

foro de debate jurídico

Alcohol, drogas y delitos contra la seguridad vial

Rosario de Vicente Martínez

*Catedrática de Derecho penal
Universidad de Castilla-La Mancha*

REUS
EDITORIAL

Foro de debate jurídico Reus
Miembros fundadores

Moisés Barrio Andrés (secretario), Martín Bassols Coma, Javier Borrego Borrego, Raúl Canosa Usera, Antonio Castán Pérez-Gómez, Luis Javier Cortés Domínguez, Valentín Cortés Domínguez (vice-presidente), Silvia Díaz Alabart, Federico Durán López, Enrique Giménez-Reyna, Víctor Moreno Catena, Antonio Mozo Seoane, José Luis Piñar Mañas, Álvaro Rodríguez Bereijo (presidente), Carlos Rogel Vide (coordinador).

PONENCIAS PUBLICADAS

1. *El ámbito tridimensional de la propiedad inmueble*. Carlos Rogel Vide, 2017.
2. *Ciberdelitos: Amenazas criminales del ciberespacio*. Moisés Barrio Andrés, 2017.
3. *La financiación de las Comunidades Autónomas: reflexiones para su revisión*. Enrique Giménez-Reyna, 2018.
4. *El testamento ológrafo de las personas mayores dependientes: Problemas y posibles soluciones*. Silvia Díaz Alabart, 2018.
5. *La atribución legal de discrecionalidad. En torno a la discrecionalidad valorativa*. Antonio Mozo Seoane, 2018.
6. *Alcohol, drogas y delitos contra la seguridad vial*. Rosario de Vicente Martínez, 2018.

Foro de debate jurídico
Ponencias

Director de la Colección: Carlos Rogel Vide
Catedrático de Derecho civil

ALCOHOL, DROGAS Y DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

Rosario de Vicente Martínez
Catedrática de Derecho penal
Universidad de Castilla-La Mancha

REUS
EDITORIAL

Madrid, 2018

© Rosario de Vicente Martínez
© Editorial Reus, S. A., para la presente edición
C/ Rafael Calvo, 18, 2º C – 28010 Madrid
(34) 91 521 36 19 – (34) 91 522 30 54
Fax: (34) 91 445 11 26
reus@editorialreus.es
<https://www.editorialreus.es>

1ª edición, REUS, S.A. (Mayo, 2018)
ISBN: 978-84-290-2055-7
Depósito Legal: M-15461-2018
Diseño de portada: Editorial Reus
Impreso en España
Printed in Spain

Imprime: *Estilo Estugraf Impresores S.L.*

Ni Editorial Reus ni los Directores de Colección de ésta responden del contenido de los textos impresos, cuya originalidad garantizan los autores de los mismos. Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra sólo puede ser realizada con la autorización expresa de Editorial Reus, salvo excepción prevista por la ley. Fotocopiar o reproducir ilegalmente la presente obra es un delito castigado con cárcel en el vigente Código penal español.

I. INTRODUCCIÓN

En la 1ª Conferencia Interministerial Mundial auspiciada por Naciones Unidas sobre seguridad vial celebrada en Moscú los días 19 y 20 de noviembre de 2009, bajo el lema «*Es hora de actuar*», se barajó una cifra anual de víctimas de la circulación de 1.200.000 muertos y 50 millones de heridos, calificada como verdadera pandemia, como catástrofe evitable para nuestro planeta a diferencia de las provocadas por fuerzas naturales y traducida en un coste del 1,5% del PIB. Tras la constatación de que la siniestralidad vial es la primera causa de mortalidad en la población de entre cinco y veinte años y que se hallará entre las primeras en 2020 de no adoptarse urgentes medidas, bajo el amparo del máximo organismo internacional fue diseñada la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, basada en medidas preventivas y sancionadoras. El Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2020 se fija como objetivo alcanzar la tasa de 37 fallecidos por millón de habitantes por accidentes de tráfico en 2020 frente a los 59 muertos por millón de habitantes actuales, es decir, reducir un 40% el número de fallecidos

En 2015, en la Unión Europea (28 miembros) se produjeron más de 25.600 fallecidos en accidentes de tráfico, ocurriendo en España el 7 % de ellos. En ese mismo año, la población española representaba un 9% de la población

européa. De los 28 países que formaban la Unión Europea en 2016, en 26 se ha reducido la tasa de fallecidos por millón de población respecto de 2010 y en 2 ha aumentado, Países Bajos —de 32 a 37— y Malta —de 36 a 51—. En el caso de España, la tasa para el año 2010 fue de 53 fallecidos por millón (2.478 fallecidos), por debajo de la tasa media europea que fue 63. En el año 2016 la tasa ha sido de 39 fallecidos por millón de habitantes, por debajo de la media europea para este mismo año (51 fallecidos por millón). España ocupa el 5º lugar en el ranking de países con cifras más bajas de siniestralidad.

En España, según las últimas estadísticas de siniestralidad vial publicadas por el Ministerio del Interior, en 2016 hubo 102.362 accidentes, fallecieron 1.810 personas y resultaron heridas 130.635¹. El elevado número de muertes y lesiones en nuestras carreteras es preocupante. Es cierto que la cifra de vehículos ha aumentado y ha pasado de 2.000.000 en 1964 a 33,6 millones en 2016. Asimismo, la cifra de conductores se ha elevado a 26,5 millones de conductores en 2016.

Según los estudios realizados por la Dirección General de Tráfico las dos amenazas emergentes en la conducción en la actualidad son las distracciones en el móvil y el aumento de la presencia de las drogas, especialmente cannabis y cocaína.

En 2016, según datos del Instituto Nacional de Toxicología, el 43 % de los conductores muertos y analizados por dicho organismo tenía presencia en sangre de alcohol, drogas o psicofármacos. Según los datos del Estudio sobre la Prevalencia de Alcohol y Drogas (EDAP) elaborado

¹ Las principales cifras de la siniestralidad vial. España 2016, Ministerio del Interior, 2016.

por la DGT, 1 de cada 10 conductores conduce bajo los efectos de las drogas. Por lo que se refiere al alcohol, el 94% del total de conductores con resultado positivo, presentó una alcoholemia que superaba los 0,5 g/l. El 67% presentó una tasa de alcohol superior a 1,2 g/l. El 33% superaba los 2 g/l, tasa que se correlaciona con estados de intoxicación.

El alcohol está implicado en el 68,5% de los casos con resultado positivo mientras que las drogas de abuso están implicadas en el 36% de los casos con resultado positivo.

Ante estas cifras la preocupación del legislador, por poner freno a las mismas, le llevó a aprobar una serie de normas y a modificar otras ya existentes tanto de carácter administrativo como penal. La respuesta legislativa frente a la siniestralidad vial desde el Derecho administrativo sancionador alcanza su punto más álgido en el verano de 2005 con la aprobación de la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos. Se trataba del popularmente conocido como “carné por puntos”. Con el mismo se pretendía una reducción significativa de las cifras que se manejan sobre siniestralidad vial. A partir de ahí, la actividad legislativa fue en aumento: dos años más tarde se creaba por Orden de 21 de julio de 2007 el Centro de tratamiento de denuncias automatizadas con sede en León. Un año después, ante el aumento de la siniestralidad vial en las motocicletas, se modificaba el Reglamento General de Conductores por Real Decreto 64/2008, de 25 de enero, aprobándose al año siguiente un nuevo Reglamento por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo. Tras él llegaría el Real Decreto 170/2010, de 19 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores, que permitió abrir unas

diligencias a instancias del Fiscal Delegado de Salamanca en un caso de una persona de avanzada edad que estuvo conduciendo por el carril contrario de la autovía A-66 más de 20 km y una vez logró ser detenido por agentes de la Guardia Civil, se comprobó que estaba totalmente desorientado sin conocimiento de lo que estaba haciendo. Las diligencias se dirigieron contra el centro médico emisor del informe que acreditaba las perfectas condiciones para conducir al renovar el permiso tres años antes. Tras declarar con asistencia letrada el director médico del Centro y dado el transcurso del tiempo, se solicitó un informe forense para determinar si el evidente deterioro cognitivo podía haberse detectado en su momento. Al no poder precisar el perito forense ese dato, se procedió al archivo de las diligencias.

En ese mismo año, 2010, también se modificó el Reglamento de las Escuelas Particulares de Conductores mediante Real Decreto 369/2010, de 26 de marzo, hasta llegar al Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

La respuesta legislativa frente a la siniestralidad vial desde el ámbito del Derecho penal se centró en la modificación de los delitos contra la seguridad del tráfico por Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de seguridad vial.

Esta doble respuesta legislativa no es por sí sola suficiente ni totalmente satisfactoria puesto que la pérdida de 1.810 vidas sigue siendo un número intolerable, lo que lleva a abrir el debate sobre la necesidad de buscar otras medidas que, junto a las legislativas, hagan frente de lucha contra este mal, contra esta epidemia vial.

Una primera y urgente medida es la mejora de las infraestructuras viarias, la modificación de trazados, la eliminación de puntos negros, la erradicación de los pasos a nivel. Asimismo, es necesario una mejor formación del conductor, un mayor número de agentes de tráfico, instalación de un mayor número de radares, mejor y suficiente señalización, cambio de los actuales sistemas de protección anti-salida o también llamados guardarraíles o quitamiedos, mejora de los medios de asistencia que deben intervenir cuando se produce un accidente, control de los videojuegos relacionados con los coches y la velocidad, mayor control de internet, utilización de los últimos avances tecnológicos en la fabricación de vehículos, como el *alcohol-lock* y, sobre todo, inversión en educación pues “la rectificación de curvas, la supresión de pasos a nivel y de rasantes ahorra más vidas que centenares de sentencias condenatorias por severas que sean”.

ÍNDICE

I. Introducción	7
II. Los delitos contra la seguridad vial	13
1. Los inicios y su posterior evolución	13
2. Algunos conceptos.....	24
2.1. Concepto de “conductor”	24
2.2. Concepto de “conducción”	25
2.3. Concepto de “vehículo a motor” y de “ci- clomotor”	27
2.4. Concepto de “vía pública”	31
3. Algunas cifras.....	33
III. El delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas	39
1. El artículo 379 antes y después de la reforma penal de 2007	41
2. Elementos.....	43

2.1. Conducción de un vehículo a motor o ciclomotor	44
2.2. Ingesta de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas	44
2.3. La expresión “bajo la influencia”	48
2.4. Creación de un riesgo o peligro para la seguridad vial	52
IV. El delito de conducción etílica	53
1. Su tramitación parlamentaria.....	54
2. Razones de su incorporación al Código penal	59
3. La tasa típica	63
4. La conducta típica.....	67
V. El delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia.....	77
1. El planteamiento de inconstitucionalidad.....	78
2. Pruebas de detección alcohólica y práctica de las mismas.....	85
3. Pruebas de detección de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas y práctica de las mismas.....	90
4. Elementos.....	95
4.1. El requerimiento	96
4.2. La negativa.....	101
5. Negativa a someterse a la segunda prueba.....	106

6. Negativa a someterse a las pruebas en un control preventivo y aleatorio.....	120
7. Relación concursal con el delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas.....	127
Bibliografía.....	145

El elevado número de muertes y lesiones en nuestras carreteras es preocupante (102.362 accidentes en 2016 con 1.810 fallecidos y 130.635 heridos). Estas cifras generan alarma y suscitan iniciativas de todo orden para atajar una de las principales causas de mortandad. La presencia del alcohol y/o drogas, especialmente cannabis y cocaína, es la mayor amenaza en la conducción. Seis de cada diez sentencias por delitos contra la seguridad vial son precisamente por conducir tras consumir drogas o alcohol.

La presente obra realiza un estudio minucioso, completo y riguroso de los tres delitos contra la seguridad vial en los que está implicado el alcohol o las drogas: el clásico delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas, el delito de conducción etílica y el delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia.

Rosario de Vicente Martínez es catedrática de Derecho penal en la Facultad de Derecho de la Universidad de Castilla-La Mancha. Ha realizado diversas estancias de investigación en el *Institut für Kriminologie und Wirtschaftsstrafrecht* de la Universidad de Freiburg y en la Universidad de Bayreuth. Es autora de numerosas publicaciones, entre las que destacan las dedicadas al Derecho penal de la seguridad vial.

Sus principales líneas de investigación se centran en el ámbito de los delitos contra la seguridad vial, Derecho penal del deporte, delitos patrimoniales, Derecho penitenciario y Derecho penal del trabajo.