

Universidad Miguel Hernández de Elche
Facultad de ciencias jurídicas y sociales de Elche
Titulación en seguridad pública y privada

Trabajo fin de grado

Curso académico 2021/2022



Análisis estadístico sobre la evolución de los delitos contra la seguridad vial con presencia de alcohol, drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o análogas.

Realizado por: Javier Sánchez Sánchez

Tutorizado por: Javier Morales Socuéllamos

INTRODUCCIÓN	4
OBJETIVOS	7
METODOLOGÍA	8
MARCO TEÓRICO	9
1. DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL	9
1.1. ANTECEDENTES.....	9
1.2.- CONCEPTO, BASE LEGAL Y CONSIDERACIONES PREVIAS.....	12
1.3.- DEL REPROCHE ADMINISTRATIVO AL REPROCHE PENAL.....	13
2.- BEBIDAS ALCOHÓLICAS EN LA CONDUCCIÓN	15
2.1.- VÍA ADMINISTRATIVA DE LA CONDUCCIÓN TRAS HABER INGERIDO BEBIDAS ALCOHÓLICAS	15
2.2.- VÍA PENAL DE LA CONDUCCIÓN TRAS HABER INGERIDO BEBIDAS ALCOHÓLICAS.....	18
3.- DROGAS TÓXICAS, ESTUPEFACIENTES, PSICOTRÓPICAS O ANÁLOGAS EN LA CONDUCCIÓN	20
3.1.- VÍA ADMINISTRATIVA DE LA PRESENCIA DE DROGAS TÓXICAS, ESTUPEFACIENTES O SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS DURANTE LA CONDUCCIÓN.....	21
3.2.- VÍA PENAL DE LA PRESENCIA DE DROGAS TÓXICAS, ESTUPEFACIENTES O SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS DURANTE LA CONDUCCIÓN.....	22
4.- PRUEBAS LEGALMENTE ESTABLECIDAS PARA EL ESTUDIO DE PRESENCIA DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS, DROGAS TÓXICAS, ESTUPEFACIENTES, SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS O ANÁLOGAS	23
4.1.- PRUEBAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS.....	23
4.2.- PRUEBAS INVESTIGACIÓN DROGAS TÓXICAS, ESTUPEFACIENTES, SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS O ANÁLOGAS	24
5.- LA NEGATIVA A LA REALIZACIÓN DE LAS PRUEBAS LEGALMENTE ESTABLECIDAS	26
5.1.- LA VÍA ADMINISTRATIVA DE LA NEGATIVA	26
5.2.- LA VÍA PENAL DE LA NEGATIVA	27
RESULTADOS	29
6.- ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL.. 29	
6.1.- EL DELITO CONTRA LA SEGURIDAD VIAL DENTRO DE LOS DELITOS EN ESPAÑA	29
6.2.- ALCOHOL Y DROGAS DENTRO DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL.....	35
6.3.- PORCENTAJE DE FALLECIDOS CON PRESENCIA DE ALCOHOL O DROGAS EN EL ORGANISMO.....	36
6.4.- DROGAS, ESTUPEFACIENTES Y SUSTANCIAS ANÁLOGAS.....	39
6.5.- EVOLUCIÓN DEL PORCENTAJE DE CONDUCTORES POSITIVOS SEGÚN EL RESULTADO TOXICOLÓGICO DURANTE LOS ÚLTIMOS AÑOS.....	42
7.- DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES	45
8.- BIBLIOGRAFÍA	48
8.1.- LEGISLACIÓN.....	48
8.2.- JURISPRUDENCIA	49
8.3.- WEBGRAFÍA Y BASES DE DATOS.....	49

Resumen

El presente trabajo fin de grado, pretende realizar una observación particular, sobre los delitos contra la seguridad vial con presencia de alcohol, drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o análogas.

Realizando, una pequeña revisión de los artículos que abarcan dichas acciones, para posteriormente plasmar un análisis estadístico sobre la evolución del número de estos delitos a lo largo de los últimos años y poder observar si las actuaciones que las administraciones públicas han ido implantado para la reducción de estos delitos han dado o están dando sus frutos.

En dicho análisis se intentará observar la evolución de estos delitos en cuanto a su número de casos, además de, estudiar las características de dicho delito, en referencia a edades, sexo o qué tipo de sustancias son las más consumidas por los conductores.

Palabras clave: Seguridad vial, conducción, alcohol, alcoholemia, drogas.

Introducción

La sociedad actual, donde el desplazamiento y las distancias, han adquirido un significado muy distinto al de hace apenas 50 años, han provocado que tanto la sociedad, como nosotros mismos hayamos cambiado de una manera increíble.

El favorecedor de dicho cambio fue sin duda el vehículo, precursor de dicho avance en cuanto a lo que acortar distancias se refiere.

En este sentido habría que agradecerle tanto a las distintas administraciones, las cuales han ido participando en la construcción de calles, carreteras, autovías o autopistas, como a los increíbles avances tecnológicos por parte de los fabricantes de vehículos, creando automóviles cada vez más seguros, mejores y más fiables. Y que, sin duda, han hecho que esas distancias de las que hablábamos sean en apenas unos años minimizadas al máximo.

Tanto la mejora y la ampliación de las distintas vías de comunicación, como la mejora del medio de transporte ha influido notablemente en el increíble avance que la sociedad a experimentados en tan corta etapa de tiempo.

Dicho hito, tiene muchos aspectos increíbles, como la evolución del transporte de mercancías que tanta incidencia tiene en la economía de cualquier país, hasta la capacidad de desplazamiento de las personas, facilitando desplazamientos de cientos de kilómetros en poquísimas horas, cuando apenas hace 30 o 40 años se tardaba el doble.

Sin duda, este gran avance tiene su lado negativo, y es, el de la siniestralidad vial. Un alto precio que paga la sociedad ya que muchísimas son las víctimas, tanto mortales como heridas graves que dejan los desplazamientos anualmente.

Desde ya hace muchos años se comenzó a establecer una hoja de ruta por parte de los poderes públicos encaminada a disminuir al máximo el coste humano que dicho fenómeno provoca.

En este gran abanico que es la seguridad y la siniestralidad vial, queremos centrarnos para este trabajo fin de grado, en el campo de los delitos relacionados con la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas,

drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o análogas, sin duda uno de los aspectos que hay detrás de muchos de los siniestros que diariamente se producen en España y que sin duda son un peligro constante para la seguridad de cualquier usuario de las vías públicas.

Mi trabajo como policía local, me ha hecho decidirme sobre este tema, ya que, en cierta manera está presente en el día a día de mi profesión. Debido a que, como es de sobra sabido, las policiales locales tienen la competencia exclusiva sobre ordenar, señalizar y dirigir el tráfico en el casco urbano, realización de atestados por accidente de circulación dentro del casco urbano, además de policía administrativa en lo referente a ordenanzas. (Art. 53 apdos b), c) y d) de la L.O. 2/86, de 13 de marzo, de fuerzas y cuerpos de seguridad del estado)¹. Entrando entre estos supuestos mencionados, la investigación de los conductores que realicen la conducción con presencia de alcohol o drogas en el organismo.

El fenómeno del alcohol en la conducción no es, ni mucho menos nuevo, ya que el alcohol está muy presente en todos los aspectos de la sociedad y como no podía ser de otra manera en la siniestralidad en la circulación de vehículos tiene una presencia destacada y que sin duda los poderes públicos quieren y deben atajar.

Sirva como ejemplo de que se tiene presente, uno de los datos ofrecidos en una de las ponencias realizadas y que se pueden consultar dentro de la sesión de la comisión de seguridad vial, la cual podemos encontrar en el diario de sesiones del congreso de los diputados de 3 de marzo de 2021. Y donde según datos que ofrece el Sr. Moreno López (experto en seguridad vial), el 40% de las autopsias dan positivo en alcohol o drogas. O que más o menos el 25% de los muertos producidos por accidentes de circulación, incluidos peatones tenían presencia de alcohol.

No sin dejar pasar el increíble dato de que, el mayor índice de fallecimiento de jóvenes varones de entre 18 a 25 años, son los accidentes de circulación, sin

¹ <https://boe.es/buscar/pdf/1986/BOE-A-1986-6859-consolidado.pdf>

duda unos números fatales que entre todos los ámbitos de la sociedad se quiere erradicar.

Es por ello, por lo que queremos analizar las medidas implantadas por los poderes públicos en este campo, así como intentar realizar un análisis estadístico de la evolución de estos incidentes e intentar ver si han tenido o van teniendo sus frutos las propuestas aprobadas, así como ver si es posible sacar otro tipo de conclusiones con respecto a los datos encontrados.

Para realizar este estudio estadístico me he apoyado en la búsqueda de información en bases de datos tales como updata, así como información extraída del Instituto nacional de estadística², informes anuales de fiscalía³ o memorias anuales del Instituto nacional de toxicología⁴.



2

https://ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176793&=ultiDatos&idp=1254735573206

³ <https://www.fiscal.es/-/seguridad-vial>

⁴ <https://www.mjusticia.gob.es/es/ministerio/organismos-entidades/instituto-nacional/documentacion/memorias>

OBJETIVOS

El objetivo del presente trabajo es intentar conocer la evolución de los delitos contra la seguridad vial en los que estén inmersos el consumo de alcohol o drogas.

Para este análisis realizaremos un pequeño seguimiento de la legislación que pretende atajar esta problemática, a la vez que observamos los diferentes resultados que año a año arroja la circulación de vehículos en nuestro país.

Para poder realizar el seguimiento de los delitos que queremos analizar nos ayudaremos de bases de datos de organismos oficiales como el instituto nacional de estadística (INE), el instituto nacional de toxicología y ciencias forenses (INTCF), memorias e informes de la fiscalía general de seguridad vial, bases de datos como epdata.es o publicaciones como la revista de la dirección general de tráfico (DGT).

Con el análisis de todas las variantes que nos facilitaran todos los estamentos citados, intentaremos analizar la tendencia de este tipo delictivo y poder afirmar o no, si las medidas que se han implantado desde las distintas administraciones públicas están dando sus frutos o si por el contrario no están dando el resultado deseado.

METODOLOGÍA

Para esta área nos hemos apoyado primero en la observación y recopilación de todo el espectro normativo que nos ocupa, realizando una pequeña revisión desde las primeras normas hasta las últimas reformas producidas al respecto.

Para ello nos hemos apoyado en los diversos textos aprobados por el poder ejecutivo y publicados para que obtengan validez en el boletín oficial del estado, para posteriormente realizar un seguimiento, recopilación y estudio de los datos arrojados por las diferentes estadísticas relacionadas con el tema analizado. Realizando un análisis cuantitativo de los datos extraídos de las diferentes bases de datos y registros oficiales como el instituto nacional de estadística (INE), el instituto nacional de toxicología y ciencias forenses (INTCF) o diversas conclusiones de la fiscalía.

Datos que durante los años sujetos a estudio nos han facilitado poder observar el comportamiento de las distintas variables cualitativas y cuantitativas que estos delitos desprenden.

Realizando por lo tanto una observación sistemática de los datos de una manera no participe, ya que para este análisis no nos apoyamos en ningún estudio propio, apoyándonos solamente en estamentos oficiales de reconocido prestigio, recogiendo estos datos y volcándolos en el presente trabajo en forma de análisis escrito, gráficos de barras, tablas o histogramas, extraídos de los mismos organismos oficiales unas veces y de elaboración propia en otras ocasiones.

MARCO TEÓRICO

1. Delitos contra la seguridad vial

1.1. Antecedentes

Para poder adentrarnos en los delitos contra la seguridad vial primero hemos de retroceder en el tiempo. Alejarnos de este 2022, para poder situarnos con la perspectiva de allá casi a los inicios del siglo XX, donde el tráfico de vehículos comenzaba a tener una evolución importante, viendo la luz las primeras normas en cuanto al tráfico se refieren.

En el aspecto que nos ocupa para este estudio, habría que realizar un viaje desde aquellas primeras normas punitivas dictadas por parte de los poderes públicos, donde ya en 1950 se estipulaba que, *“el que condujere vehículo a motor bajo la influencia de drogas tóxicas o de estupefacientes que le coloquen en un estado de incapacidad para realizarlo, será castigado con pena de arresto mayor o multa de mil a cincuenta mil pesetas”*⁵.

Un verdadero paso adelante por parte de los poderes públicos fue la incursión de estas acciones en el código penal, fruto también del alarmante ascenso de fallecidos en las distintas carreteras españolas, donde llegó a superar los 9.000 fallecidos en el año 1989, como podemos observar en la siguiente grafica.

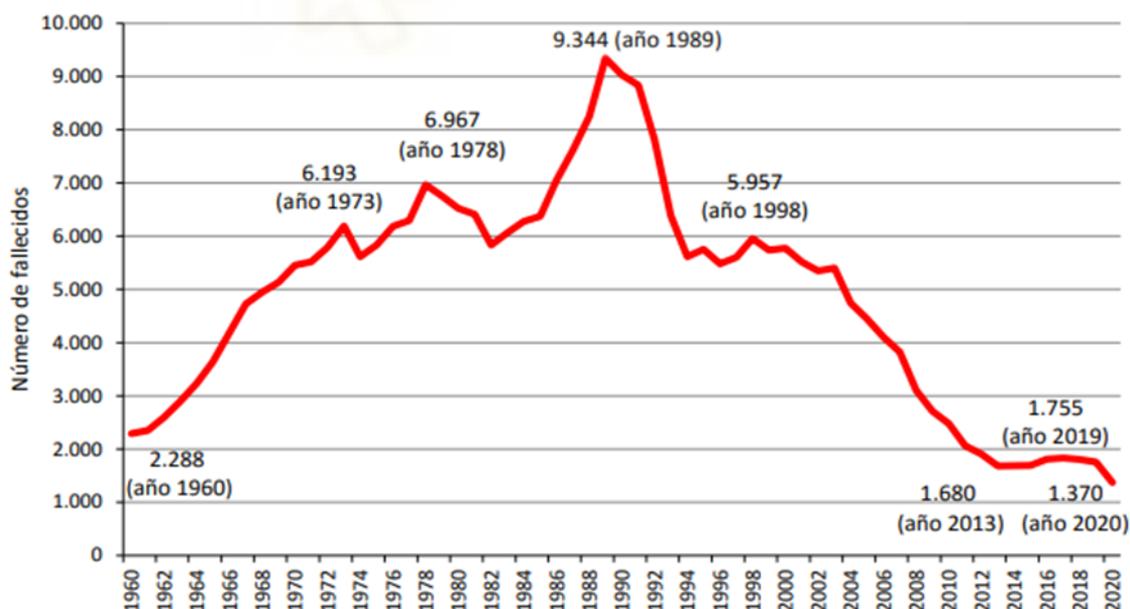


Figura 1.- Evolución fallecidos en carretera 1969-2020. Fuente: DGT⁶

⁵ Artículo 1 de la ley, de 9 de mayo de 1950, sobre uso y circulación de vehículos a motor.

⁶ Sitio web: https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/dgt-en-cifras/24h/Las-principales-cifras-2020_v6.pdf

Como se puede observar en la figura 1, las décadas de los años 60, 70 y 80 fueron de constante evolución ascendente en lo que al número de fallecidos se refiere, teniendo en periodos de tiempo valores alcistas de hasta un 170% (años 1960-1973) o del 60% en el periodo del año 1982 a 1989, llegándose a alcanzar el pico de mortandad más alto en ese año 1989 con una terrible cifra de 9.344 fallecidos² y donde desde entonces se aprecian valores descendentes significativos como en los años 2003-2013 que llegan a un 69% menores que la franja anterior (1994-2003), se está en una satisfactoria cifra descendente hasta valores de 1370 fallecidos en 2020⁷, dato que refleja, que se ha ido realizando un gran trabajo por parte de los poderes públicos, observando desde 2013 unos valores constantes hasta la fecha.

Gran parte de ese trabajo fue, concienciar a los ciudadanos y usuarios de adoptar medidas tendentes a la reducción de accidentes y minimizar sus consecuencias. Medidas que iban desde la utilización del cinturón de seguridad en los vehículos, casco en la motocicletas y ciclomotores o la colocación correcta de ocupantes de vehículos en cuanto a las plazas de estos se refiere, no es raro acordarse de anécdotas de no hace mucho tiempo, cuando no era raro ver familias con 6 o 7 miembros, ir a la vez en un turismo de 5 plazas, conducta usual y aceptada hace años, pero impensable en este 2022. Hecho que solo hace que corroborar que en la sociedad actual ha ido calando la idea de que la seguridad vial salva vidas.

Sin duda esas medidas de fomento de la información en materia de seguridad vial, mediante campañas en televisión, radio o prensa, unida a cursos impartidos en centros escolares o el trabajo que desde los parques infantiles de tráfico se viene efectuando desde hace ya muchos años, se ve reflejado como fruto a ese trabajo en la gran reducción del número de víctimas anuales.

Por supuesto, a estas medidas educadoras van ligadas otras medidas punitivas que el estado ha ido introduciendo a lo largo de estos años, tanto por vía administrativa, por medio de sanciones más altas, implantación del sistema del

⁷ Ministerio del Interior. (2020). Anuario estadístico del ministerio del Interior 2020. Obtenido de <http://www.interior.gob.es/documents/642317/1204854/Anuario+Estad%C3%ADstico+del+Ministerio+del+Interior+2020.+Anexo+cap%C3%ADtulo+5.1.5.+DGT.+Accidentes+y+v%C3%ADctimas/2491a4a7-cc18-44ea-a83f-b3145ba1e51a?msclkid=ad7a55becf8711ec99380152eab6b66b>

permiso por puntos, etc....como en vía penal, con la introducción de diversos artículos que castigan muchas de las conductas más graves derivadas de la conducción de vehículos a motor y entre las cuales, se encuentran recogidas las conductas objeto del presente trabajo.

En la misma dirección, en cuanto a las buenas acciones que nos referimos, mejores carreteras, mejores vehículos, más concienciación y prudencia en cuanto a la conducción y utilización de las vías públicas por parte de todos los usuarios de las vías, podemos apreciar resultados muy significativos que se desprenden de la siguiente figura 2, de la cual podemos destacar que con el paso de los años de estudio (1960-2020), por sorprendente que parezca es que, el descenso del número de fallecidos en accidentes de circulación ha sido opuesto al número de accidentes de circulación que se han producido en el mismo periodo de tiempo. Ya que a pesar de que el número de vehículos en circulación ha crecido, no lo ha hecho así el número de fallecidos y si aumenta el número de heridos no hospitalizados. Hecho que se puede interpretar como consecuencia de la mejora en la seguridad de los vehículos, de las vías de comunicación y la concienciación y educación en seguridad vial de los conductores por parte de las distintas administraciones públicas.

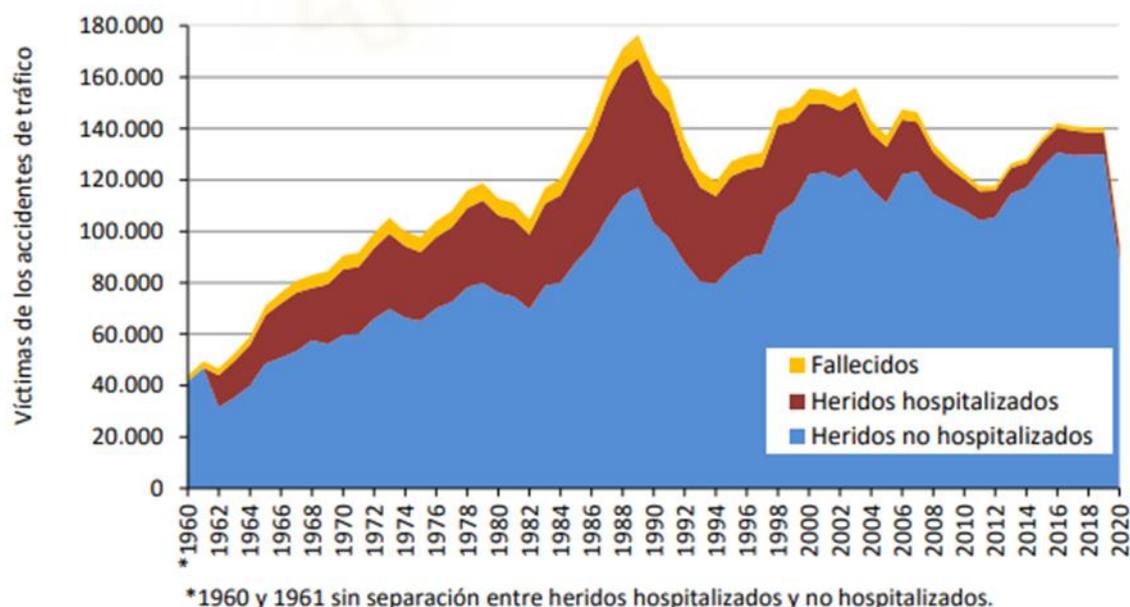


Figura 2.- Evolución de las víctimas de accidentes de tráfico en España 1960-2020. Fuente: Dgt.es⁸

⁸ Sitio web: https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/dgt-en-cifras/24h/Las-principales-cifras-2020_v6.pdf

1.2.- Concepto, base legal y consideraciones previas

Los delitos contra la seguridad vial, anteriormente denominados contra la seguridad del tráfico, se encuadran dentro del título XVII de la L.O. 10/95⁹ y que regulan los delitos contra la seguridad colectiva, fijándose los delitos elegidos a estudio dentro del capítulo IV, artículos del 379 al 385 ter.

De estos delitos, podemos afirmar que tratan de proteger, tanto a la seguridad de las personas, su vida, integridad o salud, como a la seguridad vial en sí misma.

Estos, son considerados como delitos de peligro, puesto que no se precisa de que se produzca un resultado lesivo, para que se consuma el delito. Si bien es cierto que, dentro de esta categoría podríamos diferenciarlos entre los encuadrados dentro de un peligro abstracto como los artículos 379, 381.2 o 385 y los que recogen un peligro concreto como son los hechos previstos en los artículos 380 y 381.1, estableciéndose por el Tribunal supremo que este peligro, en todo caso, ha de ser real y no meramente presunto (STS. 1/2002, de 22 de marzo).

En este tipo de delitos, a excepción del 385, el sujeto activo es el conductor, ya que, será este al que, al realizar las conductas típicas descritas en los artículos que nos ocupan, consumará el hecho delictivo. Él y solo él, realizará la conducción tras haber ingerido bebidas alcohólicas, consumido drogas, circular a velocidades excesivas, etc.

Dentro de los delitos encuadrados en el capítulo IV de este título XVII, existen diversas acciones que no se van a tratar en el presente trabajo como son los excesos de velocidad del 379.1 o la colocación de obstáculos imprevisibles en la vía recogido en el artículo 385.

Es por ello, que en el presente estudio solo comentaremos los preceptos de aquellos artículos que van a ser objeto de análisis de datos.

⁹ <https://www.boe.es/buscar/pdf/1995/BOE-A-1995-25444-consolidado.pdf>

1.3.- Del reproche administrativo al reproche penal

Tras la aprobación de la reforma del código penal del 2007, mediante la LO 15/2007, de 30 de noviembre, se produce un “solapamiento” entre las vías penal y administrativa.

Dicho de otra manera, se va a convivir con dos actuaciones o consecuencias distintas a partir de una misma infracción. En función de varios condicionantes que veremos durante el presente trabajo, esas acciones reprochables se trataran por la vía administrativa o por la penal, según los casos.

A partir de ese momento, el legislador tiene que trazar claramente la frontera entre ambas vías. Ya que, aunque la mayoría de las veces no haya una diferencia clara entre una acción u otra, se pretende con esa diferenciación, castigar aquellas conductas que por sí mismas sean o hayan sido consideradas peligrosas para el legislador y, por tanto, merecen dar el salto de un castigo administrativo a uno penal.

Se castigan acciones que, aunque no contengan un peligro real para un bien jurídico concreto, sí que contiene un peligro abstracto, tratando de proteger a la seguridad vial en general, de ese peligro concreto. Es por ello, que se establecen como ilícitos penales acciones como, arrojar tasas excesivas de alcohol o la conducción con presencia de drogas en el organismo, acciones que para los poderes públicos tienen la gravedad suficiente como para convertirse en ilícitos penales.

De igual manera, existen otras conductas de similar gravedad o peligro como son la velocidad excesiva o el conducir sin haber obtenido nunca el permiso o licencia de conducir pero que, como hemos reflejado anteriormente, no trataremos en este trabajo fin de grado al no ser acciones incluidas en el estudio que se pretende realizar, pero que sí que hay que dejar claro que son acciones suficientes para iniciar el camino penal, como así viene recogido en el mismo título y capítulo del código penal de las conductas que sí vamos a analizar en este trabajo fin de grado.

La persecución de los hechos estipulados se iniciará de forma genérica por los agentes encargados de la vigilancia del tráfico¹⁰, policías locales en vías urbanas y guardia civil en el caso vías interurbanas. Serán estos, los que abrirán una de las dos vías posibles (administrativa o penal) para ejercer el reproche de la sociedad hacia el conductor infractor.

En cuanto a los procedimientos administrativos y penales hay que tener presente al artículo 2 del RD 320/94 por el que se aprueba el procedimiento sancionador en materia de tráfico, el cual cita textualmente:

Artículo 2. Actuaciones administrativas y jurisdiccionales penales.

1. Cuando en el procedimiento administrativo se ponga de manifiesto un hecho que ofrezca apariencia de delito o falta penal perseguible de oficio, la autoridad administrativa lo pondrá en conocimiento del Ministerio Fiscal, por si hubiere lugar al ejercicio de la acción penal y proseguirá el procedimiento absteniéndose de dictar resolución mientras la autoridad judicial no pronuncie sentencia firme o dicte otra resolución que le ponga fin.

2. Concluido el proceso penal con sentencia condenatoria de los inculcados, y una vez acordada la suspensión del procedimiento administrativo, se archivará este procedimiento sin declaración de responsabilidad. Si la sentencia fuera absolutoria o el procedimiento penal acabara por otra resolución que le ponga fin sin declaración de responsabilidad y no estuviera fundada en la inexistencia del hecho, se dictará la resolución que corresponda en el procedimiento administrativo.

Por lo tanto y tal como se establece en el apartado anterior, los agentes encargados del tráfico en el caso de que la infracción sea o pueda ser constitutiva de infracción penal, iniciaran dicha vía mediante el pertinente atestado policial, pero independientemente realizarán la correspondiente denuncia administrativa, indicando en todo caso la instrucción de diligencias policiales y quedando esta, a expensas de resolución hasta que no se dicte sentencia en vía penal.

A continuación, veremos con detenimiento las dos vías posibles en estos ilícitos.

¹⁰ Artículos 3 y 4 del RD 320/94 de 25 de febrero, por el que se aprueba el reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

2.- Bebidas alcohólicas en la conducción

2.1.- Vía administrativa de la conducción tras haber ingerido bebidas alcohólicas

La conducción tras haber ingerido bebidas alcohólicas es un claro factor de riesgo para la conducción¹¹, es por ello por lo que en los últimos años se persigue de manera muy estrecha por las distintas administraciones públicas y por ende, por las policías locales y guardia civil de tráfico.

En cuanto a la vía administrativa a la que se refiere este punto, estos cuerpos se basan en las dos siguientes normativas para la persecución de las acciones estudiadas, siendo estas:

- RDL 6/15 de 30 de octubre por el que se aprueba el texto refundido sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
- RD 1428/2003 de 21 de noviembre, por el que se aprueba el reglamento general de circulación.

Nombrada esta legislación básica, analizaremos los aspectos concretos que regulan dichas acciones comenzando por el RDL 6/15 de 30 de octubre, que otorga al ministerio del interior entre otras funciones, la vigilancia, su regulación y gestión del tráfico en vías interurbanas, exceptuando las travesías cuando exista vigilancia policía local, así como la realización de pruebas encaminadas a detectar la presencia de alcohol y drogas en los conductores. Así como el artículo 6, que otorga dicha misión a la guardia civil, especialmente a su agrupación de tráfico¹².

De la misma manera, la citada ley recoge dentro de las competencias de los municipios tanto la gestión, como el control y regulación del tráfico en las vías de su titularidad, así como de la realización de pruebas para la detección de bebidas alcohólicas o drogas tóxicas¹³, encontrando idéntica misión para los

¹¹ Según datos de la DGT el alcohol está presente entre el 30 y el 50 % de los accidentes mortales. Fuente: DGT Sitio web: <https://www.dgt.es/muevete-con-seguridad/evita-conductas-de-riesgo/consumo-de-alcohol/>

¹² Artículos 5 y 6 del RDL 6/15 de 30 de octubre, texto refundido sobre tráfico circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

¹³ Artículo 7 apartados a), b) y e) del RDL 6/2015 de 30 de octubre, Texto refundido sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

cuerpos locales en la LO 2/86 de 13 de marzo de FF y CC de seguridad del estado, en su artículo 53 apartados b), c) y d).

Resaltar aquí, tal y como establece el RDL 6/15, la obligación al conductor de estar en todo momento en condiciones para controlar su vehículo, así como la prohibición de conducir con presencia de drogas o bebidas alcohólicas con tasas superiores a las que se determinen, no citando las tasas¹⁴. Aunque sí que establece la gravedad de las infracciones y la cuantía de las sanciones a imponer¹⁵.

Esas tasas que no llega a establecer el RDL 6/15, vienen fijadas en el RD 1428/03, en el que, aquí sí, de manera clara, fija las tasas a arrojar, así como las personas obligadas y los procedimientos a seguir, tanto para la detección del alcohol como de las drogas tóxicas, estupefacientes u otras sustancias¹⁶.

En cuanto a las cuantías numéricas de las tasas, el artículo 20 del reglamento general de circulación establece, los límites en cuanto a la presencia de alcohol en el organismo, siendo estos, 0,5 gr/l en sangre o 0,25 mg/l en aire espirado para los conductores en general y en 0,3 gr/l en sangre o 0,15 mg/l en aire espirado para los conductores noveles o profesionales, entendiéndose como noveles según el artículo 20, a los que tengan una antigüedad en el permiso o licencia de conducción inferior a 2 años y como profesionales a los que conduzcan vehículos de más de 3.500 kg, conductores de taxis, mercancías peligrosas, autobuses o ambulancias.

En el caso de los conductores profesionales, podrán acogerse a la tasa estipulada para conductores en general cuando pueda demostrar que no está realizando servicio específico de conductor profesional, es decir, si en un control rutinario se detiene por ejemplo, a un conductor de mercancías peligrosas, conduciendo un vehículo turismo particular, no tiene ningún sentido aplicarle la tasa para profesionales, porque a priori parece evidente que no está realizando ninguna tarea relacionada con su trabajo y por lo tanto, su tasa

¹⁴ Artículos 13 y 14 del RDL 6/2015 de 30 de octubre.

¹⁵ Título V “Régimen sancionador” cap. 1º “Infracciones” y 2º “Sanciones” del RDL 6/15 de 30 de octubre.

¹⁶ Artículos del 20 al 28 a.i. del RD 1428/2003 de 12 de noviembre, Reglamento General de Circulación.

máxima permitida pasaría a ser de 0,25 mg/l en lugar de los 0,15 mg/l en aire espirado como si estuviera trabajando.

En cuanto a las sanciones a imponer, en relación con las tasas obtenidas para los conductores en general, serán de 500 € y 4 puntos del permiso de conducir a los que arrojen un resultado entre 0,25 mg/l a 0,50 mg/l en aire espirado y de 1.000 € y 6 puntos a los que den un resultado por encima de 0,50 mg/l en aire espirado. Siendo las mismas cuantías para el caso de los conductores profesionales y noveles, pero en este caso, cuando arrojen resultados de 0,15 mg/l a 0,3 mg/l en aire espirado para el caso de 500 € y 4 puntos y de 1.000 € y 6 puntos del permiso cuando sobrepasen los 0,3 mg/l en aire espirado¹⁷.

En todo caso serán de 1.000 € la sanción cuando se trate de personas reincidentes, variando solo los puntos a detraer (4 o 6) en función de la tasa arrojada¹¹.

Existe otra acción punible por vía administrativa, pero que por los casos a estudio en este trabajo no incluiremos aquí, para hacerlo en el apartado de las conductas penales. Este no es otro que, el de la negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas¹⁸, que en los casos que son objeto de estudio en el presente trabajo iniciarían la vía penal, pero que en algunos otros casos será infracción administrativa como el de la negativa de un peatón o un ciclista que simplemente han cometido una infracción administrativa, donde solo entonces se iniciaría la vía administrativa.

Por último y dentro de las actuaciones que se realizarán durante la investigación de la alcoholemia, en este caso vía administrativa, el vehículo utilizado en dicha conducción quedará inmovilizado o depositado en virtud de los artículos 104 y 105 del RDL 6/15, salvo que pueda hacerse cargo de él un conductor debidamente autorizado y que se encuentre en pleno uso de sus facultades.

¹⁷ Anexo II (infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos) del RDL 6/15 de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial y artículo 20 (tasas de alcohol en sangre y aire espirado) del RD 1428/03 de 21 de noviembre por el que se aprueba el reglamento general de circulación.

¹⁸ Artículo 21 (Investigación de la alcoholemia. Personas obligadas) del RD 1428/03 de 21 de noviembre, Reglamento General de Circulación.

2.2.- Vía penal de la conducción tras haber ingerido bebidas alcohólicas

Como podemos leer en el apartado anterior, donde se han dejado estipulado los límites, tanto de la punibilidad de la acción como de las diferentes tasas que se pueden arrojar.

A partir de esos límites máximos, es donde comienza a entrar en juego el contenido de este apartado, ya que se estipula que, a partir de ese máximo de la infracción muy grave, comenzaría el reproche que nos ocupa, cuya normativa básica es el código penal¹⁹.

Nuestro código penal, castiga en su artículo 379, inciso 2º de su apartado 2º a quien arroje el siguiente resultado, bajo el texto... “En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro”²⁰.

Dichas cuantías se implantaron tras la aprobación de la LO 15/2007²¹ que recogiendo los criterios de la fiscalía general del estado en su instrucción 3/2006²² el castigo en todo caso, a partir de dicha tasa e incluso recogiendo en dicha instrucción la posibilidad de instruir con tasas superiores a 0,40 mg/l en función de los signos de embriaguez concurrente y de anomalías en la conducción, tales como causar accidentes.

De igual manera, el artículo 380 en su apartado 2º establece de forma contundente la siguiente redacción... “A los efectos del presente precepto se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurrieren las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del artículo anterior”²³.

¹⁹ LO 10/1995 de 23 de noviembre, por el que se aprueba el código penal.

²⁰ Artículo 379.2 de la LO 10/1995 de 23 de noviembre, por el que se aprueba el código penal.

²¹ LO 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la LO 10/95, de 23 de noviembre, del código penal en materia de seguridad vial.

²² Instrucción 3/2006, de 3 de julio, sobre criterios de actuación del ministerio fiscal para una efectiva persecución de los ilícitos penales relacionados con la circulación de vehículos a motor.

²³ Artículo 380.2 de la LO 10/1995 de 23 de noviembre, por el que se aprueba el código penal.

En estos casos se puede apreciar como estos delitos de “peligro abstracto” no requieren que se produzca un resultado, y que, por tanto, la realización por sí sola de esa acción de extrema gravedad para el legislador, es constitutiva de delito y yendo más allá, en casos como en el del artículo 379,2 el legislador hace una referencia clara de lo que es lesivo, no dejando en este caso margen a la interpretación para el juzgador, ya que estipula de forma precisa que esa acción es punible cuando supere los 0,60 mg/l en aire expirado o 1,2 gr/ en sangre.

En este sentido la jurisprudencia da la razón a este apartado ya que considera que a partir de dichas tasas cualquier persona tiene mermadas sus facultades para conducir, sin tener que ser necesario realizar más comprobaciones²⁴ .

De igual manera se puede entender el artículo 380.2, donde se establece que la acción del 379.2 se considerará manifiestamente temeraria.

El vehículo utilizado en este precepto podrá inmovilizarse o depositado salvo que pueda hacerse cargo de él una tercera persona debidamente autorizada que se encuentre en pleno uso de sus facultades (Artículos 104 y 105 del RDL 6/15).

²⁴ STS 1133/2001, de 11 de junio.

3.- Drogas tóxicas, estupefacientes, psicotrópicas o análogas en la conducción

Al igual que pasa con las bebidas alcohólicas, la conducción bajo la influencia de drogas tóxicas es una acción gravísima, ya que cualquier alteración en el organismo de un conductor puede tener consecuencias fatales, tanto para el mismo, como para el resto de los usuarios de las vías.

La organización mundial de la salud define a la droga como “toda sustancia que, introducida en el organismo vivo, puede modificar una o varias de sus funciones”. En este campo se estudia las llamadas drogas de abuso, donde encontramos sustancias como el hachís, la marihuana, la cocaína, la heroína o el éxtasis.

Aunque su consumo no está tan extendido como el alcohol, su incidencia sobre la siniestralidad es notable.

La DGT clasifica a estas en 3 grupos, además de fijar que su consumo puede conllevar las siguientes consecuencias²⁵ :

Depresoras: Disminuyen o enlentecen las distintas funciones del sistema nervioso central. (Alcohol, derivados del opio como la heroína o la metadona, ansiolíticos o relajantes musculares).

Estimulantes: Aceleran el funcionamiento normal del cerebro y provocan un elevado estado de excitación. (Anfetaminas, cocaína, speed, cafeína, teína e incluso el tabaco).

Perturbadoras: Alteran gravemente el funcionamiento del cerebro, dando efectos muy variados en función de la sustancia. (LSD, mescalina, peyote, derivados del cannabis “hachís y marihuana”, éxtasis o MDMA).

Descritas los tipos y las causas principales del consumo de estas sustancias reseñar como gran diferencia en cuanto a la comprobación de la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, es que en la investigación de las

²⁵ Informe “Drogas y medicamentos” de la DGT (2014). Sitio web: https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/conoce_la_dgt/que-hacemos/educacion-vial/adultos/no-formal/drogas.pdf

drogas no existe una tasa objetiva como ocurre en el caso del alcohol, castigando en este caso la mera presencia de sustancias en el organismo del conductor.

Este tipo de infracción como sucede con el consumo de bebidas alcohólicas podrá tomar la vía penal o la vía administrativa.

3.1.- Vía administrativa de la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas durante la conducción

La prohibición de la presencia de drogas en el organismo se establece, como sucede en el caso de las bebidas alcohólicas, en el RDL 6/15, donde en su artículo 77.C califica como infracción muy grave “Conducir con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se establezcan, o con presencia en el organismo de drogas”, castigando dicha acción en el artículo 80.1 con 500€ y con 1.000€ en el caso del artículo 80.2²⁶, conllevando en ambos casos la retirada de 6 puntos del permiso de conducir²⁷.

En el mismo sentido se pronuncia el RD 1428/03, prohibiendo dichas acciones en su artículo 27.1, el cual cita textualmente... “No podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial los conductores de vehículos o bicicletas que hayan ingerido o incorporado a su organismo psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, entre las que se incluirán, en cualquier caso, los medicamentos u otras sustancias bajo cuyo efecto se altere el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro”.

Así mismo en el artículo 28 se establecen las pruebas para la detección de sustancias estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.

²⁶RDL 6/15, Artículo 80.2.a) Las infracciones previstas en el artículo 77. c) y d) serán sancionadas con multa de 1.000 euros. En el supuesto de conducción con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se establezcan, esta sanción únicamente se impondrá al conductor que ya hubiera sido sancionado en el año inmediatamente anterior por exceder la tasa de alcohol permitida, así como al que circule con una tasa que supere el doble de la permitida.

²⁷ Anexo II (Infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos) del RDL 6/15 de 30 de octubre, texto articulado sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Esta vía castiga la mera presencia de drogas u otras sustancias análogas en el organismo, no entrando en si el conductor va influenciado o no. El legislador pretende castigar esa mera presencia, ya que considera que por sí misma ya altera la seguridad en la conducción.

En este sentido, hay que recalcar que también se puede dar el caso de derivados de estas sustancias en medicamentos, los cuales pueden llegar a meter en problemas al conductor que los ingiera salvo que se trate de un tratamiento pautado por un profesional médico, ya que no hay que olvidar que, dentro de la cultura de la automedicación, estas situaciones pueden llegar a generar algún tipo de problema.

Por lo tanto y para resumir, esta vía acabará con la denuncia administrativa en forma de cuantía económica y la detracción de puntos del permiso de conducir, aparejado con la inmovilización del vehículo²⁸ salvo que otra persona que no arroje presencia de drogas ni alcohol se pueda hacer cargo de él.

3.2.- Vía penal de la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas durante la conducción

En este caso la conducta que se castiga es la influencia en la conducción, es decir, no es suficiente con la mera presencia de sustancias en el organismo, si no que, el conductor tiene que ir verdaderamente influenciado por dichas sustancias.

En este sentido, el código penal en su artículo 379.2 recoge dicho comportamiento²⁹, castigándolo con... “pena de prisión de 3 a 6 meses o con la multa de 6 a 12 meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a 1 y hasta 4 años”.

²⁸ Artículos 104 y 105 del RDL 6/15 (Inmovilización, retirada y deposito del vehículo)

²⁹ LO 10/1995, artículo 379.2.- Con las mismas penas será castigado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas.

4.- Pruebas legalmente establecidas para el estudio de presencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o análogas

4.1.- Pruebas para la investigación de bebidas alcohólicas

Para la investigación de la presencia tanto de alcohol, como de drogas en el organismo de los conductores existen dos procedimientos totalmente distintos en cuanto a su funcionamiento pero que ambos surgen y se basan en la misma normativa legal.

En el caso de la detección de bebidas alcohólicas su realización establece que se practicarán por los agentes encargados de la vigilancia del tráfico y que se realizarán mediante verificación del aire espirado mediante etilómetros debidamente autorizados³⁰ y calibrados³¹. Así mismo, el mismo artículo establece que el interesado por si mismo o por orden judicial, tendrá derecho a una prueba de contraste, de igual manera, el personal facultativo decidirá las pruebas a realizar en el caso de que las personas obligadas sufrieran lesiones o enfermedades graves que le impidieran la práctica de la prueba³².

En cuanto a la práctica de la prueba de alcoholemia, es el artículo 23 del reglamento general de circulación el que establece los siguientes pasos a seguir:

Artículo 23. Práctica de las pruebas.

1. Si el resultado de la prueba practicada diera un grado de impregnación alcohólica superior a 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre o a 0,25 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, o al previsto para determinados conductores en el artículo 20 o, aún sin alcanzar estos límites, presentara la persona examinada síntomas evidentes de encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, el agente someterá al interesado, para una mayor garantía y a efecto de contraste, a la práctica de una segunda prueba de detección alcohólica por el aire espirado, mediante un procedimiento similar al que sirvió para efectuar la primera prueba, de lo que habrá de informarle previamente.

³⁰ RD 1428/03 de 21 de noviembre, artículo 22.1.

³¹ Orden ITC/3707/2006, de 22 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del estado de los instrumentos destinados a medir la concentración de alcohol en el aire espirado.

³² RD 1428/03 de 21 de noviembre, artículo 22.2.

2. De la misma forma advertirá a la persona sometida a examen del derecho que tiene a controlar, por sí o por cualquiera de sus acompañantes o testigos presentes, que entre la realización de la primera y de la segunda prueba medie un tiempo mínimo de 10 minutos.

3. Igualmente, le informará del derecho que tiene a formular cuantas alegaciones u observaciones tenga por conveniente, por sí o por medio de su acompañante o defensor, si lo tuviese, las cuales se consignarán por diligencia, y a contrastar los resultados obtenidos mediante análisis de sangre, orina u otros análogos, que el personal facultativo del centro médico al que sea trasladado estime más adecuados.

4. En el caso de que el interesado decida la realización de dichos análisis, el agente de la autoridad adoptará las medidas más adecuadas para su traslado al centro sanitario más próximo al lugar de los hechos. Si el personal facultativo del centro apreciara que las pruebas solicitadas por el interesado son las adecuadas, adoptará las medidas tendentes a cumplir lo dispuesto en el artículo 26.

El importe de dichos análisis deberá ser previamente depositado por el interesado y con él se atenderá al pago cuando el resultado de la prueba de contraste sea positivo; será a cargo de los órganos periféricos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o de las autoridades municipales o autonómicas competentes cuando sea negativo, devolviéndose el depósito en este último caso.

Por último, cuando el resultado que se obtenga de las pruebas realizadas sean constitutivas de delito y se deba hacer el correspondiente atestado policial, las pruebas deberán ser ratificadas en juicio oral por los agentes que las practicaron³³.

4.2.- Pruebas investigación drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o análogas

La investigación de este tipo de infracción es bien distinta a las anteriores, siendo la mayor diferencia, a priori, de que no se trata de una prueba numérica, es decir que la detección de drogas en los conductores no nos va a arrojar una tasa numérica concreta como pasa con el alcohol y cuya imputación se hace más fácil, ya que la misma ley te dice hasta donde si o hasta donde no.

³³ STC 173/1997, de 14 de octubre.

A través de la LO 5/10 se introduce en la Lecrim, en su artículo 796.1.7, la prueba salivar, que será de obligado cumplimiento y la cual será realizada por agentes con formación específica y estará dividida en dos fases.

En primera instancia se someterá al conductor obligado a un test salivar indiciario, al cual tras haber obtenido saliva en cantidad bastante se pondrá en contacto con un reactivo, que arrojará un resultado positivo o no, a ciertas sustancias.

En caso de que diera positivo en ese primer test, el conductor volverá a realizar otra nueva prueba, que tras realizar la misma operación en cuanto a la recogida de saliva se refiere, se envasará y conservará en un recipiente estanco que se enviará con la debida cadena de custodia a un laboratorio homologado para que ratifique o no el positivo.

Como sucede en el caso de las alcoholemias, los conductores afectados podrán solicitar voluntariamente una prueba de contraste, la cual tendrán que abonar para su realización y cuyo importe se le sería devuelto en caso de que el resultado fuera negativo.

Al igual que sucede con el caso de la ingesta de bebidas alcohólicas, dar positivo en este caso puede dar paso a la inmovilización, retirada o depósito del vehículo³⁴, si no hubiera otra persona debidamente autorizada que se pudiera hacer cargo de él.

³⁴ Artículos 104 y 105 del RDL 6/15. (Causas de inmovilización, retirada y depósito de vehículos)

5.- La negativa a la realización de las pruebas legalmente establecidas

Esta acción o quizás, mejor dicho, no acción, la de la negativa de someterse a la realización de las pruebas para la determinación del grado de alcohol, establece dos vertientes como sucede con la realización de las pruebas, no siendo otras que las de que esta negativa puede derivar hacia una vía administrativa o una vía penal.

Mucha controversia causó esta acción, ya que hasta la entrada en vigor de la reforma del código penal mediante la ley 15/2007, muchos eran los conductores que se negaban abiertamente a no realizar dichas pruebas, enfrentándose tan solo a una infracción administrativa. Este hecho cambió tras la entrada de la citada ley donde ya de forma clara convertía dicha acción en un delito.

También es cierto que, aunque ahora mismo esté tipificado como delito, no todas las negativas lo serán, estableciéndose las siguientes posibilidades ³⁵:

5.1.- La vía administrativa de la negativa

Se tomará esta vía a los conductores que estén en los supuestos siguientes¹⁴:

- Al conductor que haya sufrido o esté inmerso en un accidente de circulación o al que muestre síntomas evidentes de conducir ebrio ³⁶.
- Cuando se traten de conductores que se les solicite en controles preventivos aleatorios o a los que hayan cometido cualquier infracción de tráfico y no muestren síntomas evidentes en ninguno de los dos casos ³⁷.

³⁵ STS 3/1999 de 9 de diciembre (Sala 2ª de lo penal).

³⁶ Artículo 21 apdos a) y b) del RD 1428/03 por el que se aprueba el Reglamento general de circulación.

³⁷ Artículo 21 apdos c) y d) del RD 1428/03 por el que se aprueba el Reglamento general de circulación.

En estos casos, como hemos dicho el tribunal supremo (STS 3/1999 de 9 de diciembre), establece que solo serán sancionados por la vía administrativa por infracción muy grave al artículo 77.D), con un importe de 1.000 euros y la detracción de 6 puntos del permiso de conducir.

5.2.- La vía penal de la negativa

Para esta vía fue de vital importancia la entrada en vigor de la ley 15/2007 de 30 de noviembre, que entre otras medidas supuso la inclusión de la negativa a someterse a las pruebas establecidas, quedando fijado actualmente en el artículo 383 del código penal³⁸.

En esta ocasión se parte de los mismos términos y las mismas personas obligadas que estipula el reglamento general de circulación en su artículo 21 “personas obligadas” las siguientes:

“Artículo 21. Investigación de la alcoholemia. Personas obligadas.

Todos los conductores de vehículos y de bicicletas quedan obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación (artículo 12.2, párrafo primero, del texto articulado).

Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico podrán someter a dichas pruebas:

a) A cualquier usuario de la vía o conductor de vehículo implicado directamente como posible responsable en un accidente de circulación.

b) A quienes conduzcan cualquier vehículo con síntomas evidentes, manifestaciones que denoten o hechos que permitan razonablemente presumir que lo hacen bajo la influencia de bebidas alcohólicas.

c) A los conductores que sean denunciados por la comisión de alguna de las infracciones a las normas contenidas en este reglamento.

³⁸ LO 10/1995 Código penal. Artículo 383.- “El conductor que, requerido por un agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a que se refieren los artículos anteriores, será castigado con la pena de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años”.

d) A los que, con ocasión de conducir un vehículo, sean requeridos al efecto por la autoridad o sus agentes dentro de los programas de controles preventivos de alcoholemia ordenados por dicha autoridad”.

Por lo tanto, de forma inequívoca se establece quienes son los conductores que tienen la obligación de someterse a la realización de las pruebas.

Hecho reseñable en este sentido es que en también surgió la duda o la reclamación por parte de muchos usuarios y juristas los cuales interpretaban que los test de alcoholemia vulneraban sus derechos fundamentales como el de defensa, intimidad o el de presunción de inocencia, pretensiones que fueron al traste tras la STC 161/1997, la cual establecía que no se vulneraba la presunción de inocencia del artículo 24.2 de la carta magna, al igual que tampoco se cometía delitos de detención del 17.3 de la constitución en los controles preventivos de alcoholemia.



RESULTADOS

6.- Análisis estadístico de los delitos contra la seguridad vial.

6.1.- El delito contra la seguridad vial dentro de los delitos en España.

En este apartado, nuestro deseo es centrarnos en analizar los datos referentes a los delitos contra la seguridad del tráfico, los cuales, como ya hemos citado con anterioridad se encuentran recogidos entre los artículos del 379 al 385 ter (Título XVIII, Capítulo IV del código penal). Para ello, me he ayudado tanto de la base de datos que ofrece el instituto nacional de estadística, la base de datos epdata, informes anuales que ofrece fiscalía o las memorias del Instituto Nacional de Toxicología (INTCF).

La seguridad vial, como tipo delictivo, es un campo amplio, ya que castiga diversos comportamientos dentro de la conducción de vehículos. Pero lo primero que podemos observar y que, sin duda, llama la atención, son los datos arrojados por el instituto nacional de estadística en el año 2020, último de los que aparecen en sus bases de datos, y donde presentan a este tipo delictivo, como el que más veces se repite (70.540), dato que representa el 31 % de un total de 311.271 delitos producidos en España en ese mismo año, frente a los delitos de lesiones con 53.105, hurtos con 47.149 y robos con 18.149 son los casos de más relevancia que le siguen en porcentaje, como se puede apreciar más visualmente en la siguiente figura.

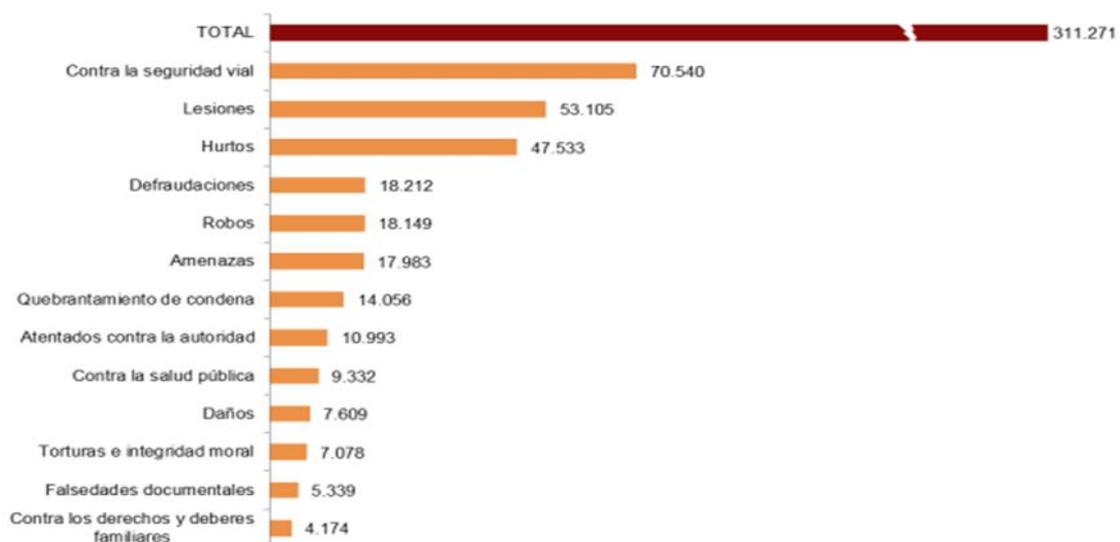


Figura 3.- Delitos cometidos por tipología año 2020 Fuente: Instituto nacional de estadística (INE)³⁹

³⁹ Sitio web: https://www.ine.es/prensa/ec_am_2020.pdf

A priori es un dato que sorprende, porque quizás, por relevancia mediática o por la trascendencia que tienen otros delitos, hacen que los tengamos más presentes, por como a lo mejor y seguramente mal expresado “más importantes” por su gravedad (Ej. Asesinatos, secuestros, robos, etc.). Pero sin duda nos hace recapacitar y, si se analiza detenidamente, sí son datos que todos los años están arriba en el número de condenas, pero que quizás por esa “menor importancia o aceptación social” o por no ser tan gravosos ya que, en la mayoría de los casos no tienen un resultado negativo, nos haga tenerlos menos en cuenta.

Aquí aparece la doble vara de medir que quizás se tiene y que reflejábamos al inicio de este trabajo, ya que no apreciamos igual, un delito contra la seguridad del tráfico por conducir con una tasa positiva, que ser responsable de uno o varios homicidios por conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas y es que sin duda aquí, el resultado sí que hace ver a la sociedad la gravedad de la conducta original y con la que al castigarlo en sus artículos 379 y 380 se pretende atajar o al menos reducir.

A continuación, la figura número 4, nos proporciona una perspectiva de los últimos años, donde se puede apreciar claramente como se repite el mismo patrón en todos ellos. Se recogen en ella los delitos más representativos, en cuanto a número de ellos se producen en España.

La figura abarca los años de 2013 hasta 2020, donde podemos apreciar que todos los años el delito más representativo y por lo tanto, el que más condenados ha arrojado es la barra de color gris, el cual pertenece a los delitos contra la seguridad del tráfico y que como se aprecia, es muy superior todos los años al resto de delitos, y que solo se le acercan los hurtos y los daños a partir del año 2015 pero esto es debido a que a partir de ese año el código penal elimina las faltas⁴⁰, pasando a ser estas acciones delitos leves y por lo tanto pasan a engrosar la cantidad de condenados por delitos por estas acciones.

⁴⁰ <https://www.boe.es/boe/dias/2015/03/31/pdfs/BOE-A-2015-3439.pdf>

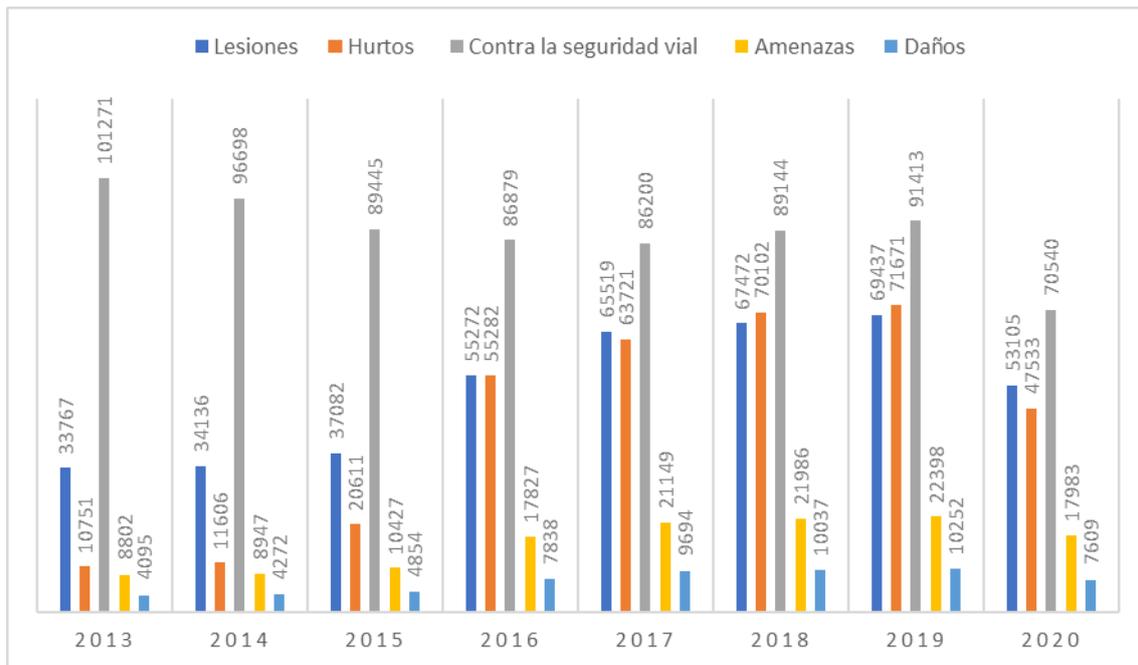


Figura 4.- Condenados delitos más comunes en España años 2013-2020 Fuente: INE⁴¹

En este mismo sentido, y dentro de la posible tipicidad que nos encontramos en todos los años estudiados para este epígrafe, se han capturado todos los datos sobre delitos que ofrece el instituto nacional de estadística y podemos ver, con todos los delitos más representativos en cuanto a condenados, como se produce sistemáticamente y casi sin variaciones una constante en lo que al número y clase de delitos se producen entre los años 2013 al 2020. Se puede apreciar a simple vista que todos los años se produce la misma frecuencia en la figura número 4, donde no se aprecian cambios en delitos de un año a otro salvo los indicados a partir del año 2015 debido al cambio normativo⁴².

Si ahondamos más en los datos del instituto nacional de estadística, donde se encuentra el desglose de todos los datos numéricos de cada uno de los supuestos penales que existen en el código penal y donde se puede ver claro

⁴¹ Sitio web: <https://ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=25997>

⁴² Debido a la entrada en vigor de la LO 1/2005 de 30 de marzo, de modificación de la LO 10/95 de 23 de noviembre, del código penal y por lo que se suprimen las faltas, pasando ahora muchas de ellas a despenalizarse y otras a ser catalogadas como delitos leves.

en formato numérico la clara diferencia entre el tipo delictivo que nos ocupa y el resto⁴³.

Al hilo de estas diferencias, cabe resaltar un hecho que según como lo abarquemos, nos puede inducir a error, ya que, los datos que hemos mostrado hasta ahora son los tipos delictivos detallados uno a uno, nos muestran los valores que acabamos de señalar. Pero si cogemos los datos totales que muestra el INE, en cuanto a los tipos delictivos y sus respectivos delitos, producidos de año a año⁴², no establece al delito contra la seguridad vial, el cual estamos estudiando y del que acabamos de afirmar, como el que más se produce anualmente en el espectro penal español.

Según estos datos⁴², el INE clasifica en primer lugar, los “Delitos contra el patrimonio y el orden socioeconómico” con un número para el año 2020 de 99.660 condenados por los 80.054 condenados del tipo delictivo de “Delitos contra la seguridad colectiva”. Pero si bien es cierto ese dato, también es cierto que dicha lectura rápida nos lleve a error en cuanto a ¿Que delitos son los que más se producen o más condenados arrojan al cabo del año?

Pues formulada dicha pregunta se puede apreciar que, dentro de los delitos contra el patrimonio y el orden socioeconómico, se alojan hasta 13 delitos distintos, entre los que se encuentran los hurtos y los robos como más significativos, ocupando condenados por valor de 47.533 y 18.149 casos respectivamente⁴⁴, pero que engloba y enumera también, datos de condenados por robos de vehículos, defraudaciones, usurpaciones o delitos de daños, ya que todos ellos pertenecen al grupo de delitos contra el orden socioeconómico, encuadrado dentro del mismo título XIII del código penal⁹.

Sin en cambio, en el título que ocupa, los delitos contra la seguridad colectiva (título XVII), es sustancialmente más pequeño en cuanto al número de delitos que contiene, y es ahí cuando se puede ver que el delito contra la seguridad vial abarca el 90% del total del número total de delitos que contiene el citado título, puesto que el número de condenados por delitos contra la seguridad colectiva es de un total de 80.054 de condenados en 2020⁴³, de los cuales

⁴³ <https://ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=25997>

⁴⁴ <https://ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=25997#!tabs-tabla>

70.540 lo son por delitos contra la seguridad del tráfico y 9.332 por delitos contra la salud pública⁴³, quedando un resultado pequeño para los dos delitos que restan en dicho título (delito de riesgo catastrófico y delito de incendio con los insignificantes números dado en las cifras que nos movemos de 14 y 168 condenados respectivamente).

Por lo tanto, aunque el número de casos con respecto a cada título es mayor en el de delitos contra el patrimonio y el orden socioeconómico, también es cierto que si nos ceñimos al número de casos condenados por delito específico, los delitos contra la seguridad vial ocupan el primer lugar en todos los años analizamos en la figura 4.

En este punto, llama la atención como curiosidad la tendencia ascendente de todos los condenados de los años analizados en la figura menos todos los que están dentro del año 2020, donde hay un descenso generalizado en casi todos los delitos y que se podría relacionar con la tan grave pandemia del SARS-CoV-2- que nos asola desde 2020, pero que no sabremos si tendrá relación directa hasta que se erradique y se vuelva a la normalidad previa a la pandemia. Ahí será, cuando se podrá apreciar si la tendencia sigue siendo descendente o si por el contrario vuelve a subir como en años anteriores.

Hacer referencia para finalizar este apartado observar la evolución del delito a estudio en cuestión y su evolución durante estos últimos años en cuanto al número de condenados se refiere y que nos lleva sin duda a apreciar la dimensión del problema.

En la figura número 5, se puede observar cómo los datos dan una tendencia descendente prácticamente constante, con unos datos esperanzadores, si nos aferramos a la diferencia de condenados en tan solo 7 años, donde el número de estos es en 2020 de 30.000 menos que en 2013.

En la leyenda de la figura se puede ver numéricamente como se produce un descenso de varios miles de condenados menos de un año a otro, sin duda muestra de que está habiendo una concienciación por parte de los conductores, en cuanto a separar los términos alcohol y conducción.

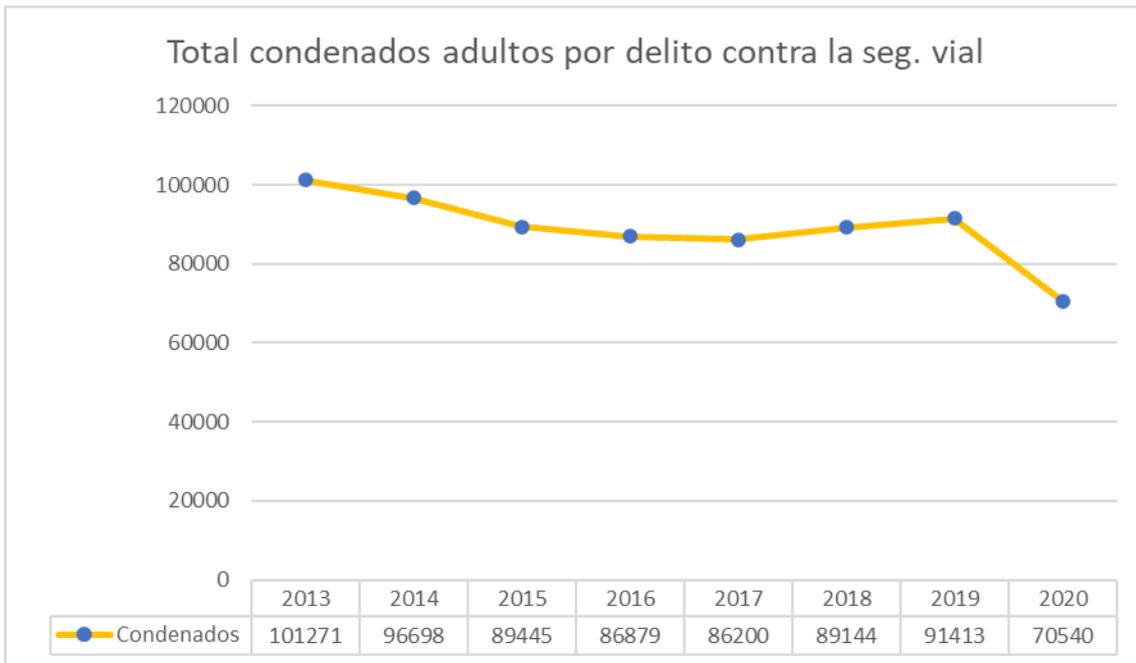


Figura 5.- Elaboración propia. Datos extraídos del INE, condenados delitos contra la seguridad vial 2013-2020. Fuente: INE⁴⁵



⁴⁵Sitio web: <https://ine.es/consul/serie.do?d=true&s=222-3816&c=2&nult=15>

6.2.- Alcohol y drogas dentro de los delitos contra la seguridad vial.

La conducción bajo los efectos de alcohol o drogas tóxicas son los casos más habituales dentro de todos los que se dan dentro de los delitos contra la seguridad vial.

Según datos que se desprenden de los informes anuales de la fiscalía de seguridad vial, por medio del fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas⁴⁶, alrededor de un tercio de los delitos totales que ocurren en el país, lo son por los delitos encuadrados dentro de los delitos contra la seguridad vial⁴⁷, pero directamente relacionados con la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o con presencia de drogas tóxicas, sustancias estupefacientes o análogas, tal y como refleja la siguiente tabla.

AÑO	Nº TOTAL DELITOS	Nº DELITOS SEG. VIAL	PORCENTAJE DELITOS SEG. VIAL SOBRE DELITOS TOTALES	DELITOS POR ALCOHOL O DROGAS	PORCENTAJE DE ALCHOL Y DROGAS SOBRE DELITOS SEG. VIAL
2013	221.590	83.382	37,6%	53.793	64,51%
2014	221.063	85.551	38,7%	58.607	68,51%
2015	245.834	83.283	33,8%	57.313	68,82%
2016	246.937	80.831	32,7%	50.552	62,54%
2017	256.096	81.951	32,0%	51.085	62,34%
2018	262.541	89.264	34,0%	56.173	62,93%
2019	268.266	80.480	30,0%	48.078	59,74%
2020	242.846	66.648	27,4%	38.241	57,38%

Tabla 1 elaboración propia. Porcentajes de condenados totales frente a condenados por delitos contra la seguridad vial y condenados por alcohol y drogas. Años 2013-2020. Fuente INE y memorias anuales fiscalía⁴⁸

⁴⁶ <https://www.fiscal.es/-/bartolome-vargas-cabrera>

⁴⁷ Sitio web: <https://revista-org2.dgt.es/es/noticias/nacional/2020/07JULIO/0724-Fiscalia-Seguridad-Vial.shtml> (Revista DGT, Julio 2020)

⁴⁸ Datos extraídos de los siguientes sitios web:

<https://www.fiscal.es/documents/20142/281902/nota+de+prensa+31-7-19.pdf/04d7023d-f24e-0592-169b-12877c162e99?t=1568109799936>

<https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2016/09SEPTIEMBRE/0907Memoria-Fiscalia-2016.shtml>

<https://revista-org.dgt.es/images/Delitos-contra-la-seguridad-vial-en-Espana-2012-2015.pdf>

https://www.fiscal.es/memorias/memoria2021/FISCALIA_SITE/index.html

<https://www.fiscal.es/-/la-fiscalia-de-seguridad-vial-presenta-memoria-estadistica-ante-la-operacion-salida>

https://www.ine.es/prensa/ec_am_2020.pdf

https://www.ine.es/prodyser/espa_cifras/2014/files/assets/basic-html/page53.html

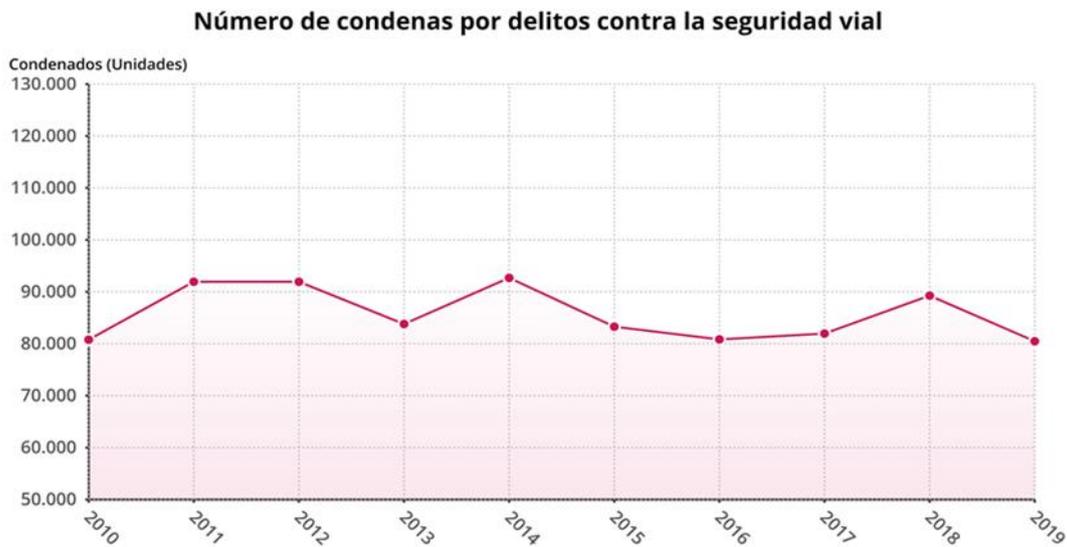


Figura 6. Condenas por delitos contra la seguridad vial, años 2010-2019 Fuente: Updata.es⁴⁹

Como se puede ver en la figura anterior tenemos en el gráfico una constante que no sufre relativamente altibajos y que oscila desde 2010, entre los 80.000 y los 90.000 casos. Hechos que concuerda con los datos de la figura 5, pero que sin duda son demasiado elevados en comparación con el número de delitos cometidos y sin duda representan un alto coste para la sociedad en víctimas, tanto mortales como heridas.

El hecho de la presencia tan elevada de dichas sustancias en la conducción se confirma con los datos arrojados de los informes que publica la fiscalía y de donde por ejemplo destaca que en 2018 el 62% de los expedientes que se formularon dentro de los delitos contra la seguridad vial, lo fueron por presencia de alcohol y drogas en el organismo.

6.3.- Porcentaje de fallecidos con presencia de alcohol o drogas en el organismo.

Los últimos datos que se han encontrado sobre el tema que nos ocupa, son los elaborados por el Instituto nacional de toxicología y ciencias forenses (INTCF) en colaboración con el observatorio nacional de seguridad vial de la DGT, los

⁴⁹ Sitio web: <https://www.epdata.es/numero-condenados-delitos-contra-seguridad-vial/914cff59-7b88-440f-af39-c7a2cc61044a>

cuales se han plasmado dentro de la memoria “Hallazgos toxicológicos en víctimas mortales de accidentes de tráfico en 2020” y que presentó el pasado 2021 los siguientes resultados.

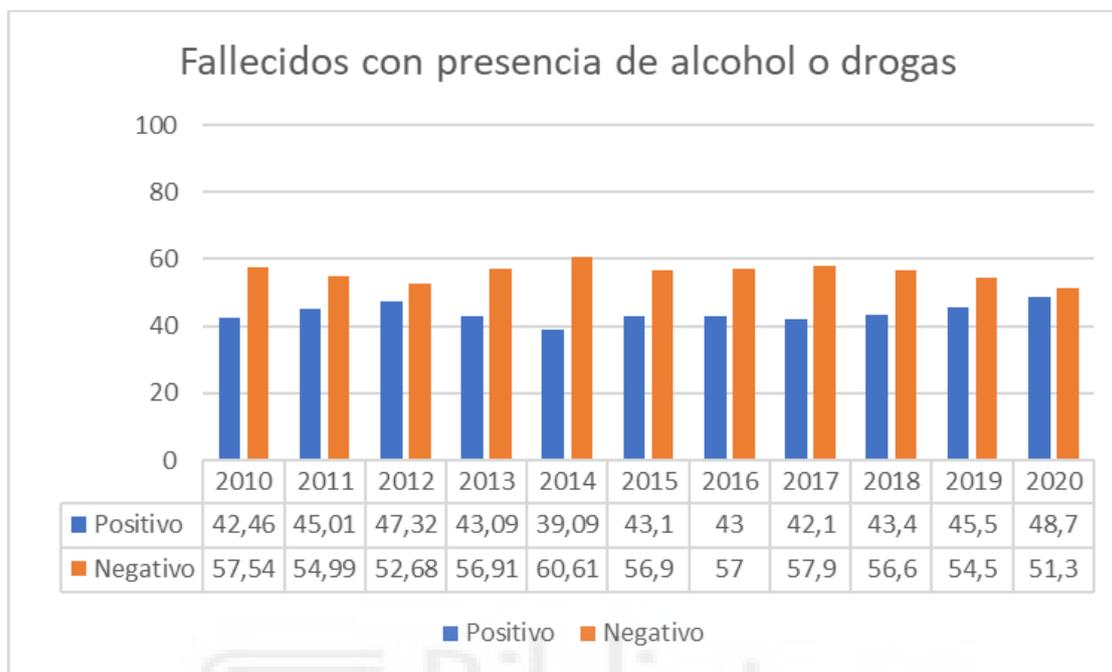


Figura 7 de elaboración propia, porcentaje de fallecidos con presencia de alcohol o drogas en el organismo. Fuente: Instituto nacional de toxicología y ciencias forenses (INTCF)

Tras realizar una recopilación de las memorias que cada año publica el INTCF en colaboración con el observatorio nacional de seguridad vial, podemos afirmar que en un porcentaje de más del 40% de los fallecidos de cada año, arrojaron resultados positivos en alcohol o drogas en su organismo⁵⁰, hecho que resulta alarmante por su elevado número, además de por la continuidad en los datos, puesto que se puede apreciar como en los últimos 10 años los porcentajes han sido muy similares e incluso se aprecia como se produce una lenta evolución al alza del número de fallecidos, alcanzando un 6% más de fallecidos con presencia positiva en 2020 que en 2010.

A este respecto, reseñar que dichas memorias, considera positivo la mera presencia de drogas en el organismo y por parte del alcohol, un resultado

⁵⁰ Sitio web: <https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2019/07JULIO/0718-Informe-alcohol-drogas.shtml>

positivo, lo es de acuerdo con la legislación vigente⁵¹. Entendiendo que se contabiliza como positivo cuando el hecho pueda ser punible y no solo con la mera presencia, como ocurre en el caso de las drogas o psicofármacos.

Otro dato a tener en cuenta y que mostramos en la figura 8, es la proporción que encontramos en los fallecidos, si los separamos por su sexo. Donde se puede apreciar que es absolutamente abrumadora, a la par que preocupante, y que sin duda debe hacer reflexionar a las administraciones, donde está el problema y si se sabe cómo poder atajar tan alta diferencia de fallecidos entre sexos.

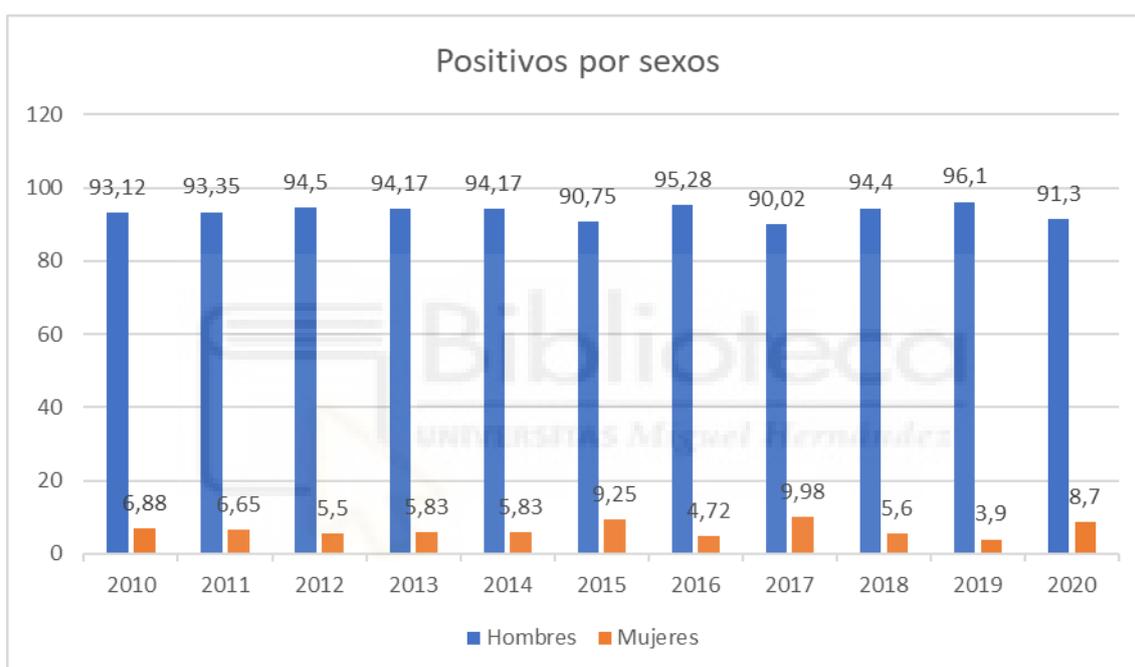


Figura 8 de elaboración propia. Resultado positivo por sexo años 2010-2020. Fuente: INTCF⁵²

En esta misma relación, datos de la DGT afirman que los hombres mueren 4,3 veces más en accidentes de tráfico que las mujeres⁵³, donde la misma DGT en estudio presentado el pasado 2021 sobre la siniestralidad vial en España,

⁵¹

<https://www.mjusticia.gob.es/es/ElMinisterio/OrganismosMinisterio/Documents/Hallazgos%20Toxicol%C3%B3gicos%20en%20Victimas%20Mortales%20de%20Accidente%20de%20Tráfico.%20Memoria%20%202020.pdf>, pagina 13.

⁵² Memorias anuales de los años 2010 al 2020 del Instituto nacional de toxicología y ciencias forenses. Sitio web: <https://www.mjusticia.gob.es/es/ministerio/organismos-entidades/instituto-nacional/documentacion/memorias>

⁵³ https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/dgt-en-cifras/24h/Las-principales-cifras-2020_v1.pdf

afirma que el pasado 2020 fallecieron 1370 personas, de las cuales, 1103 hombres por 265 mujeres⁵⁴, superando la siniestralidad de los hombres al de las mujeres en todos los grupos de edad.

6.4.- Drogas, estupefacientes y sustancias análogas.

Son muchas las sustancias que entrarían en este tipo penal, recordando además que en que en este apartado caben todo tipo de elemento que puedan alterar en cualquier manera nuestro organismo.

Hay que recordar que en este apartado puede ser punible desde la presencia de una droga en el organismo como puede ser la cocaína, hasta dar positivo por la ingesta de cualquier medicamento que contenga un derivado de las sustancias que el ministerio de sanidad ha catalogado como que puedan afectar a la percepción en la conducción y que por lo tanto su ingesta pase a ser incompatible con la conducción salvo prescripción médica, como puede ser el caso del diazepam.

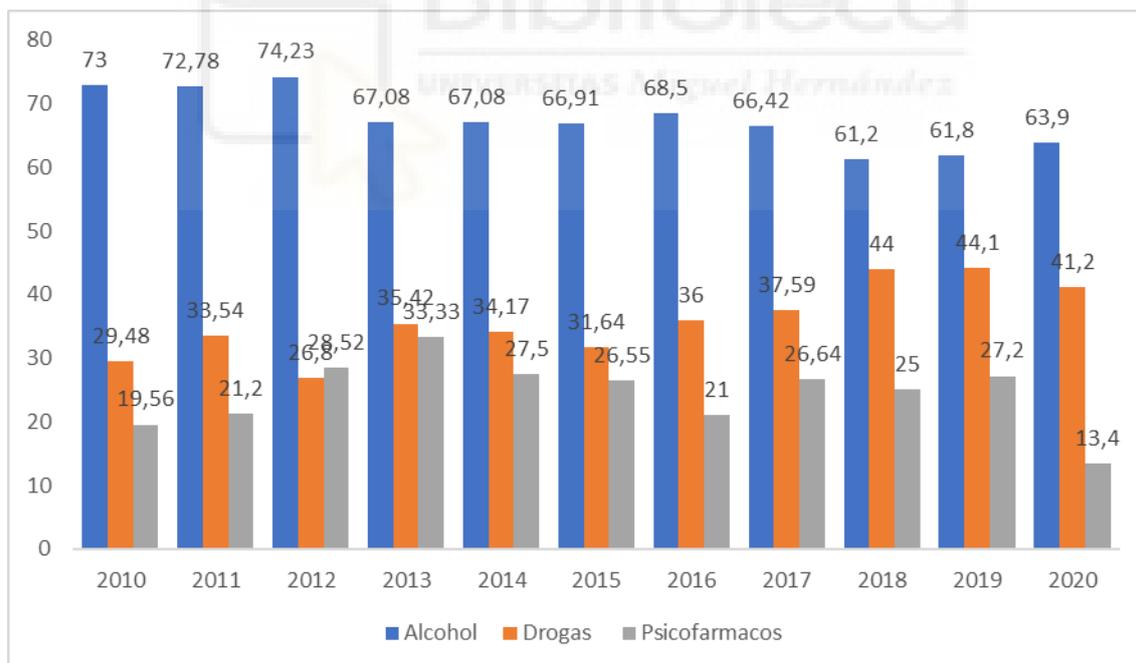


Figura 9, de elaboración propia a partir de los anuarios del INTCF. Presencia en % de alcohol, drogas, psicofármacos en conductores sin tener en cuenta las posibles asociaciones. Fuente: INTCF⁵⁵

⁵⁴ Sitio web: https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/_galleries/downloads/dgt-en-cifras/24h/Las-principales-cifras-2020_v1.pdf

⁵⁵ Sitio web: <https://www.mjusticia.gob.es/es/ministerio/organismos-entidades/instituto-nacional/documentacion/memorias>

En la figura 9 se puede apreciar como todos los años el porcentaje mayor, como causa punible en los conductores es el alcohol, seguido de las drogas y en menor medida, aunque con unos porcentajes cercanos en todos los años al 20 %, los psicofármacos. En estos datos hay que tener en cuenta que muchas veces se producen asociaciones de consumo, ya que no es raro que, en un conductor, aparezca presencia simultanea de alcohol y drogas, alcohol y psicofármacos o drogas y psicofármacos.

Estas variaciones pueden llegar a ser tantas como la casuística nos permita pensar, ya que las circunstancias de cada conductor pueden ser tan variables como la vida misma.

En este sentido y en cuanto al los datos que se desprenden de las memorias anuales presentadas por el instituto nacional de toxicología y ciencias forenses las drogas con más presencia en los conductores en los últimos años han sido las que muestra el grafico de la figura 10.

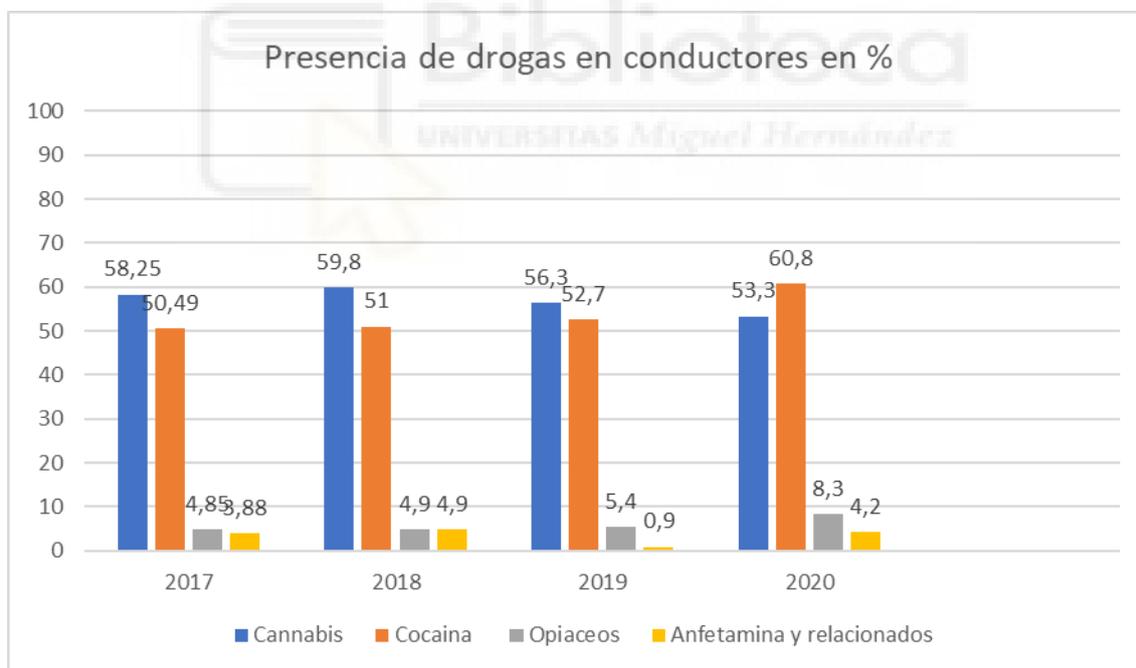


Figura 10 de elaboración propia sobre presencia de drogas en conductores, años 2017-2020. Fuente: Instituto nacional de toxicología y ciencias forenses (INTCF)⁵⁶

⁵⁶ Anuarios INTCF, años 2017-2020. Sitio web: <https://www.mjusticia.gob.es/es/ministerio/organismos-entidades/instituto-nacional/documentacion/memorias>

De los datos de la figura 10, observamos que las dos sustancias que más ampliamente se encuentran en el organismo de los fallecidos son el cannabis y la cocaína.

Cabe resaltar en este apartado, como síntoma preocupante, el importante incremento que ha tenido la cocaína en este último año analizado, superando al cannabis, como sustancia que normalmente ocupa el primer puesto en el consumo por parte de los conductores. Se puede observar el gran incremento que ha tenido con respecto a otros años situándose un 8 y hasta un 10% más elevado que años anteriores.

Como hemos mencionado anteriormente, dentro del organismo de los conductores fallecidos no siempre se haya únicamente una sustancia, encontrándose con mucha asiduidad la presencia de varias sustancias a la vez, siendo las más frecuentes las que se muestran en la tabla de la figura 11, donde la combinación más usual en todos los años estudiados es la de alcohol y cocaína, seguida de alcohol y cannabis e incluso encontrando mezclas tan exageradamente peligrosas como la del alcohol, cannabis y cocaína juntas en porcentajes en 2019 del 20% y del 15,4% en 2020.

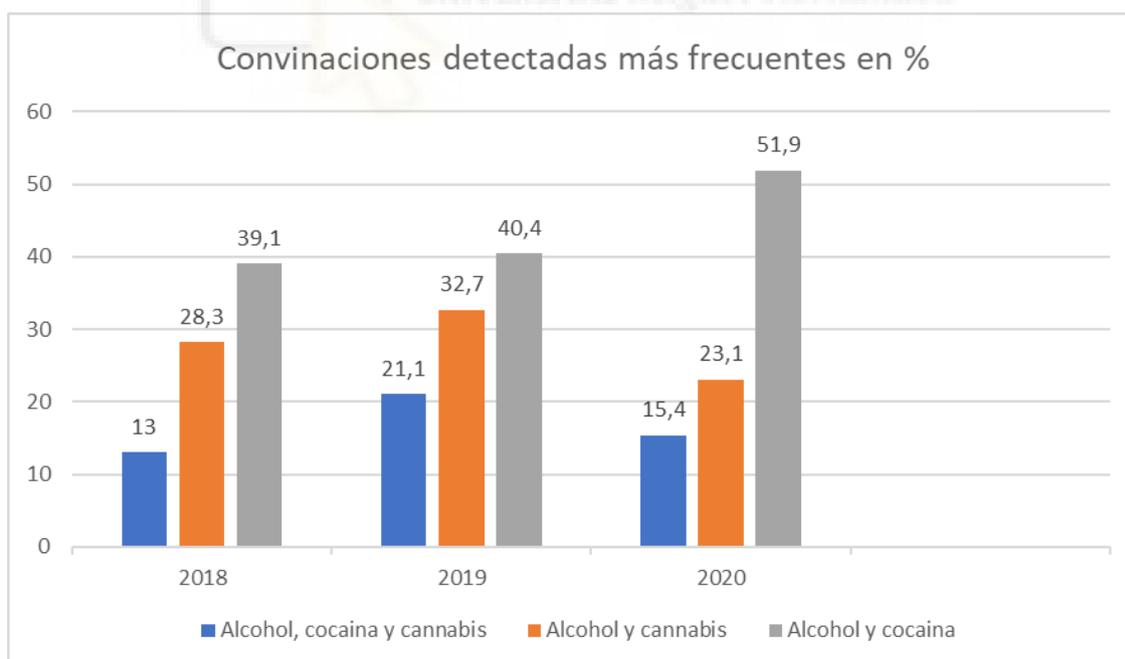


Figura 11 de elaboración propia con combinaciones de sustancias más frecuentes en conductores fallecidos durante los años 2018-2020. Fuente: INTCF⁵⁷

⁵⁷ Anuarios años 2018-2020 del INTCF. Sitio web: <https://www.mjusticia.gob.es/es/ministerio/organismos-entidades/instituto-nacional/documentacion/memorias>

6.5.- Evolución del porcentaje de conductores positivos según el resultado toxicológico durante los últimos años.

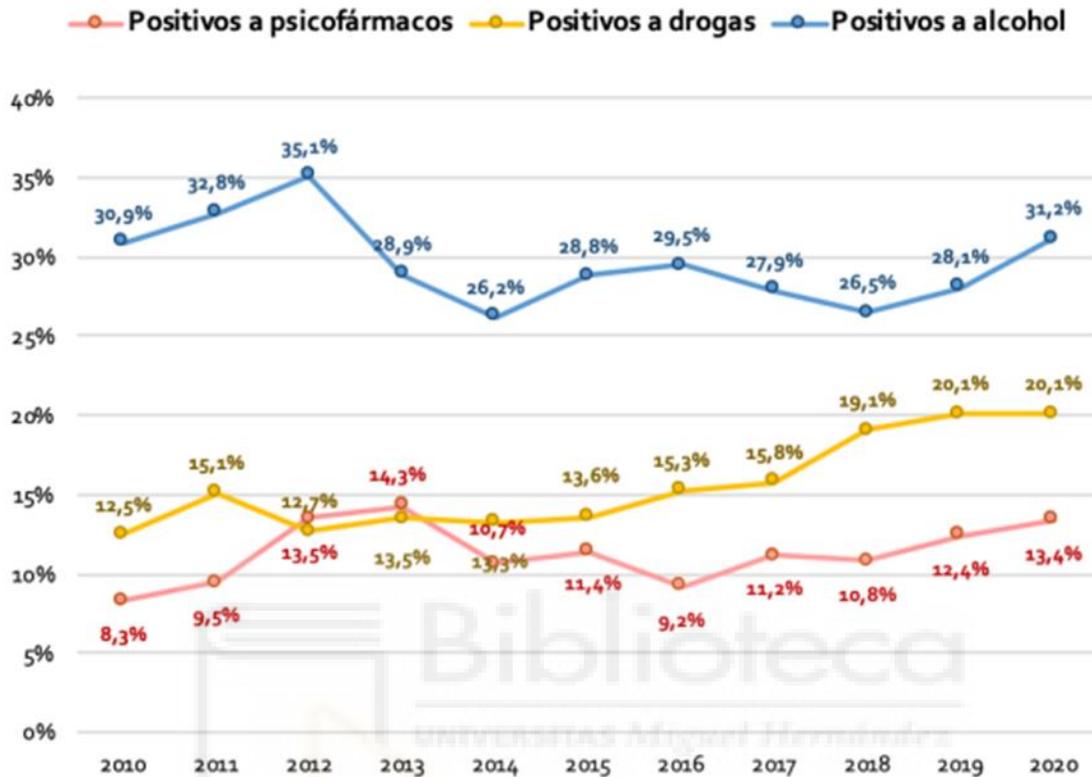


Figura 12. Evolución 2010-2020 de conductores con positivos en tóxicos. Fuente: Memoria anual año 2020 INTCF

Con relación a los datos de la figura 12 en los últimos años, vemos que en lo referente al alcohol después de una significativa caída a partir del año 2012 de un 9% en 2014 se ha estabilizado levemente, pero viéndose un ligero ascenso hasta 2020 que sitúa dichos datos a niveles similares a los de 2010.

Sin en cambio, sí que se desprenden de dichos datos, como ya hemos comenzado a indicar anteriormente, la evolución ascendente que en estos últimos años se puede apreciar en drogas y psicofármacos. Observándose un aumento en 2020 respecto a 2010 de un 8% en cuanto a los positivos en drogas se refiere. Y un aumento en el mismo periodo de tiempo de un 5% en positivos por psicofármacos.

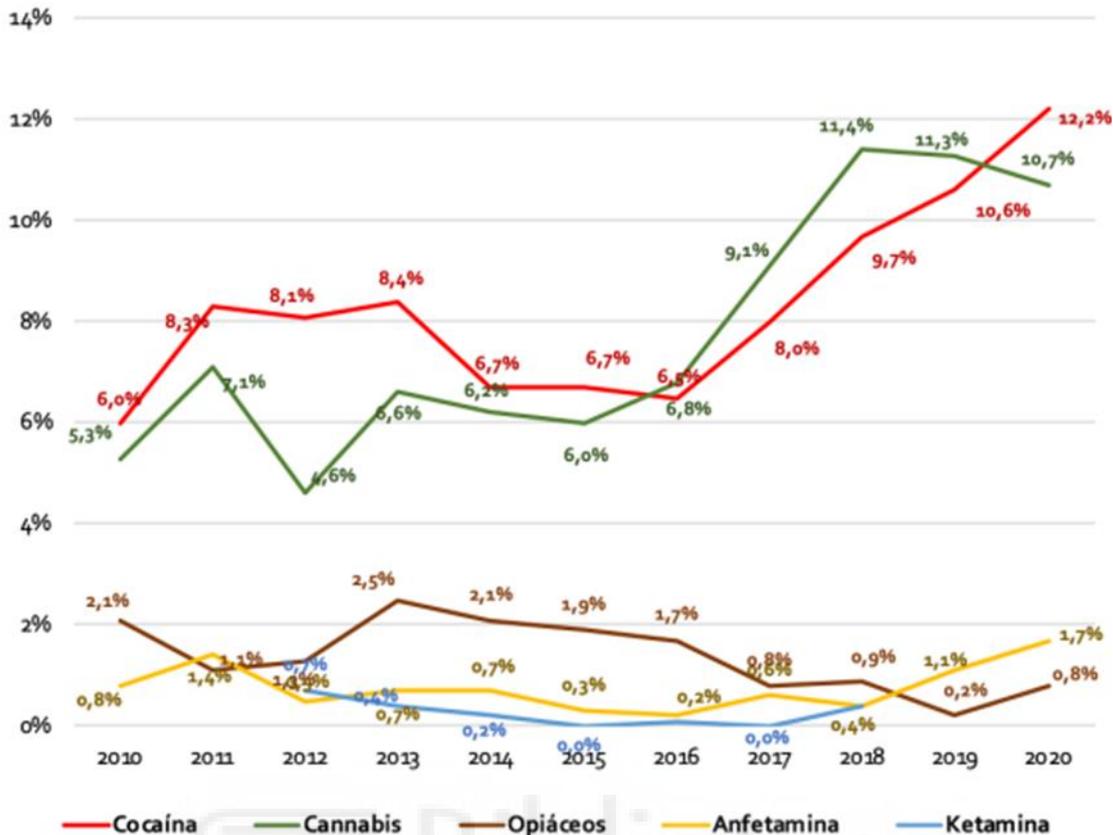


Figura 14. Evolución 2010-2020 del porcentaje de conductores positivos por tipo de droga. Fuente: Memoria anual 2020 INTCF.

De los datos que el instituto nacional de toxicología y ciencias forenses ofrece en la figura 14, perteneciente a la memoria anual de 2020 vemos, en relaciona de la evolución a lo largo de los años de los positivos por tipo de droga que en el caso de los opiáceos, anfetamina y ketamina, su presencia más o menos es constante, sufriendo un aumento de casi 1 punto en el caso de las anfetaminas en el periodo de 10 años analizados, pero descendiendo 1,3 en el caso de los opiáceos.

Donde sí que se aprecia un alarmante aumento en el consumo de cannabis y cocaína entre los conductores fallecidos en accidentes de tráfico. Donde se produce un incremento desde el año 2016 hasta el 2020 del 5,7% en el caso de la cocaína y de un aumento en el caso del cannabis del 3,9%, cuyo consumo disminuye durante 2020 con respecto a 2019 solo un 0,6%.

Por último, y para cerrar este análisis, hacernos eco de los datos arrojados por la nota de prensa del fiscal de sala coordinador de seguridad vial de 19 de julio

de 2021 donde establece las siguientes reflexiones en cuanto al consumo de alcohol y drogas en la conducción:

“La última y recientemente presentada Memoria de Tráfico del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF) de 2018, por referencia a los análisis toxicológicos efectuados a las víctimas mortales de accidentes de tráfico correspondientes a ese año, revela, en porcentajes muy similares a los de los años precedentes, que, sobre una muestra de 535 conductores fallecidos, el 43% de ellos(232) presentaron resultados positivos en sangre a drogas de abuso y/o psicofármacos y/o alcohol, de ellos el 44% de los positivos (102) drogas de abuso solas o asociadas a alcohol y/o psicofármacos con una relevancia muy superior de los resultados positivos a cannabis (59%) y cocaína (51%) con respecto al resto de sustancias tóxicas. En la evolución interanual del porcentaje de conductores con resultado toxicológico positivo, la Memoria del INTCF destaca que en los tres últimos años se observa una ligera tendencia a la baja en el consumo de alcohol, pero una tendencia al alza en el consumo de drogas, que se incrementa en casi nueve puntos porcentuales desde 2008 a 2018, específicamente de cannabis y cocaína desde 2016”⁵⁸.



⁵⁸ Sitio web:

<https://www.fiscal.es/documents/20142/0/NOTA+PRENSA+DE+19.7.2019+CONTROLES+DROGAS.pdf/d80cfbce-b0d0-5832-58bd-ca88666fcb02>

7.- Discusión y conclusiones

Sin duda nuestras conclusiones pueden partir de la base que en la seguridad vial intervienen factores como, las características de las vías de comunicación, el vehículo y sus características técnicas y el factor humano, este último sin duda, el factor más importante según todos los expertos dentro de la seguridad vial, ya que como señalamos al comienzo de este trabajo será él, el que adapte su comportamiento, mejor o peor, a las condiciones del tráfico o la vía, al igual que conduzca con mayor o menor diligencia para con el resto de usuarios de la vía.

Dicho esto, e introduciéndonos en el estudio de los datos arrojados en este análisis podemos afirmar que desde que existen datos sobre los accidentes de tráfico, su número es ascendente año tras año, hasta 1989, donde se produce el número máximo de fallecidos en accidente de circulación, y donde desde entonces se viene produciendo una constante tendencia a la baja hasta la actualidad (Figura 1).

En referencia a dichos datos, se puede apreciar cómo, a pesar de haber un aumento de accidentes de circulación, ligado sin duda al aumento del parque móvil español, se aprecia que el número de fallecidos ha disminuido, viéndose aumentado el número de heridos no hospitalizados (Figura 2). Hecho que nos deja afirmar que la gravedad de dichos accidentes se ha visto reducida, en parte por las mejoras en seguridad de los vehículos y de las carreteras, además de que puedan ir surtiendo efecto las medidas que hayan efectuado los poderes públicos con las distintas estrategias o programas en seguridad vial, así como las distintas reformas en el ámbito legislativo pero que son difíciles de atribuir en un número porcentaje a una de estas variables (Reformas del código penal o de los distintos reglamentos que afecten al tráfico, campañas concienciación DGT o de medios de comunicación, educación seguridad vial escolar, etc.), habiendo de interpretarlas todas juntas.

De los resultados extraídos en la figura 3 se puede afirmar que los delitos contra la seguridad vial es el más castigado de todo el espectro penal español.

En los últimos años, sigue el descenso sistemático de este tipo de delitos, viéndose una reducción muy significativa en el año 2020 de más de 20.000 condenados menos, pero que muy probablemente se le pueda achacar al descenso de la circulación de vehículos en general, a raíz de los confinamientos producidos a consecuencia del COVID'19 (figura 4).

De esa misma figura se aprecia un acercamiento de delitos como las lesiones o hurtos, pero que no se debe al aumento de esos hechos, si no a la distinta calificación, ya que en el año 2015 se produce reforma del código penal por medio de la LO 1/15, que elimina las faltas, pasando a partir de ese momento alguna de estas acciones a infracción administrativa y otros como es el caso de los hurtos y lesiones a ser considerados delitos leves. Por lo que se puede afirmar que los delitos contra la seguridad vial son los que más se dan en España.

En cuanto a los que verdaderamente nos ocupa en este análisis, de los datos que se desprenden tanto del INE como de las memorias de fiscalía de los últimos años, los delitos contra la seguridad vial son parte del 30% del total de los delitos producidos en nuestro país, viéndose en este aspecto un ligero descenso cada año, que nos lleva a apreciar una minoración del 10% en cada porcentaje de los delitos contra la seguridad vial con respecto a los totales, a pesar de que estos han subido. Ejemplo valido es que, en 2020 con respecto a 2013 el porcentaje es de 27,4% (66.648) de los 242.846 totales, lo son contra la seguridad vial (tabla 1) por el 37,6% (83.380) de los 221.590 totales del año 2013 (ver tabla 1).

Igualmente, de dicha tabla se puede ver como alrededor del 60% de las condenas por delitos contra la seguridad vial, lo son por delitos relacionados con presencia de alcohol o drogas (tabla 1). Viéndose en este aspecto también como se produce un descenso notable desde 2013 hasta 2020.

Por lo que respecta a los fallecidos con presencia de alcohol o drogas, los datos mostrados por el INTCF son de casi un 50% en cada año, dando para el año 2020 un 48,7% de positivos (figura 7).

En cuanto a ese 50% de positivos en cada año, cabe reseñar que, en todos los años sujetos a estudio, más de un 90% de los fallecidos fueron hombres (figura 8).

Sobre las sustancias más detectadas en los fallecidos se encuentran el cannabis y la cocaína. Siendo la combinación más detectada la de alcohol más cocaína, seguida de la de alcohol más cannabis.

Dicho todo lo anterior, podemos destacar como conclusiones finales que, sí que se aprecian mejoras en los resultados de la siniestralidad vial, a partir de tanto las modificaciones legislativas, como las administrativas que sirven para observar un constante descenso desde los años 90, observándose un descenso continuo de fallecidos en carretera.

Pero que, por otro lado, aunque se ven pequeños descensos en los delitos contra la seguridad vial, es preocupante que el 50% de estos fallecidos presente alcohol o drogas en el organismo, al igual que el dato de que el 90% de estos fallecidos sean hombres son factores que sin duda habría que tener en cuenta a la hora de mejorar los programas de concienciación y seguridad vial. Al igual que potenciar la información de lo peligroso de la conducción tras la mezcla de varias de estas sustancias, hecho que se observa que está en continuo crecimiento.

8.- Bibliografía

8.1.- Legislación

- ✓ Ley Orgánica 2/86, de 13 de marzo, de Fuerzas y cuerpos de seguridad.
- ✓ Ley de 9 de mayo de 1950 sobre uso y circulación de vehículos a motor.
- ✓ Ley Orgánica 10/95, de 23 de noviembre, del código penal.
- ✓ Ley orgánica 15/07, de 30 de noviembre, por la que se modifica la LO 10/95, de 23 de noviembre, del código penal en materia de seguridad vial.
- ✓ Real Decreto 320/94, de 24 de febrero, por el que se aprueba el reglamento del procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
- ✓ Real Decreto Legislativo 6/15, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad y vial.
- ✓ Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el reglamento general de circulación.
- ✓ Instrucción 3/2006, de 3 de julio de 2006, sobre criterios de actuación del ministerio fiscal para una efectiva persecución de los ilícitos penales relacionados con la circulación de vehículos a motor.
- ✓ Orden ITC/3707/2006, de 22 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del estado de los instrumentos destinados a medir la concentración de alcohol en el aire espirado.
- ✓ Real Decreto de 14 de septiembre de 1882, aprobatorio de la Ley de enjuiciamiento criminal (Lecrim).
- ✓ Ley Orgánica 5/10, de 22 de junio, por la que se modifica la LO 10/95, de 23 de noviembre, del código penal.
- ✓ Ley orgánica 1/15, de 30 de marzo, por la que se modifica la LO 10/95, de 23 de noviembre, del código penal.

8.2.- Jurisprudencia

- ✓ STS. 1/2002, de 22 de marzo.
- ✓ STS 1133/2001, de 11 de junio.
- ✓ STC 173/1997, de 14 de octubre.
- ✓ STS 3/1999 de 9 de diciembre (Sala 2ª de lo penal).
- ✓ STC 161/1997, de 2 de octubre.

8.3.- Webgrafía y bases de datos

- ✓ Instituto nacional de estadística (INE). Disponible en: <https://www.ine.es/>
- ✓ Instituto nacional de toxicología y ciencias forenses (INTCF). Informes anuales. Disponible en: <https://www.mjusticia.gob.es/es/ministerio/organismos-entidades/instituto-nacional/documentacion/memorias>
- ✓ Udata. Disponible en: <https://www.epdata.es/>
- ✓ Informes y memorias de fiscalía seguridad vial. Disponible en: <https://www.fiscal.es/-/seguridad-vial>
- ✓ Dirección general de tráfico. Disponible en: <https://www.dgt.es/inicio/>
- ✓ Anuarios estadísticos del ministerio del interior. Disponible en: <http://www.interior.gob.es/web/archivos-y-documentacion/documentacion-y-publicaciones/anuarios-y-estadisticas>
- ✓ Revista DGT. Disponible en: <https://revista.dgt.es/es/>