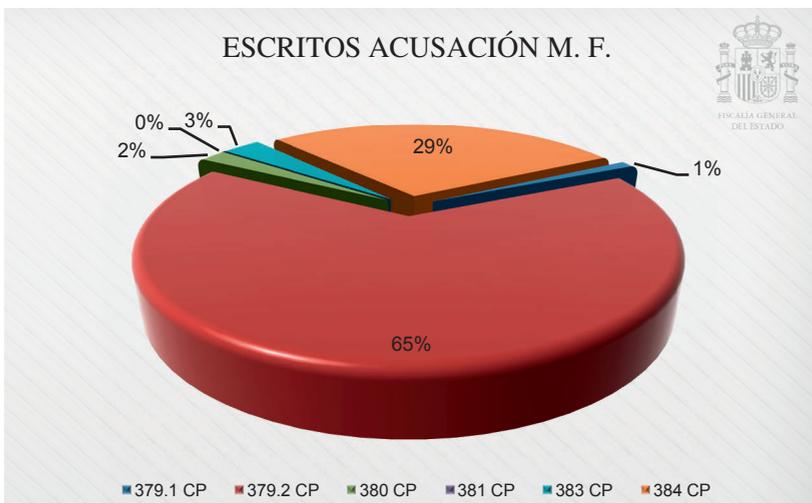
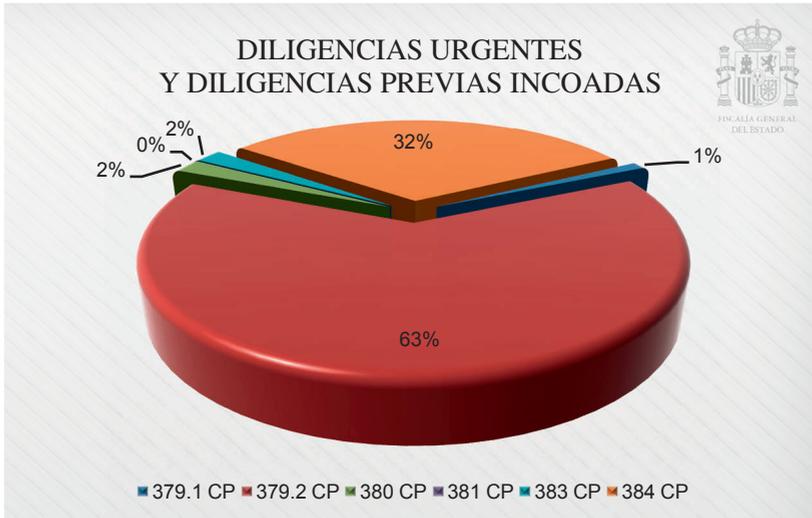
Como apuntábamos anteriormente, se advierte un incremento en la cifra de sentencias condenatorias en la práctica totalidad de delitos (con excepción de los tipos penales descritos en los artículos 384 y 385 CP), siendo especialmente relevante el aumento en el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, conducción temeraria y negativa a someterse a las pruebas (art. 379.2, 380 y 383 CP). El dato es revelador de una mayor y progresiva eficacia de la justicia penal frente a la delincuencia vial. Centrándonos en el año 2012, la estadística de condenas por Comunidades Autónomas es la siguiente:

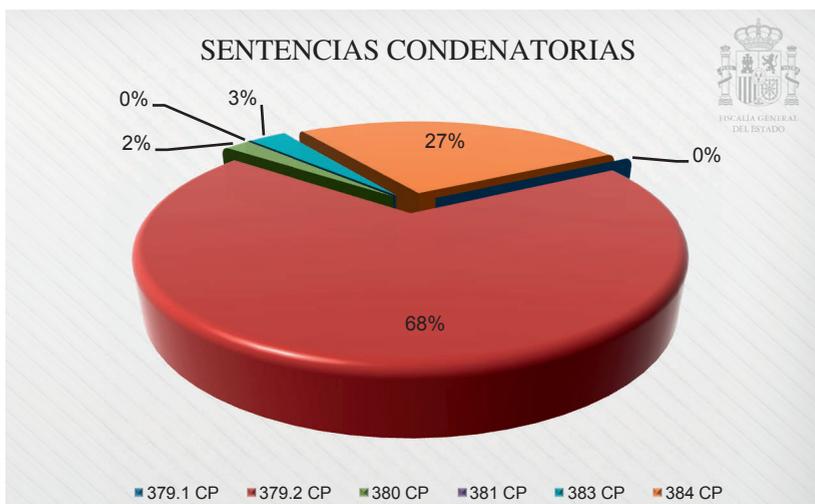
CCAA	379.1 CP	379.2 CP	380 CP	381 CP	383 CP	384 CP	385 CP	TOTAL
Andalucía	45	8.550	362	37	267	6141	3	15.405
Aragón	20	1.542	30	4	50	607	0	2.253
Asturias	3	1.622	26	6	26	532	1	2.216
I. Baleares	9	2.029	27	3	75	772	1	2.916
I. Canarias	9	4.377	60	2	38	1016	3	5.505
Cantabria	6	814	5	2	8	197	0	1.032
Cataluña	96	10.292	355	51	651	3762	63	15.270
Extremadura	14	1.187	88	3	58	465	0	1.815
Galicia	24	5.098	128	5	222	2.259	3	7.739
La Rioja	3	471	19	0	15	205	0	713
Madrid	70	9.379	214	23	399	2.909	1	12.995
Murcia	8	2.678	63	1	126	1.231	0	4.107
Navarra	4	1.085	27	1	59	321	0	1.497
P. Vasco	35	2.530	81	6	182	612	10	3.456
C. Valenciana	27	8.519	220	8	298	2.526	4	11.602
C. La Mancha	18	2.522	76	4	99	1.315	5	4.039
C. León	44	3.170	114	4	133	1.332	3	4.800
Total sentencias	435	65.865	1.895	160	2.706	26.202	96	97.359

Si analizamos el cuadro anterior desde el prisma de una hipotética tasa de «criminalidad vial» o número de sentencias condenatorias por delitos contra la seguridad vial por cada 1.000 habitantes de población según datos oficiales INE, observamos que los índices más elevados se alcanzan en Galicia (2,8), Canarias y Baleares (2,6) y, en el extremo opuesto, los más bajos se localizan en País Vasco (1,6), Extremadura (1,6) y Cantabria (1,7). La información obtenida al aplicar esta tasa

puede resultar de gran utilidad para redistribuir los recursos y medios de que dispone la Administración destinados a ejecutar las condenas impuestas y, en definitiva, garantizar la efectividad en el cumplimiento de las resoluciones judiciales.

Veamos a continuación la representación gráfica por cada uno de los delitos contra la seguridad vial:





5.6.2 EL EXCESO DE VELOCIDAD PUNIBLE TIPIFICADO EN EL ARTÍCULO 379.1 CP

En el año 2012 las cifras correspondientes al delito de conducción con exceso de velocidad punible tipificado en el artículo 379.1 CP se mantienen estables respecto del año anterior:

Comparativa 2011-2012	DP/DU 2011	Acusaciones MF 2011	Sentencias 2011	Tasa resolución	DP/DU 2012	Acusaciones MF 2012	Sentencias 2012	Tasa resolución
379.1 CP	1.063	573	447	2,4	1.003	554	435	2,3

Desde un punto de vista cuantitativo esta infracción penal representa únicamente el 3 por 100 del total de los procedimientos incoados por delitos contra la seguridad vial. Ahora bien, el apunte porcentual no puede llevarnos al error de infravalorar la velocidad como factor de riesgo, pues está presente en un porcentaje muy significativo de accidentes de tráfico con víctimas como analizaremos más adelante. La velocidad se manifiesta en la delincuencia vial, más allá del delito regulado en el artículo 379.1 CP, como elemento o factor concurrente en otras figuras delictivas, singularmente la conducción temeraria del artículo 380 CP o los homicidios/lesiones por imprudencia grave previstos en los artículos 142 y 152 del CP. En nuestro país en 2011, en 475 fallecimientos por accidente, la velocidad fue un factor concurrente. El estudio *Sartre 3* financiado por la UE revela que un 25 por 100 de los conductores admite superar la velocidad en autopistas y autovías y un 15 en carreteras convencionales.

En lo que respecta a la persecución penal, los motivos que justifican la escasa aplicación del precepto analizado se encuentran en primer lugar en el generoso «margen de tolerancia» que contempla el legislador respecto de la velocidad determinada para incurrir en el delito (recordemos que la conducción debe exceder de 60 km/h en vía urbana y 80 km/h en vía interurbana a la establecida reglamentariamente), exceso al que debe aplicarse el margen de error en función del tipo de cinemómetro/radar y que puede llegar al 10 por 100 tal y como se recoge en la Circular 10/2011 del FGE. A lo anterior se suma la dificultad de identificación del conductor-infractor en el proceso penal cuando la prueba incorporada al procedimiento consiste exclusivamente en la fotografía del radar donde figura la matrícula, marca y modelo del vehículo utilizado y el nombre de su titular. En estos casos no es posible la tramitación del procedimiento como Diligencias Urgentes –salvo que el titular del vehículo reconozca la autoría del hecho– y con frecuencia termina con un auto de sobreseimiento provisional por falta de autor conocido conforme a lo dispuesto en el artículo 641.2 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal. Con la finalidad de disminuir la impunidad en la infracción penal del artículo 379.1 el Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial está trabajando con los responsables de la DGT y de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil para diseñar nuevas estrategias y líneas de investigación en aras a mejorar los recursos actuales empleados para identificar al conductor-infractor.

A mayor abundamiento, el exceso de velocidad punible también se castiga en vía administrativa cuando se circula por encima de los límites permitidos –siempre y cuando no se supere el exceso previsto en el artículo 379.1 CP– como infracción grave y muy grave en el artículo 65.4.a) y 5.b) de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobada por RDL 339/90, de 2 de marzo, modificada por Ley 18/2009, de 23 de noviembre [en adelante, LSV]. Si comparamos el número de expedientes administrativos que se incoaron, observamos que los excesos de velocidad que acceden al proceso no alcanzan el 1 por 100 del total de infracciones, destacando un aumento significativo de los asuntos tramitados en vía administrativa en el año 2012 que no encuentra su correspondencia con la evolución de asuntos ingresados en la vía penal. La cifra de éstos últimos, como comentábamos al inicio del apartado, se mantiene estable respecto del año anterior:

Exceso de velocidad	2010	2011	2012
Expedientes administrativos.	2.104.561	1.923.861	2.308.971
Procedimientos penales	805	1.063	1.003

La tendencia a la estabilidad en la infracción que se desprende de los datos anteriores ha sido confirmada por la DGT en el balance de seguridad vial provisional difundido en enero de 2013 que situaba en el 15 por 100 el porcentaje de vehículos detectados por los radares con exceso de velocidad en las vías urbanas e interurbanas en el año 2012 (incluyendo los excesos sancionables en vía administrativa y penal), porcentaje idéntico al del año 2011 y que sin embargo dista mucho del 30 por 100 identificado durante el año 2008.

5.6.3 LA CONDUCCIÓN BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL O LAS DROGAS, TIPIFICADA EN EL ARTÍCULO 379.2 CP. EL DELITO DE NEGATIVA A SOMETERSE A LAS PRUEBAS PARA DETECTAR ESTE TIPO DE SUSTANCIAS TIPIFICADO EN EL ARTÍCULO 383 CP

El binomio alcohol/drogas-conducción, constituye junto con la velocidad los principales factores o causas de los accidentes de tráfico con víctimas. La Memoria realizada por el INTCF que recoge los resultados de los análisis toxicológicos realizados en las víctimas mortales de accidentes de tráfico del año 2012 con una mejora metodológica digna de resaltarse sobre una muestra de 615 conductores fallecidos, constata que un 47,32 por 100 presentaron resultados positivos en sangre a drogas, psicofármacos y/o alcohol. De los conductores que arrojaron un resultado positivo, el 70,37 por 100 presentaron una tasa de alcohol superior a 1,2 g/L, es decir, conducían con la tasa objetivada contemplada como delito en el artículo 379.2 CP y la merma consiguiente de las facultades psicofísicas que pudo ser determinante en el accidente mortal (otros resultados preocupantes de la Memoria son los siguientes: En el 74,23 por 100 de los casos con resultado positivo se detecta alcohol solo o asociado a drogas y/o psicofármacos; en el 26,80 por 100 de los casos con resultado positivo se detectan drogas de abuso solas o asociadas con alcohol y/o psicofármacos. En el 28,52 por 100 de los casos con resultado positivo se detectan psicofármacos solos o asociados con alcohol y/o drogas). Adviértase que el porcentaje es ligeramente superior al del año pasado que arrojó resultado positivo en el 45,01 por 100 de los casos. La cifra del 47,32 por 100 es ilustrativa de la inexcusable prioridad que para los poderes públicos debe ser la adopción de medidas o intervenciones dirigidas a prevenir y castigar la conducción cuando previamente se han consumido sustancias tóxicas. En el marco del proceso penal el elevadísimo número de procedimientos incoados, escritos de acusación y sentencias condenatorias, recalca el compromiso y rigor del Ministerio Fiscal en esta especialidad:

Evolución 2011-2012	DP/DU 2011	Acusación MF 2011	Sentencias 2011	Tasa resolución	DP/DU 2012	Acusación MF 2012	Sentencias 2012	Tasa resolución
379.2 CP	84.352	63.690	60.625	1,4	73.778	62.259	65.865	1,1

Veamos a continuación la comparativa entre el número de asuntos ingresados por esta causa en la vía administrativa y la penal durante los últimos tres años:

Conducción alcohol o drogas	2010	2011	2012
Expedientes administrativos.	87.069	105.905	105.350
Procedimientos penales	71.181	84.352	73.778

En contraposición a lo que ocurre con el delito/infracción administrativa por conducir a una velocidad superior a la permitida reglamentariamente donde la persecución penal es simbólica, en el caso de la conducción con alcohol, la actuación administrativa y penal están equilibradas, situándose la primera en el 55 por 100 del total en los años 2010 y 2011 e incrementándose hasta el 58,8 por 100 en el año 2012.

En último lugar nos referiremos al delito regulado en el artículo 383 del CP que sanciona a aquellos conductores que se niegan a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas. Durante el año 2012 experimentó un notable incremento en el número de escritos de acusación formulados por el Ministerio Fiscal y en el número de sentencias condenatorias:

2011-2012	DP/DU 2011	Acusación MF 2011	Sentencias 2011	Tasa R	DP/DU 2012	Acusación MF 2012	Sentencia 2012	Tasa R
383 CP	2.087	1.854	2.308	0,9	2.087	2.573	2.706	0,7

5.6.4 LA CONDUCCIÓN TEMERARIA TIPIFICADA EN EL ARTÍCULO 380 CP Y LA CONDUCCIÓN CON MANIFIESTO DESPRECIO TIPIFICADA EN EL ARTÍCULO 381 CP

La conducción «temeraria» o con notoria desatención a las normas reguladoras del tráfico se castiga en el Código Penal como delito cuando «se pusiera en peligro concreto la vida o la integridad de las personas» en el artículo 380 CP y, con tipo agravado (art. 381 apar-

tado 1) cuando se conduce con «manifiesto desprecio por la vida de los demás» (los denominados conductores «kamikazes» o suicidas y conductas de similar riesgo) y sin necesidad del peligro típico en los supuestos del art 381.2. Fuera de estos casos, la conducción temeraria constituye infracción administrativa muy grave regulada en el artículo 65.5.e) de la LSV. Centrándonos en la persecución penal de la infracción del art 380 durante 2012, observamos la mayor eficacia traducida en el incremento tanto del número de escritos de acusación como de sentencias a pesar del descenso en la cifra de procedimientos incoados. El número de sentencias condenatorias por el delito del artículo 381 CP también aumenta en el año 2012:

2011-2012	DP/DU 2011	Acusación MF 2011	Sentencias 2011	Tasa resolución	DP/DU 2012	Acusaciones MF 2012	Sentencias 2012	Tasa resolución
380 CP	3.058	1.835	1.579	1,9	2.799	2.042	1.895	1,5
381 CP	313	225	143	2,2	315	220	160	1,9

No debemos olvidar que las comportamientos de esta índole al volante, al provocar accidentes con víctimas, quedan absorbidos por el delito de resultado posterior, por lo que la cifra debe combinarse para un mejor análisis con la de condenas por homicidios y lesiones imprudentes de los artículos 142 y 152 CP, respecto de las que el programa Fortuny sólo nos permite estimaciones y no estadísticas fiables. Veamos a continuación la comparativa entre el número de asuntos ingresados por esta causa en la vía administrativa y la penal durante los últimos tres años:

Conducción temeraria	2010	2011	2012
Expedientes administrativos.	9.660	10.229	9.123
Procedimientos penales*	3.303	3.371	3.114

* Dato se corresponde con la suma de los procedimientos incoados por los artículos 380 y 381 CP.

En el cuadro advertimos que la proporción entre el número de infracciones que se castigan en la vía penal se mantiene estable entre 2010 y 2012 en torno al 25 por 100 del total, derivándose el 75 por 100 a la vía administrativa.

5.6.5 LA CONDUCCIÓN SIN PERMISO TIPIFICADA EN EL ARTÍCULO 384 CP

El artículo 384 del CP integra tres tipos penales distintos para los que prevé la misma pena: la conducción con pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de puntos (primer inciso), la con-

ducción habiendo sido privado judicialmente cautelar o definitivamente del permiso o licencia (segundo inciso) y la conducción sin haber obtenido nunca el permiso o licencia (tercer inciso). A pesar de integrar tres modalidades delictivas autónomas, los datos ofrecidos por las Fiscalías territoriales en los que se basa la estadística se refieren al artículo 384 CP sin discriminar entre las distintas conductas incluidas en el mismo en función de lo que permite el programa informático:

Evolución 2011-2012	DP/DU 2011	Acusación MF 2011	Sentencia 2011	Tasa R	DP/DU 2012	Acusación MF 2012	Sentencia 2012	Tasa R
384 CP	49.267	30.762	26.639	1,8	37.993	27.694	26.202	1,5

Durante el año 2012 el delito del artículo 384 CP sufre un descenso significativo en el número de procedimientos incoados y en el número de escritos de acusación formulados por el Ministerio Fiscal, manteniéndose estable el número de sentencias condenatorias respecto del año anterior. En la conducción con pérdida de vigencia los delegados provinciales insisten como en años anteriores (entre otros La Rioja, Lugo o Guadalajara) en la dificultad para acreditar el «dolo» del conductor cuando la notificación de la resolución administrativa no ha sido personal. Con la finalidad de depurar los asuntos que se derivan a la vía penal por esta causa, en les Jornadas de Fiscales Especialistas celebradas en Torrelodones en mayo de 2012, se diseñó con la DGT un protocolo cuyas directrices básicas se encuentran recogidas en las conclusiones de las Jornadas (www.fiscal.es). Todo ello a pesar del dato facilitado por la Federación Nacional de Autoescuelas de la reducción desde 2008 de casi un 55 por 100 en la cifra de permisos de conducir expedidos, revelador de que la aplicación de la ley penal puede estar disuadiendo de modo efectivo de la realización de estos comportamientos delictivos. La información facilitada por la Dirección General de Tráfico nos permite reflexionar sobre la conducción sin permiso por no haberlo obtenido nunca (art. 384 tercer inciso) y los demás ilícitos que quedan fuera del tipo penal. La tabla siguiente muestra la evolución en el número de expedientes incoados en la vía administrativa por *conducir sin permiso o con permiso inadecuado*:

Conducción sin permiso	2010	2011	2012
Expedientes administrativos.	39.991	43.871	43.067

Como vemos la cifra de expedientes administrativos incoados durante el año 2012 por conducir sin permiso o con permiso inadecuado

excede del total de procedimientos penales seguidos por las tres modalidades delictivas comprendidas en el artículo 384 CP. En lo que respecta a la conducción con pérdida de vigencia por pérdida total de puntos (inciso 1.º del artículo 384) a cierre del año 2012, la DGT sitúa en 90.982 el número de conductores con un saldo remanente inferior a tres puntos, de los cuales 15.118 disponen únicamente de un punto. De lo anterior podemos inferir que un porcentaje elevado de estos conductores perderán la totalidad de los puntos durante el año 2013 y la conducción posterior por parte de los mismos, de producirse, conllevará la incoación de procedimiento penal por esta infracción penal.

5.6.6 LA CREACIÓN DE UN GRAVE RIESGO PARA LA CIRCULACIÓN TIPIFICADO EN EL ARTÍCULO 385 CP

Cerraremos el apartado dedicado al análisis y valoración estadística de los delitos regulados en el capítulo IV del título XVII del libro II del Código Penal con el delito cuantitativamente menos relevante de todos:

Comparativa 2011-2012	DP/DU 2011	Acusaciones MF 2011	Sentencias 2011	Tasa resolución	DP/DU 2012	Acusaciones MF 2012	Sentencias 2012	Tasa resolución
385 CP	510	92	191	2,7	535	70	96	5,6

Destacaremos por tratarse de una modalidad comisiva novedosa y de indudable interés social, la sentencia condenatoria dictada por el Juzgado Penal número 3 de Donostia en fecha 14 de enero de 2013 (PA 292/12) por este delito contra un individuo que valiéndose de puntero laser apuntaba con el haz de luz a los conductores de los vehículos, acción que por las circunstancias de la vía y climatológicas, originaba grave riesgo para la circulación. El condenado apuntó hasta en tres ocasiones en el rostro del conductor de la ambulancia de Transporte Sanitario Urgente «Gipuzkoako Emergentziak».

Para terminar repasaremos la actuación administrativa por las infracciones de tráfico coincidentes con el tipo penal comentado, previstas en los artículos 4 (actividades que afectan a la seguridad de la circulación), 5 (señalización de obstáculos y peligros) y 6 (prevención de incendios) del Reglamento General de Circulación:

Arts. 4, 5 y 6 RGcir	2010	2011	2012
Expedientes administrativos.	946	2.253	2.334

En la tabla anterior se constata que el número de expedientes sancionadores es muy inferior al señalado anteriormente respecto de otras infracciones de tráfico. Confirmamos así la menor representatividad de estos comportamientos en el total de las infracciones (penales y administrativas) viales.

5.6.7 EJECUCIÓN DE PENAS POR DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

A continuación analizaremos en qué se han traducido o cuales han sido las consecuencias punitivas de las 97.359 sentencias condenatorias dictadas en el año 2012 por delitos contra la seguridad vial.

5.6.7.1 *Penas privativas de libertad. El fenómeno del «multirreincidente»*

En lo que respecta a las penas privativas de libertad, si atendemos al número de penados internos cuyo delito principal es contra la seguridad vial, los datos ofrecidos por Instituciones Penitenciarias son los siguientes:

FECHA	379.1	379.2	380	383	384	385	TOTAL
1/01/2012	44	202	178	60	246	30	760
1/12/2012	53	264	208	88	455	39	1.107

En 2012 se advierte un aumento significativo de internos por delitos contra la seguridad vial, fundamentalmente por los tipos de los artículos 384 y 379.2 del CP, siendo muy llamativo que el año cierre con 1.107 internos mientras que el 2011 lo hacía con 771. Centrándonos en la cifra más depurada de los internos que cumplen pena de prisión «solo» por delito contra la seguridad vial, el resultado es el siguiente:

FECHA	PENADOS (judiciales)	PREVENTIVOS	LOCALIZACION PERMANTE	LIBERADOS CONDICIONALES	FIN SEMANA	TOTAL
15/02/2012	644	4	12	61	23	744
15/12/2012	809	3	4	51	6	873

Si a lo anterior añadimos que las penas de prisión en los delitos previstos en los artículos 379 y 384 CP no exceden de los seis meses, podemos deducir que los internos cumpliendo condena en enero no son los de diciembre, y en consecuencia, la población reclusa acumulada en el año 2012 excede ampliamente la barrera de los 2.000 presos.

En la Memoria correspondiente al ejercicio 2011 constatábamos un descenso en la población penitenciaria por delitos viales que encontraba justificación en la eficacia de la reforma operada en el Código Penal por la LO 5/2010, de 22 de junio, en cuanto había flexibilizado el sistema de penas alternativas al ingreso en prisión, introduciendo el comiso del vehículo como consecuencia accesoria (art. 385, bis CP) con el objetivo de disminuirla. En el año 2012, el incremento alarmante del número de ingresos está asociado al aumento de infractores «multirreincidentes», generalmente con problemas de adicción o dependencia al alcohol y/o drogas o con graves déficits económicos o culturales. La experiencia acumulada demuestra que mientras no se ofrezca al multirreincidente la posibilidad de participar en programas o medidas orientados a solucionar el problema de base, procurando que la pena impuesta en el proceso penal cumpla su función no solo preventiva y disuasoria, sino también reeducadora y resocializadora, seguiremos asistiendo a una escalada incontrolable de reiteración delictiva y a penas de prisión que no garantizan la reinserción social. De ahí las propuestas de reforma legislativa que formulamos en la Memoria del año pasado.

5.6.7.2 *Penas no privativas de libertad*

Conforme a los datos facilitados por Instituciones Penitenciarias durante el año 2012 se gestionaron 61.617 entradas por penas y medidas alternativas dictadas por delitos contra la seguridad vial, de las cuales 61.161 corresponden a trabajos en beneficio de la comunidad (en adelante, TBCs) y 456 a programas de educación vial impuestos como condición para conceder la suspensión de penas privativas de libertad:

AÑO	ENTRADA SENTENCIAS*
2010	77.799
2011	46.071
2012	61.617

* Incluye los TBCs y suspensiones de condena.

El aumento en el número de condenas por TBCs y el correlativo descenso en el número de penas de multas (se estima que no superan las 34.000 condenas) estaría motivado por la crisis eco-

nómica y las altas cuotas de desempleo generadoras de un menor nivel adquisitivo para hacer frente a sanciones penales de naturaleza pecuniaria.

Respecto de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor que llevan aparejada los delitos tipificados en los artículos 379, 380, 381 y 383 CP, el incremento en el número de sentencias condenatorias experimentado en el año 2012, encuentra su reflejo en el aumento de privaciones de permisos y licencias, estimándose una cifra aproximada de 71.000 penas de privación del derecho a conducir, de las cuales 3.043 tuvieron una duración superior a dos años y por aplicación de lo dispuesto en el artículo 47.3 del CP llevaron aparejada la pérdida de vigencia. Veámoslo en el cuadro siguiente que recoge la comparativa de los últimos tres años entre las pérdidas de vigencia acordadas en la vía administrativa y la penal (ex artículo 47.3 CP):

Perdidas de vigencia:	Administrativas	Administrativas	Judiciales	Judiciales	Total
Año	Número	% sobre total	Número	% sobre total	TOTAL
2010	42.010	93,48	2.932	6,52	44.942
2011	37.493	91,42	3.521	8,58	41.014
2012	27.668	90,09	3.043	9,91	30.711