

5.5 La manipulación de tacógrafos, abusos laborales y los transportes de mercancías por carretera

Como se exponía en el apartado 2, tras la STS 672/2019, de 15 de enero de 2020, se remitió una comunicación a las policías de tráfico para cumplimentar la resolución judicial. Las manipulaciones de tacógrafos suponen la vulneración de la normativa europea y nacional sobre tiempos de conducción y descanso, con la que se consiguen ilícitas ventajas en las reglas de competencia ordenadoras del mercado comunitario de transporte por carretera y se lesionan los derechos de los trabajadores conductores de los vehículos a su propio descanso y, sobre todo, a su vida e integridad física puestas en peligro –con frecuencia en el contexto de la presión que reciben por su precariedad y vulnerabilidad laboral–, viéndose en ocasiones compelidos al consumo de drogas excitantes para evitar dormirse. Pero sobre todo se sustraen los autores a las potestades de supervisión, vigilancia y control que la legislación citada confiere a las policías de tráfico y transporte y autoridades competentes, originando un relevante riesgo de siniestralidad digno de destacarse por la potencia vulnerante de los camiones y transportes de viajeros de elevado tonelaje con alto peligro asimismo para los pasajeros.

La sentencia no limita los modos comisivos del delito de falsedad documental del art. 392 en relación con el art. 390.1.2.º CP, de suerte que cualquier procedimiento de manipulación fraudulenta del tacógrafo que dé como resultado la alteración de sus registros –en su modalidad de inautenticidad objetiva– tendría cabida en el tipo penal. En el plano de la inautenticidad subjetiva, las conductas fraudulentas consistentes en la circulación con un disco diagrama insertado en el tacógrafo analógico o con una tarjeta de conductor en el digital a nombre de otro conductor, o bien la utilización de discos diagramas o de tarjetas de conductor falsificadas, en ambos casos con la finalidad de crear la apariencia inveraz de que quien realiza la conducción no es el conductor real, generando por ello datos inauténticos de tiempos de conducción o de descanso de este último. Si se detectan manipulaciones que no están activadas en el momento de la inspección, sin duda hay un indicio relevante que obliga a levantar atestado. En el caso de no poderse acreditar registros falsos, los hechos constituirían delito del art. 400 CP sancionado con idéntica penalidad que la del art. 392.

Al margen de lo dicho, al tratarse de infracción penal perseguible de oficio sin necesidad de procedimiento administrativo previo, conforme a los arts. 282 y ss. y 299 y ss. LECrim, las diligencias policiales se podrán iniciar con cualquier información documental, testifical

u otra clase de datos de los que resulten indicios de su comisión. Caben todas las formas de autoría y complicidad, el delito lo comete el conductor, el titular, encargado o empleado de la empresa propietaria del vehículo, contratante o cargadora o del taller, o cualquier otra persona que lleve a cabo el comportamiento manipulador, pues no es de aplicación la restricción de sujetos responsables de la infracción administrativa regulada en la Ley 16/1987, de 30 de julio, *de Ordenación de los Transportes Terrestres*, dado que el tipo del art. 392 CP no requiere sujeto activo cualificado, pudiendo tratarse de un tercero ajeno a la conducción, a la empresa titular o a los talleres.

Ya en la Memoria de 2013 (ejercicio 2012) se habló sobre la certeza científica de que ciertos procedimientos de manipulación de los tacógrafos, en constante evolución, no solo alteran los registros de velocidad del vehículo y los tiempos de conducción y descanso, sino que revisten especial gravedad al afectar a sistemas de seguridad y funcionamiento tan importantes como los de frenado o distribución de frenada que previenen el bloqueo de ruedas (ABS), los de control de estabilidad (ESP) o los de tracción (TCS, ASR, EDS o EBS), transmisión y sincronizado de marchas. Ello es así porque la información que emite el sensor de movimientos del tacógrafo es asimismo utilizada para asegurar su correcto funcionamiento. Algunos procedimientos, al anular los impulsos emitidos, también anulan el limitador de velocidad y anulan o limitan el sistema de frenado ABS y el «retarder» o frenomotor en vehículos cuya circulación entraña un riesgo superior para la seguridad vial por sus dimensiones y peso mencionados. En estos casos los hechos ofrecen una mayor gravedad de injusto que hay que graduar conforme a las previsiones del art. 66.1.6° CP. Desde la remisión del oficio se han empezado a levantar atestados e instruir procedimientos penales objeto de especial seguimiento por los/las fiscales delegados/as.