



# Revista Científica del Centro Universitario de la Guardia Civil

# Revista *Lógos* Guardia Civil

**Seguridad Vial:**  
De la estrategia a la conducción  
de Unidades de Seguridad Vial

**número 2**  
**enero 2024**







Edita:

Ministerio del Interior. Secretaría General Técnica. Madrid.

Catálogo de Publicaciones de la Administración General del Estado:

<https://cpage.mpr.gob.es>.

Revista Logos Guardia Civil

Revista Científica del Centro Universitario de la Guardia Civil

Fecha edición: enero 2024

NIPO (papel): 126-23-018-2

NIPO (en línea): 126-23-019-8

Depósito Legal: M-3619-2023

ISSN: 2952-3249

ISSN en línea: 2952-394X

Entidad responsable:

Centro Universitario de la Guardia Civil

Área de Investigación

Paseo de la Princesa, s/n

28300 Aranjuez (Madrid)

e-mail: [investigacion@cugc.es](mailto:investigacion@cugc.es)

Diseño y maquetación:

Oficina Área de Investigación

Las opiniones emitidas en esta publicación son de exclusiva responsabilidad de sus autores.

La publicación de esta Revista y su difusión se lleva a cabo de acuerdo con las políticas de acceso abierto a la producción científica. De esta forma, y con el fin de hacer llegar el conocimiento a toda la sociedad, esta Revista publica todos los artículos y demás contenidos digitales de forma libre y gratuita bajo licencia de tipo Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0) (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>).



**DIRECTOR**

Francisco Díaz Alcantud. Teniente General de la Guardia Civil. Director CUGC.

**REDACTOR JEFE**

Blas Guillamón Campos. Teniente Coronel de la Guardia Civil. CUGC.

**SECRETARIO**

Oliver Cadenas Roldán. Comandante de la Guardia Civil CUGC.

**CONSEJO DE REDACCIÓN**

Francisco Díaz Alcantud. Teniente General de la Guardia Civil. Director CUGC.

Blas Guillamón Campos. Teniente Coronel de la Guardia Civil. CUGC.

Dr. Carlos Fernández Liesa. Catedrático de Derecho Internacional Público y Relaciones Internacionales. Delegado de la UC3M en el CUGC.

Dra. Ana M<sup>a</sup> Garrocho Salcedo. Vicedecana Estudios Internacionales – Derecho UC3M.

Dr. Francisco López Muñoz. Catedrático de Farmacología. Vicerrector Investigación y Ciencia – UCJC.

Dra. Clara Sainz de Baranda Andujar. Directora Instituto Estudios de Género – UC3M.

Dr. Manuel Díaz Martínez. Catedrático Derecho Procesal – UNED.

Dr. Jordi Gimeno Beviá. Vicedecano Investigación e Internacionalización. Facultad Derecho – UNED.

Dr. Antonio Mas López. Vicerrector de Política Científica – UCLM

Dra. Amaya Arnáiz Serrano. Subdirectora Instituto Alonso Martínez de Justicia y Litigación – UC3M.

Dr. Cástor M. Díaz Barrado. Catedrático Derecho Internacional Público y Relaciones Internacionales – URJC.

Carlos Berbell Bueno. Periodista. Director Diario Confilegal.

Oliver Cadenas Roldán. Comandante de la Guardia Civil. Secretario.

**COMITÉ CIENTÍFICO**

Francisco Díaz Alcantud. Teniente General de la Guardia Civil. Director CUGC.

Anselmo del Moral Torres. Coronel de la Guardia Civil. Director Ejecutivo CUGC.

Dr. Eduardo Martínez Viqueira. General Jefe de Personal de la Guardia Civil.

Jacobo Barja de Quiroga López. Magistrado Presidente de la Sala 5<sup>a</sup> del Tribunal Supremo.

Julián Sánchez Melgar. Magistrado. Sala 2<sup>a</sup> del Tribunal Supremo.

Dr. Juan Díez Nicolás. Catedrático de Sociología. Miembro de la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas.

Dr. Juan Aparicio Barrera. Editor Revista Logos Ciencia & Tecnología. Colombia.

Dr. Pablo Morenilla Allard. Catedrático Derecho Procesal – UCLM.

Dr. Jacobo Dopico Gómez-Aller. Catedrático Derecho Penal – UC3M.

Dr. Fernando Bandrés Moya. Catedrático de Medicina Legal – UCM.

Oliver Cadenas Roldán. Comandante de la Guardia Civil. Secretario.

Página oficial Revista Logos Guardia Civil

<https://revistacugc.es>



Página oficial CUGC

<https://www.cugc.es>







## ÍNDICE

INTRODUCCIÓN .....	9
--------------------	---

### I.- COLABORACIONES

Necesidad de una fiscalía especializada en seguridad vial .....	13
<i>Luis del Río Montesdeoca</i>	
Praxis del delito de fuga del lugar del accidente del art. 382 bis CP (LO 2/2019, de 1 de marzo y LO 11/2022, de 13 de septiembre) .....	51
<i>Vicente Magro Servet</i>	

### II.- TRABAJOS DE INVESTIGACIÓN

El quebrantamiento de las inmovilizaciones de vehículos en las vías interurbanas de Cantabria .....	73
<i>Sergio García Palacín</i>	
Aspectos criminológicos en materia de seguridad vial. Informes técnicos criminológicos .....	99
<i>Isaac Llorente Blanco</i>	
Prevalencia y aspectos criminológicos del consumo de alcohol y otras drogas en conductores sometidos a pruebas de detección en el ámbito urbano durante la pandemia por coronavirus .....	117
<i>Iván Marcos Ortiz; Josefa Muñoz Ruiz; Eduardo Osuna Carrillo de Albornoz</i>	
Delitos de homicidio y lesiones imprudentes cometidos con vehículo de motor o ciclomotor .....	141
<i>Rocío Martín Ríos</i>	
Siniestralidad vial grave en vías interurbanas de la Región de Murcia con implicación de conductores extranjeros.....	165
<i>José Javier Martínez Martínez</i>	
Riesgos asociados a la intervención en siniestros viales con implicación de vehículos eléctricos .....	189
<i>José Antonio Mérida Fernández</i>	
La micromovilidad de VMP en vías urbanas .....	217
<i>Pedro José Molina García</i>	

Dispositivos operativos en vías públicas con límite de velocidad de hasta 50 km/h. Análisis, revisión y actualización del procedimiento .....	249
<i>Alberto Page de la Azuela</i>	
El futuro en la investigación y reconstrucción de siniestros viales. El dispositivo E.D.R (Event Data Recorder) y su aplicación para ayudar a reducir la siniestralidad.....	275
<i>Ricardo Serrano de Andrés</i>	
El bien jurídico protegido en los delitos contra la seguridad vial: hacia un modelo de funcionalismo sistémico.....	303
<i>Marco Teijón Alcalá</i>	

### III.- RESEÑAS DE JURISPRUDENCIA

Reseña Jurisprudencia Sala 2ª Tribunal Supremo .....	327
<i>Javier Ignacio Reyes López</i>	



## INTRODUCCIÓN

Estimados lectores,

Es un placer darles la bienvenida a este nuevo número de nuestra revista científica de Seguridad. En esta ocasión, presentamos una serie de artículos que abordan temas de gran relevancia y actualidad en el campo de la seguridad vial y la legislación relacionada. Tras el riguroso proceso de revisión al que son sometidos los artículos científicos que recibimos, finalmente se han seleccionado un total de diez artículos para que conformen este número 2, titulado "Seguridad Vial: de la Estrategia a la conducción de Unidades de Seguridad Vial".



Iniciamos la revista con la sección de colaboraciones. En este número contamos con dos colaboraciones: Luis del Río Montesdeoca, distinguido Fiscal de Sala y Coordinador de Seguridad Vial, quien nos ofrece un análisis perspicaz sobre la necesidad de una Fiscalía Especializada en Seguridad Vial; y Vicente Magro Servet, eminente Magistrado del Tribunal Supremo y Doctor en Derecho, que nos presenta su estudio exhaustivo sobre la praxis del delito de fuga del lugar del accidente.

En la sección de trabajos de investigación, presentamos una serie de estudios que abordan diversos aspectos de la seguridad vial. Comenzamos con el autor Sergio García Palacín, Teniente de la Guardia Civil y Jefe del Destacamento de Tráfico de Torrelavega, que nos ofrece un estudio meticuloso sobre "el quebrantamiento de las inmovilizaciones de vehículos en las vías interurbanas de Cantabria". Alberto Page de la Azuela, Caballero Alférez Cadete de la Guardia Civil y graduado en Ingeniería de la Seguridad por la Universidad Carlos III de Madrid, nos presenta su trabajo detallado sobre "dispositivos operativos en vías públicas con límite de velocidad de hasta 50 km/h".

Ricardo Serrano de Andrés, también Caballero Alférez Cadete de la Guardia Civil y graduado en Ingeniería de la Seguridad, nos ofrece una visión futurista en la investigación y reconstrucción de siniestros viales con su artículo sobre "el dispositivo E.D.R (Event Data Recorder) y su aplicación para ayudar a reducir la siniestralidad". A continuación, Isaac Llorente Blanco, Cabo 1º de la Guardia Civil y especialista en Motorista de la Agrupación de Tráfico, nos ofrece su visión innovadora sobre "aspectos criminológicos en materia de seguridad vial".

José Javier Martínez Martínez, Teniente de la Guardia Civil y Técnico especialista en Informática de Gestión, nos ofrece un análisis sobre la "siniestralidad vial grave en vías interurbanas de la región de Murcia con implicación de conductores extranjeros". Pedro José Molina García, Oficial de la Policía Local de Málaga y Máster en Seguridad Vial por el Centro Universitario de la Guardia Civil, nos presenta su estudio sobre "la micromovilidad de VMP en vías urbanas".

Marco Teijón Alcalá, de la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), nos ofrece su visión sobre "el bien jurídico protegido en los delitos contra la seguridad vial: hacia un modelo de funcionalismo sistémico". Iván Marcos Ortiz, Policía Local de Santander y Doctor en Criminología, junto con Josefa Muñoz Ruiz, Profesora de Derecho Penal de la Universidad de Murcia, y Eduardo Osuna Carrillo de Albornoz, Catedrático de Medicina Legal y Forense de la Universidad de Murcia, nos ofrecen un estudio sobre "prevalencia y aspectos criminológicos del consumo de alcohol y otras drogas en conductores sometidos a pruebas de detección en el ámbito urbano durante la pandemia por coronavirus".

Contamos con un artículo de José Antonio Mérida Fernández, Jefe Provincial de Tráfico de Zaragoza, en el que nos presenta su estudio pionero sobre "riesgos asociados a la intervención en siniestros viales con implicación de vehículos eléctricos". Además, contamos con la participación de Rocío Martín Ríos, Fiscal Adscrita a la Fiscalía de Seguridad Vial de Andalucía, Ceuta y Melilla, quien nos ofrece un análisis sobre los delitos de homicidio y lesiones imprudentes cometidos con vehículo de motor o ciclomotor.

En la sección de reseña de jurisprudencia, Javier Ignacio Reyes López, Magistrado Juez de Instrucción nº 1 y Decano de Alcalá de Henares, nos ofrece una reseña de jurisprudencia de la Sala 2ª del Tribunal Supremo.

Esperamos que estos artículos sean de su interés y proporcionen una visión valiosa y actualizada sobre los desafíos y oportunidades en el campo de la seguridad vial, contribuyendo a la discusión y al avance en el mismo. Agradecemos a todos los autores y colaboradores su dedicación y esfuerzo en la producción de estos trabajos de alta calidad, así como a los revisores y miembros del Consejo de Redacción y del Comité Científico que han hecho posible que este nuevo número salga a la luz.

Esperamos que disfruten de nuestra revista.

*Francisco Díaz Alcantud*  
*Director del CUGC*





## I.- COLABORACIONES





**Luis del Río Montesdeoca**  
Fiscal de Sala  
Coordinador de Seguridad Vial

## **NECESIDAD DE UNA FISCALÍA ESPECIALIZADA EN SEGURIDAD VIAL**



## NECESIDAD DE UNA FISCALÍA ESPECIALIZADA EN SEGURIDAD VIAL

**Sumario:** 1. LA ESPECIALIZACIÓN EN EL SENO DEL MINISTERIO FISCAL. 2. FISCAL DE SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL. UNIDAD SEGURIDAD VIAL DE LA FGE. 3. FUNCIONES DEL FISCAL DE SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL. 4. SECCIONES ESPECIALIZADAS EN CADA FISCALÍA TERRITORIAL. FISCALES DELEGADOS. 5. ESTADÍSTICAS. MEMORIA DE LA FGE 2023 Y BALANCE DE LAS CIFRAS DE SINIESTRALIDAD VIAL 2022 DE LA DGT. 6. ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2030. 7. CUESTIONES GENERALES SOBRE EL PRESENTE Y EL FUTURO DE LA SEGURIDAD VIAL. 8. LA IMPORTANCIA DE LA SEGURIDAD VIAL. 9. LAS VÍCTIMAS. 10. CONCLUSIONES.

**Resumen:** El tema de este trabajo es responder a la siguiente pregunta: ¿es necesario una Fiscalía especializada en seguridad vial?

Para ello abordamos la especialización del Ministerio Fiscal, introducida en nuestro ordenamiento jurídico por la Ley 24/2007.

La seguridad vial es un aspecto importante en la vida cotidiana de todos los ciudadanos. Todos los esfuerzos son pocos para luchar contra esta lacra que supone un coste humano y social intolerable, máxime en una sociedad como la nuestra con el desarrollo científico y tecnológico del que dispone. Incluso en términos económicos el coste es elevado.

Así mismo, analizamos diferentes datos estadísticos y cuestiones sobre el presente y el futuro de la seguridad vial.

Sin olvidar una referencia a las víctimas que juegan un papel esencial y deben tener la oportunidad de ser escuchadas.

Finalmente, incluimos unas breves conclusiones de todo lo expuesto anteriormente para intentar contestar a lo planteado en el trabajo.

**Abstract:** This paper aims to answer the following question: is there a need for a specialized Public Prosecutor's Office for road safety?

For this purpose, I analyze the specialization of the Public Prosecutor's Office introduced into our legal system by Act 24/2007.

Road safety is an important aspect of everyday life for all citizens. All efforts are not enough to combat this scourge, which involves an intolerable human and social cost, especially in a society such as ours with the scientific and technological development at its disposal. Even in economic terms, the cost is high.

Likewise, we analyze different statistical data and questions about the present and future of road safety.

We cannot forget a reference to the victims, who play an essential role and must have the opportunity to be heard.

Finally, we include some brief conclusions on the above-mentioned points to answer the questions raised in the paper.

**Palabras clave** : delitos contra la seguridad vial, vehículo a motor, conductor, riesgo, víctima.

**Keywords**: road safety offences, motor vehicle, driver, risk, victim.

## 1. LA ESPECIALIZACIÓN EN EL SENO DEL MINISTERIO FISCAL

Como sabemos, el modelo constitucional de Ministerio Fiscal<sup>1</sup> establece como principios básicos los de legalidad e imparcialidad. Principios absolutamente incuestionables en una sociedad democrática. Pero, además, señala los principios de unidad de actuación y dependencia jerárquica<sup>2</sup>, que habrá que entender supeditados a los anteriores.

El principio de unidad de actuación del Ministerio Fiscal<sup>3</sup> entroncaría, a su vez, con el principio de igualdad ante la ley -artículo 1.1 y 14 CE- y con el de seguridad jurídica<sup>4</sup> -artículo 9.3 CE-, esenciales en el Estado de derecho. Por su parte, la dependencia jerárquica debe ser entendida como principio instrumental al servicio de la unidad de actuación.

Partiendo de estos principios básicos, es como podemos concebir un Ministerio Fiscal plenamente democrático y al servicio de la sociedad, superando, con ello, cualquier vestigio autoritario propio de épocas felizmente superadas.

Volviendo al principio de unidad de actuación, mediante el mismo se procura una interpretación y aplicación unitaria de las normas jurídicas en los diferentes órganos jurisdiccionales -lo que constituye un interés general del máximo nivel-, consiguiendo con ello la mínima y necesaria certeza del ordenamiento jurídico<sup>5</sup>.

Las normas cuando son aplicadas pueden dar lugar a interpretaciones diferentes e incluso contradictorias entre los diferentes órganos judiciales del mismo o distinto territorio. Esto suele tener especial incidencia en asuntos en los que se abordan nuevas realidades (en materia de seguridad vial, los VMP<sup>6</sup>, p. ej.) o reformas legales recientes.

---

<sup>1</sup> El art. 124.2 CE establece: “El Ministerio Fiscal ejerce sus funciones por medio de órganos propios conforme a los principios de unidad de actuación y dependencia jerárquica y con sujeción, en todo caso, a los de legalidad e imparcialidad”. Esto se reitera en el art. 22 EOMF.

<sup>2</sup> El Reglamento del Ministerio Fiscal, aprobado por RD 305/2022, de 3 de mayo, en su preámbulo, califica como principios orgánicos a los de unidad de actuación y dependencia jerárquica, y como principios funcionales a los de defensa de la legalidad e imparcialidad.

<sup>3</sup> El principio de unidad de actuación se desarrolla en el Capítulo II del Título II del EOMF, que lleva por rúbrica “De la unidad de actuación y dependencia del Ministerio Fiscal”.

<sup>4</sup> Como señala la STC 44/2023, de 9 de mayo, “el principio de seguridad jurídica previsto en el art. 9.3 CE ha sido entendido por este tribunal como la certeza sobre el ordenamiento jurídico aplicable y los intereses jurídicamente tutelados, procurando “la claridad y no la confusión normativa” (STC 46/1990, de 15 de marzo, FJ 4); así como “la expectativa razonablemente fundada del ciudadano en cuál ha de ser la actuación del poder en la aplicación del Derecho” (STC 36/1991, de 14 de febrero, FJ 5)”. Por su parte, la Instrucción 11/2005 se refiere a la seguridad jurídica como “la posibilidad de un cálculo apriorístico razonablemente seguro acerca de la manera y el sentido en que los Tribunales aplicarán las normas legales”.

<sup>5</sup> La Instrucción 11/2005, sobre la instrumentalización efectiva del principio de unidad de actuación establecido en el art. 124 de la CE, señala que “la certeza del ordenamiento jurídico es, por tanto, garantía de la seguridad jurídica, de la igualdad ante la ley de los ciudadanos y de la libertad, y no persigue meramente un interés individual”.

<sup>6</sup> Un amplio estudio sobre la normativa europea, estatal y municipal, se puede ver en GARCÍA-VALLE PÉREZ, M., *La responsabilidad por daños en accidentes con patinetes eléctricos*, Atelier, 2022.

No podemos olvidar las importantes reformas que se han ido sucediendo en el vigente CP que ha afectado a esta materia:

La LO 15/2003, de 25 de noviembre que modifica a los arts. 152, 379, 381, 382 CP.

La LO 15/2007, de 30 de noviembre que afecta a los arts. 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385 y a la propia rúbrica del Capítulo IV, del Título XVII, del Libro II.

La LO 5/2010, de 22 de junio, que modifica los arts. 379, 381, 384 e introduce los arts. 385 bis y ter

La LO 1/2015, de 30 de marzo, que afecta a los arts. 142 y 152 CP.

La LO 2/2019, de 1 de marzo, que modifica a los arts. 142, 152 y 382, e introduce los arts. 142 bis, 152 bis y 382 bis CP.

La LO 11/2022, de 13 de septiembre, que modifica los arts. 142, 152 y 382 bis CP.

Así como las innumerables Circulares, Instrucciones y Consultas de la FGE que se refieren igualmente a esta materia, entre las que podemos destacar:

Por una parte, entre las que afectan más directamente a la especialidad, en primer lugar, la Circular 10/2011, sobre sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial.

También la Instrucción 3/2006, sobre criterios de actuación del Ministerio Fiscal para una efectiva persecución de los ilícitos penales relacionados con la circulación de vehículos a motor

Por último, la Consulta 1/2006, sobre la calificación jurídico-penal de la conducción de vehículos de motor a velocidad extremadamente elevada.

De forma más incidental abordan cuestiones relacionadas con la seguridad vial:

Las Circulares 1/2019, sobre disposiciones comunes y medidas de aseguramiento de las diligencias de investigación tecnológica en la LECrim, y 2/2019, sobre interceptación de comunicaciones telefónicas y telemáticas<sup>7</sup>.

La Circular 4/2019, sobre utilización de dispositivos técnicos de captación de la imagen, de seguimiento y localización<sup>8</sup>.

La Circular 1/2015, sobre pautas para el ejercicio de la acción penal en relación con los delitos leves tras la reforma penal operada por la LO 1/2015.

---

<sup>7</sup> Tratan, respectivamente, entre otras muchas cuestiones, sobre disposiciones comunes a investigaciones tecnológicas y sobre la investigación de datos de tráfico. En los siniestros viales los datos de tráfico del conductor pueden acreditar el uso del móvil en el mismo momento del siniestro o en un momento inmediatamente anterior.

<sup>8</sup> Debe tenerse en cuenta en relación con las posibles grabaciones de imágenes reveladoras de signos externos en controles de drogas.



La Circular 3/2015, sobre el régimen transitorio tras la reforma operada por LO 1/2015.

La Circular 9/2011, sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de reforma de menores<sup>9</sup>.

La Circular 3/2010, sobre el régimen transitorio aplicable a la reforma del CP operada por la LO 5/2010 de 22 de junio.

La Instrucción 8/2005, sobre el deber de información en la tutela y protección de las víctimas en el proceso penal.

La Circular 1/2003, sobre procedimiento para el enjuiciamiento rápido e inmediato de determinados delitos y faltas y de modificación del procedimiento abreviado.

Otras se refieren a aspectos organizativos de la especialidad en las distintas Fiscalías:

La Instrucción 5/2007, sobre los Fiscales de Sala Coordinadores de Siniestralidad Laboral, Seguridad Vial y Extranjería y sobre las respectivas Secciones de las Fiscalías Territoriales.

La Instrucción 5/2008, sobre adaptación del sistema de nombramiento y estatus de los Delegados de las secciones especializadas de las Fiscalías y del régimen interno de comunicación y relación con las áreas de especialización delegadas tras la reforma del Estatuto Orgánico del Ministerio Fiscal (en adelante EOMF) operada por Ley 24/2007 de 9 de octubre.

La Instrucción 1/2015, sobre algunas cuestiones en relación con las funciones de los Fiscales de Sala Coordinadores y los Fiscales de Sala Delegados.

La Instrucción 11/2005 sobre la instrumentalización efectiva del principio de unidad de actuación establecido en el art. 124 de la CE.

La Instrucción 1/2014 sobre las memorias de los órganos del MF y de la FGE.

La Instrucción 1/2018 sobre publicidad de los datos estadísticos de las Memorias.

En otro orden de cosas, tampoco ayudaba a mejorar la situación la tradicional limitación cognitiva del recurso de casación. No obstante, la Ley 41/2015, 5 de octubre, junto a la modificación de la segunda instancia penal, remodeló la casación para conseguir que pueda cumplir de forma eficaz con su función unificadora de la doctrina penal. Ahora podrán llegar a la casación delitos que antes no podían ser objeto de tal recurso por lo que se podrán unificar criterios de interpretación de numerosos tipos penales. Ello, sin duda, contribuirá a la mejor aplicación de valores constitucionales como la igualdad ante la ley y la seguridad jurídica. El acuerdo del Pleno no jurisdiccional de la Sala II del Tribunal Supremo de 9 de junio de 2016 dictó un acuerdo de unificación de criterios sobre el

---

<sup>9</sup> Trata, entre otras cuestiones, sobre asistencia letrada en comisaría a menores detenidos por delitos contra la seguridad vial.

alcance de la reforma de la LECrim. Cabe destacar que uno de los criterios que aprueban señala que “los recursos deben tener interés casacional. Deberán ser inadmitidos los que carezcan de dicho interés (art. 889, 2º párrafo), entendiéndose que el recurso tiene interés casacional, conforme a la exposición de motivos:

a) si la sentencia recurrida se opone abiertamente a la doctrina jurisprudencial emanada del Tribunal Supremo,

b) si resuelve cuestiones sobre las que exista jurisprudencia contradictoria de las Audiencias Provinciales,

c) si aplica normas que no lleven más de cinco años en vigor, siempre que, en este último caso, no existiese una doctrina jurisprudencial del Tribunal Supremo ya consolidada relativa a normas anteriores de igual o similar contenido”.

Como señala la Instrucción 11/2005, *sobre la instrumentalización efectiva del principio de unidad de actuación establecido en el art. 124 de la CE*, la misión de promover la acción de la Justicia en defensa de la legalidad, de los derechos de los ciudadanos y del interés público tutelado por la ley que el art. 124 de la Constitución le atribuye, así como la amplia legitimación que el ordenamiento jurídico le otorga, colocan al Ministerio Fiscal en una posición especialmente idónea para impulsar la creación de criterios jurisprudenciales superadores de desigualdades y su aplicación en todos los órganos jurisdiccionales. Para ello es necesaria la unidad de actuación que, a su vez, implica unidad de criterio.

La complejidad del ordenamiento jurídico y de los problemas que derivan de su aplicación nos lleva a la necesidad de especialización para poder articular el principio de unidad de actuación, además de los mecanismos tradicionales (circulares, instrucciones, Consultas y órdenes del FGE.). En este sentido, la Instrucción de la FGE núm. 5/2008 afirma que “el impulso a la especialización de los Fiscales, como exigencia derivada de la complejidad del Derecho y como medio casi indispensable para reforzar el principio de unidad de actuación, garantizar el de seguridad jurídica (...) ha sido una constante en las reformas legislativas y en las Instrucciones de la Fiscalía General del Estado en estos últimos años”.

En definitiva, para que esta tarea de promover la creación de criterios jurisprudenciales superadores de desigualdades y su aplicación en todos los órganos jurisdiccionales, a la que antes nos referíamos, tenga éxito y, por lo tanto, sea asumida por los tribunales es esencial esa especialización jurídica -penal y extrapenal-, y en materias ajenas al derecho, pero conectadas con la materia propia de la especialidad, y hasta dialécticas (básicas para exponer, de forma oral o escrita, nuestros argumentos razonadamente frente a los de las demás partes, dado el papel que juega el principio de contradicción en nuestro Derecho Procesal<sup>10</sup>).

---

<sup>10</sup> La STC 48/2008, de 11 de marzo, señala que “el principio de contradicción en el proceso penal, que hace posible el enfrentamiento dialéctico entre las partes, permitiendo así el conocimiento de los argumentos de la contraria y la manifestación ante el Juez o Tribunal de los propios”.

Aunque el proceso se había iniciado antes, fue a partir de 2007 cuando la especialización tuvo un notable impulso en el seno del Ministerio Fiscal hasta el punto de fijarse como objetivo que la misma formase parte sustancial de su estructura organizativa.

Como señala la Exposición de Motivos de la Ley 24/2007, de 9 de octubre, *por la que se modifica Estatuto Orgánico del Ministerio Fiscal*, “en aras de lograr una mayor eficiencia en la actuación del Ministerio Fiscal se opta decididamente por dar un mayor impulso al principio de especialización como respuesta a las nuevas formas de criminalidad que han ido surgiendo en los últimos tiempos. (...)”

## **2. FISCAL DE SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL. UNIDAD SEGURIDAD VIAL DE LA FGE**

Como consecuencia de la especialización se han creado las Unidades especializadas de la Fiscalía General del Estado, encabezadas cada una de ellas por un Fiscal de Sala, y las secciones especializadas en cada fiscalía, como veremos.

La Ley 24/2007, según se desprende de su contenido y de la EM, perseguía el reforzamiento de la autonomía del MF, su reorganización acorde con el Estado de las Autonomías -reordenando su implantación geográfica- y su especialización. Por lo que respecta a esta última -que es la que nos interesa en este trabajo- se pretendía que la Fiscalía tuviese el mismo grado de especialización en cualquier punto de España.

Señala la Exposición de Motivos que otra de las novedades fue la creación de los Fiscales de Sala Delegados del FGE, con ello se descarga de tareas al Fiscal General y se facilita la asunción por dichos Fiscales de Sala Delegados de responsabilidades en materia de coordinación e impartición de criterios a través de la propuesta al Fiscal General de circulares o instrucciones que consideren necesarias, tarea esta que, desde el punto de vista de la unidad de actuación, queda mejor cubierta atendido su grado de especialización y experiencia.

Esta reforma da nueva redacción, entre otros, a los artículos 20 y 22.3 del EOMF. El apartado 3 del artículo 20 queda con la siguiente redacción:

“Igualmente existirán, en la Fiscalía General del Estado, Fiscales de Sala Especialistas responsables de la coordinación y supervisión de la actividad del Ministerio Fiscal (...) en aquellas otras materias en que el Gobierno, a propuesta del Ministro de Justicia, oído el Fiscal General del Estado, y previo informe, en todo caso, del Consejo Fiscal, aprecie la necesidad de creación de dichas plazas. Los referidos Fiscales de Sala tendrán facultades y ejercerán funciones análogas a las previstas en los apartados anteriores de este artículo, en el ámbito de su respectiva especialidad, así como las que en su caso pueda delegarles el Fiscal General del Estado, todo ello sin perjuicio de las atribuciones de los Fiscales Jefes de los respectivos órganos territoriales”.

En realidad, entre los Fiscales de Sala especialistas podemos diferenciar a los Fiscales de Sala Delegados y a los Fiscales de Sala Coordinadores<sup>11</sup>.

Como indica la Instrucción de la FGE núm. 1/2015, *sobre algunas cuestiones en relación con las funciones de los Fiscales de Sala Coordinadores y los Fiscales de Sala Delegados*, “tras la reforma de 2007, el área específica de actuación de los Fiscales de Sala Coordinadores está regulada en el art. 20 EOMF, que se refiere expresamente al Fiscal de Sala contra la Violencia sobre la Mujer, al Fiscal de Sala de Medio Ambiente, y al Fiscal de Sala de Menores. El art. 20.3 EOMF deja abierta la posibilidad de crear otras plazas de Fiscal de Sala Coordinador”. En la órbita del artículo 20.3 EOMF debe situarse la plaza de Fiscal de Sala de Seguridad Vial. “Junto a los Fiscales de Sala Coordinadores se sitúan los Fiscales de Sala Delegados, cuyo marco jurídico se integra por las previsiones del apartado tercero del art. 22 EOMF conforme al que, el Fiscal General del Estado podrá delegar a los Fiscales de Sala funciones relacionadas con la materia propia de su competencia”.

El RD 709/2006, de 9 de junio, *por el que se establece la plantilla orgánica del Ministerio Fiscal para el año 2006*, crea la plaza de Fiscal de Sala Coordinador en Seguridad Vial – junto a la de Extranjería-. Como su Exposición de Motivos indica se trata de un ámbito en el que la sensibilidad de la sociedad española ha aumentado considerablemente “teniendo en cuenta, por un lado, que ciertas conductas ilícitas relacionadas con el tráfico y la circulación de vehículos a motor son merecedoras de un tratamiento criminal y, en consecuencia, de la persecución pública, especialmente cuando se producen quebrantos en derechos tan elementales como la vida o la integridad física de las personas o daños en los bienes”.

La Instrucción de la FGE núm. 11/2005, de 10 de noviembre, *sobre instrumentalización efectiva del principio de unidad de actuación establecido en el artículo 124 de la Constitución Española*, aborda la figura y funciones de los Fiscales Delegados del Fiscal General del Estado en determinadas materias, pero no se hace referencia a la plaza de Fiscal de Sala Coordinador en Seguridad Vial, que aún no había sido creada.

Será la Instrucción de la FGE núm. 5/2007 *sobre los Fiscales de Sala Coordinadores de Siniestralidad Laboral, Seguridad Vial y Extranjería y sobre las respectivas secciones de las fiscalías territoriales*, la que abordará las cuestiones sobre organización y funcionamiento de la especialidad de Seguridad Vial, además de otras dos especialidades (Siniestralidad Laboral y Extranjería). Entre otras cuestiones analiza las relaciones entre el Fiscal de Sala Coordinador, los Delegados de la especialidad en cada territorio y los Fiscales Jefes de cada fiscalía.

Como se indica en la mencionada Instrucción “la unificación de criterios de actuación en la represión de los ilícitos penales de tráfico viario debe constituir un eficaz mecanismo para el correcto ejercicio de la función fiscal, buscando la respuesta proporcionada, disuasoria y efectiva frente a esta delincuencia que por las gravísimas consecuencias que

---

<sup>11</sup> *Vid.*, más ampliamente, sobre las distintas clases de Fiscales de Sala especialistas, CRESPO BARQUERO, P., “La reforma orgánica del Ministerio Fiscal: Fiscalía General del Estado. Relaciones institucionales y órganos centrales”, *Escuela de Verano del Ministerio Fiscal, 2014*, en <https://www.cej-mjusticia.es/sede/publicaciones>, p. 35 a 38.

ocasiona no puede quedar devaluada ante cierto sentimiento de impunidad, relajación en la fijación de perfiles de las figuras penales, o adopción de criterios restrictivos en la calificación de determinadas conductas cometidas en su ámbito”.

### 3. FUNCIONES DEL FISCAL DE SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL

La Instrucción de la FGE núm. 11/2005<sup>12</sup>, como indicamos, no incluía la seguridad vial entre las materias especializadas, pero sí hace referencia a la misma la Instrucción 5/2007, *sobre los Fiscales de Sala Coordinadores de Siniestralidad Laboral, Seguridad Vial y Extranjería y sobre las respectivas secciones de las fiscalías territoriales*.

Sin embargo, el apartado V de la Instrucción de la FGE núm. 11/2005 establece una serie de disposiciones generales dirigidas a los Fiscales de Sala especialistas, que son de aplicación también al Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial (Instrucción 5/2007, apartado III).

También hay que añadir nuevas funciones que derivan de la Instrucción de la FGE núm. 1/2015, sin olvidar la Circular 10/2011, de 17 de noviembre, *sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial*.

Cabe sistematizar las funciones de la siguiente manera:

#### A) Funciones coordinación

- Coordinación y supervisión de las Secciones especializadas de las Fiscalías Territoriales, recabando los informes oportunos y dirigiendo por delegación del Fiscal General del Estado la Red de Fiscales especialistas, como foro de intercambio de información y difusión de criterios de actuación en todo el territorio nacional.

- Dentro de estas facultades hay que destacar la supervisión de los escritos de acusación y sentencias que se dicten por delitos propios de la especialidad con resultados de homicidios o lesiones de singular gravedad, en especial lesiones medulares y cerebrales, (por lo general delitos de homicidio y lesiones imprudentes), sin perjuicio de que el Fiscal de Sala pueda extenderla a otros dictámenes, así como de la propia posibilidad, también recogida en la Instrucción, de que las Fiscalías territoriales puedan remitir para su examen otros escritos de calificación atendiendo a su especial repercusión social o trascendencia jurídica.

En general, los actos del Ministerio Fiscal deberán cumplir, desde el punto de vista sustantivo, con la necesaria exigencia de motivación -proporcionada a la entidad del acto- y desde el punto de vista formal, con unos mínimos básicos de pulcritud, claridad e inteligibilidad, que redundará en el prestigio y credibilidad de la Institución -Instrucción 1/2005, de 27 de enero, *sobre la forma de los actos del Ministerio Fiscal*-. En el caso de

---

<sup>12</sup> No obstante, la importancia de la materia y de unificar criterios se pone de relieve con la Consulta 1/2006, de 21 de abril, *sobre calificación jurídico-penal de la conducción de vehículos de motor a velocidad extremadamente elevada*, y la 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*.

los escritos de calificación con mayor motivo dada la importancia que tienen en el proceso penal.

Esta función de supervisión se conecta con la necesidad de consolidar un sistema de control y seguimiento individualizado de los asuntos especialmente relevantes que se tramiten en la especialidad.

Esta función de supervisión ha de extenderse al conocimiento y análisis de la respuesta judicial a las pretensiones del Fiscal (especialmente las sentencias), para poder valorar, el sentido y grado de coincidencia de la respuesta con las peticiones del Fiscal y la posibilidad de interponer los recursos correspondientes.

El ejercicio de esta función de supervisión habrá de documentarse por la Unidad especializada mediante expedientes de seguimiento.

- Relacionado con las funciones de supervisión, en caso de que un Fiscal de Sala Coordinador o Delegado detecte incumplimientos que excedan de lo expuesto supra, lo comunicará directamente a la Inspección Fiscal, a los efectos procedentes. Podrán indicar a la Inspección aquellos aspectos que debieran ser objeto de atención preferente en las inspecciones.

Por su parte, los Fiscales Superiores y la Inspección Fiscal comunicarán al Fiscal de Sala Coordinador los problemas e incidencias detectados en el transcurso de las inspecciones realizadas en relación con la especialidad.

- Como ejemplo de difusión de información entre los miembros de la red, hay que citar la elaboración de resúmenes jurisprudenciales de la materia por parte del Fiscal de Sala Coordinador, que serán remitidos a todos los Delegados de la especialidad. Los Delegados territoriales, a su vez, deberán trasladar a la Unidad especializada las resoluciones más significativas sobre la materia (Instrucción 1/2015).

- Investigación de asuntos de especial importancia que el Fiscal General del Estado les asigne, tramitando las correspondientes diligencias de investigación, participando directamente (o a través de Delegados) en el procedimiento en sus distintas fases y ejercitando las acciones oportunas. Se trata de una posibilidad excepcional.

- En materia de recursos, los Fiscales de Sala Coordinadores, pondrán en conocimiento de los Fiscales de Sala del Tribunal Supremo los recursos de casación que, en relación con la especialidad, se preparen por las fiscalías territoriales y que, por su contenido o planteamiento técnico-jurídico, hagan necesaria la oportuna coordinación de criterios con la Fiscalía del Tribunal Supremo. En todo caso, cuando los Fiscales de Sala del Tribunal Supremo constaten que la posición que vaya a adoptar la Fiscalía del Tribunal Supremo, al responder a un recurso de casación interpuesto por las demás partes, pueda entrar en contradicción con los criterios de actuación definidos por la Unidad de Seguridad Vial, lo comunicarán al Fiscal de Sala Coordinador a fin de valorar conjuntamente la aplicación de dichos criterios (Instrucción 5/2008).



## B) Funciones relacionadas con la unificación de criterio

- Proponer a la FGE cuantas Circulares e Instrucciones considere necesarias, así como propuestas de resolución de las Consultas que se planteen sobre materia de su competencia. Habrán de elaborar, así mismo, los correspondientes borradores de tales Circulares, Instrucciones o de resolución de Consulta.

- Elaborar dictámenes<sup>13</sup>.

El Fiscal de Sala resolverá directamente las consultas informales que le planteen sobre materia de su competencia, dando cuenta la FGE. Atendiendo a la entidad de la cuestión, el Fiscal de Sala Coordinador podrá optar entre emitir un dictamen del que se dará traslado al FGE o elaborar un borrador de resolución de consulta que elevará al FGE.

En los dictámenes fijará su posición ante consultas de una determinada fiscalía, que no serán vinculantes, pero sí tendrán valor orientador. Si se considera necesario dotarlos de valor vinculante habrá de formularse propuesta de Instrucción, Circular o Consulta.

## C) Formación

La Instrucción 5/2007 prevé, por una parte, que -con la finalidad de elaborar criterios para la unificación de actuaciones entre los Delegados y Secciones- el Fiscal de Sala realice reuniones periódicas, cursos especializados, elaboración de una guía de actuación de tales Fiscales, intercambio, publicación y difusión de las actividades anuales de los Fiscales de Seguridad Vial. Y, por otra parte, que proponga cursos de formación permanente de Fiscales sobre las materias de su especialidad e intervenir en la coordinación de los mismos.

También el EOMF y el RMF se refieren a la formación de los Fiscales Delegados. El art. 22.3 EOMF señala que “los Fiscales de Sala podrán (...) participar en la determinación de los criterios para la formación de los Fiscales especialistas”.

En el mismo texto legal el art. 18.3 indica, en relación con las secciones, que tendrán preferencia para integrar las mismas aquellos que por anteriores funciones desempeñadas o cursos impartidos o superados se hayan especializado en la materia.

Por su parte, el artículo 62 RMF señala que, en cuanto al nombramiento y cese de Fiscales Delegados Especialistas, que “para su cobertura se atenderá preferentemente, dentro de los méritos alegados, el haber recibido formación específica en la materia propia de la especialidad y tener experiencia práctica”.

La Instrucción 1/2015 precisa algo más las anteriores previsiones.

En lo concerniente a las materias objeto de áreas de especialización, al planificar la formación inicial y continuada, deberá recabarse la opinión y sugerencias del Fiscal de

---

<sup>13</sup> Conforme a la Instrucción 1/2015, se diferencian tres partes en el Dictamen: la exposición de la cuestión suscitada, el análisis jurídico de la misma, y una o varias conclusiones. Además, se registrarán con una numeración correlativa con referencia al año y estarán encabezados por un título indicativo de la cuestión objeto de estudio.

Sala Coordinador ya que se encuentra en óptimas condiciones para detectar las necesidades formativas y para fijar prioridades.

Igualmente, el Fiscal de Sala Coordinador debe ser tenido en cuenta en el proceso de selección del personal docente en atención al tipo de formación que, en cada caso, se pretende.

- Dirigir las jornadas de delegados de la especialidad, que deberán tratar necesariamente las novedades legislativas, y cuyas conclusiones pueden constituir pautas hermenéuticas.

El análisis conjunto posibilita compartir experiencias en aspectos tan relevantes como la organización interna del servicio; los medios personales y materiales con los que se cuenta; la relación con otros servicios especializados o con otros órganos de la propia Fiscalía, los mecanismos establecidos para la identificación, control y seguimiento de asuntos, visado, control de sentencias, participación en la preparación de recursos de casación, etc., o las relaciones con los cuerpos policiales territoriales o con otros organismos o instituciones.

Las conclusiones de las Jornadas de Delegados de la especialidad han de ser refrendadas por el FGE. Si bien no pueden concebirse como una vía indirecta de innovar la doctrina de la FGE (Circulares, Instrucciones y Consultas), pueden constituir guía, pautas, directrices hermenéuticas que orienten a los Fiscales y ser origen de criterios que cristalicen en doctrina de la FGE. Asimismo, pueden también incorporar propuestas de reformas legislativas que luego se incluyan en la Memoria.

#### D) Intervención en juntas

- Presidir en su caso las Juntas de Fiscales Jefes que pueda convocar como superior jerárquico el Fiscal Jefe del Tribunal Superior de Justicia para fijar posiciones o mantener la unidad de criterios sobre las materias de la especialidad en las que participen los Delegados de las respectivas Secciones.

- Participar en las juntas de Fiscales Superiores cuando se aborden puntos relativos a la especialidad (Instrucción 1/2015 en relación con el párr. 2º del art. 16 EOMF).

#### E) Elaboración de un apartado de la Memoria

- Elaboración de un apartado específico en la Memoria anual de la FGE en el que se analicen los problemas encontrados en la materia, para obtener una visión global de la evolución de la actividad de la especialidad en todo el territorio nacional.

Debe tenerse presente la Instrucción 1/2014, *sobre las memorias de los órganos del Ministerio Fiscal y de la Fiscalía General del Estado*.

#### F) Estadística

Adopción de medidas orientadas a la mejora de la estadística.



### G) Proposición de reformas de los servicios

Con la finalidad de propiciar una intervención activa del Ministerio Público en la incoación, instrucción y seguimiento posterior de las causas judiciales que tengan por objeto la investigación de los correspondientes ilícitos y asegurar una fluida relación con la Administración.

### H) Institucional

- Coordinación general en cada uno de los ámbitos respectivos, con las autoridades y órganos competentes de las distintas Administraciones.

- Impulsar y participar en la adopción de Protocolos y Convenios de coordinación y colaboración con los demás organismos implicados en la prevención, erradicación, y persecución de los delitos de la especialidad.

- Recibir, contestar y dar curso a aquellos escritos que sobre materia de su competencia se remitan al FGE por ciudadanos, asociaciones e instituciones.

La complejidad de la especialidad requiere abordar los problemas de forma interdisciplinar lo que implica esa relación con distintas instituciones, públicas y privadas.

Como se puede comprobar las funciones del Fiscal de Sala Coordinador son amplias y variadas pero todas encaminadas a lo que indicamos al principio, es decir, a que través de la especialización se consiga la unidad de actuación en el Ministerio Fiscal en aras de los principios de igualdad y seguridad jurídica en un ámbito como la seguridad vial en el que, en definitiva, se pretende adelantar la barrera de protección de otros bienes jurídicos como la vida, la salud y la integridad física de las personas.

## 4. SECCIONES ESPECIALIZADAS EN CADA FISCALÍA TERRITORIAL. FISCALES DELEGADOS

Se prevé que la Sección especializada de Seguridad Vial se constituya en todas las fiscalías territoriales, integradas en su organigrama como unidades con específicos cometidos. La especialización coordinada en vertical, que se produce con la creación del Fiscal de Sala Coordinador, supone la creación de una Sección de Seguridad Vial en cada fiscalía. Ello según un esquema homogéneo que puede admitir algunas diferencias según las plantillas y el volumen de la materia en cada caso. Esto último determinará, p. ej., que los miembros de estas secciones asuman la función con exclusividad o no<sup>14</sup> y el número de fiscales que las integren<sup>15</sup>.

“Con carácter general pueden definirse las Secciones especializadas como unidades dentro de cada Fiscalía que, aglutinando un conjunto de medios personales y materiales,

---

<sup>14</sup> Según se ha hecho constar en alguna Memoria, como la de 2014, no estaban relevados de los demás servicios de la Fiscalía en ningún caso. En la actualidad los que asumen exclusivamente seguridad vial son la excepción.

<sup>15</sup> Las secciones tendrán unas dotaciones proporcionadas a la carga de trabajo y volumen de asuntos que en cada caso representen (Instrucción de la FGE núm. 11/2005).

se organizan ante la exigencia de especializar la intervención del Ministerio Fiscal en determinadas materias” (Instrucción 5/2008).

A nivel provincial se introducen cambios buscando fortalecer la especialización del MF a través de las secciones especializadas en cada Fiscalía Provincial. Así, el art. 18.3, párrafos 2º y 3º, EOMF señala que “estas Fiscalías podrán contar con Secciones especializadas en aquellas materias que se determinen legal o reglamentariamente, o que por su singularidad o por el volumen de actuaciones que generen requieran de una organización específica. Dichas Secciones podrán constituirse, si se estima necesario para su correcto funcionamiento según el tamaño de las mismas, bajo la dirección de un Fiscal Decano, y a ellas serán adscritos uno o más Fiscales pertenecientes a la plantilla de la Fiscalía, teniendo preferencia aquellos que, por razón de las anteriores funciones desempeñadas, cursos impartidos o superados o por cualquier otra circunstancia análoga, se hayan especializado en la materia. No obstante, cuando las necesidades del servicio así lo aconsejen podrán actuar también en otros ámbitos o materias.

Las Secciones ejercerán las funciones que les atribuyan los respectivos Fiscales Jefes, en el ámbito de la materia que les corresponda, con arreglo a lo dispuesto en este Estatuto, en el reglamento que lo desarrolle y en las Instrucciones del Fiscal General del Estado. (...). Las instrucciones que se den a las Secciones especializadas en las distintas Fiscalías, cuando afecten a un ámbito territorial determinado, deberán comunicarse al Fiscal Superior de la Comunidad Autónoma correspondiente”.

Una de las materias en la que existe una sección en cada fiscalía provincial es la seguridad vial<sup>16</sup>. Este precepto establece la estructura que, en su caso, podrá constituirse: un Delegado (que podrá ser Decano<sup>17</sup>), que la dirigirá, y los fiscales adscritos.

Por otra parte, como indicamos, se da preferencia para formar las secciones a los que se hayan especializado en la materia bien porque que tengan experiencia en la materia - por las funciones desempeñadas anteriormente- o bien porque hayan impartido o superado cursos. Desarrollando esto último, el artículo 62 ROMF, al regular el nombramiento y cese de Fiscales Delegados de Fiscalías Especiales y de Fiscales Delegados Especialistas, señala que respecto a los “fiscales delegados especialistas: (...) Para su cobertura se atenderá preferentemente, dentro de los méritos alegados, el haber recibido formación específica en la materia propia de la especialidad y tener experiencia práctica”.

Pero no solo a nivel provincial sino, incluso, en el ámbito de las CCAA se fortalece la especialización. En este sentido, el art. 18.3, párrafo 6º, se indica que “estas Secciones podrán constituirse en las Fiscalías de las Comunidades Autónomas cuando sus competencias, el volumen de trabajo o la mejor organización y prestación del servicio así lo aconsejen”.

---

<sup>16</sup> En este sentido, el párrafo 5º del art. 18.3 EOMF establece que “En las Fiscalías Provinciales, cuando por el volumen de actuaciones que generen requieran de una organización específica podrán constituirse Secciones de seguridad vial y siniestralidad laboral.”

<sup>17</sup> Sobre esta cuestión, más ampliamente, *vid.* Instrucción 5/2008, *sobre adaptación del sistema de nombramiento y estatus de los delegados de las secciones especializadas de las fiscalías y del régimen interno de comunicación y relación con las áreas de especialización delegadas tras la reforma del EOMF operada por Ley 24/2007 de 9 de octubre.*

El Delegado de la especialidad para la Comunidad Autónoma tendrá funciones de relación y coordinación entre los Fiscales especialistas de la Comunidad y de enlace con el Fiscal de Sala Coordinador (Instrucción 1/2015).

“En el caso de los Fiscales Delegados Especialistas autonómicos, la plaza se convocará entre los Delegados Especialistas provinciales de la comunidad autónoma” (artículo 62 ROMF).

En cuanto al nombramiento, “los Fiscales delegados especialistas, tanto autonómicos como provinciales, serán nombrados y, en su caso, relevados, mediante Decreto dictado por la persona titular de la Fiscalía General del Estado, a propuesta del Fiscal Jefe respectivo y previo informe del Fiscal de Sala Especialista o Delegado.

El Fiscal Jefe convocará la plaza de delegado especialista entre los fiscales de la plantilla.

La propuesta de nombramiento del Fiscal Jefe habrá de ser motivada y deberá ir acompañada de la relación de todos los fiscales que hayan solicitado el puesto con aportación de los méritos alegados. Una vez recibida por la Inspección Fiscal, dará traslado al respectivo Fiscal de Sala, que podrá efectuar las consideraciones que estime pertinentes, resolviendo seguidamente la persona titular de la Fiscalía General del Estado, previa audiencia del Consejo Fiscal” (art. 62.2 RMF).

El Fiscal Jefe formalizará la delegación de funciones de dirección y coordinación por escrito. El documento de delegación recogerá expresamente las funciones relacionadas con Seguridad Vial que se delegan, que han de recaer sobre actividades de dirección o coordinación compatibles con la responsabilidad de supervisión que al Jefe corresponden, inspirándose en el principio de dotar de mayor eficacia a la Sección y la consideración de su carácter especializado.

Son funciones de dirección y coordinación que los Fiscales Jefes podrán encomendar a los Delegados de Seguridad Vial, entre otras:

a) La coordinación, reparto de trabajo, y asignación de servicios entre los Fiscales especialistas adscritos a la Sección.

b) La relación con los Delegados de otras Secciones, y con los Coordinadores de los demás Servicios de la Fiscalía y de las Adscripciones Permanentes, así como con los Delegados de la misma especialidad en otras Fiscalías.

c) La organización de los registros de la Sección.

d) La ordenación y reparto de trabajo del personal auxiliar adscrito a la Sección.

e) La elaboración de estudios para mejora del servicio que presta la Sección o sobre las cuestiones técnicas que suscite la aplicación de la normativa.

f) La elaboración de informes estadísticos relativos a la Sección.

g) El control de las retiradas de acusación en procedimientos relacionados con las materias especiales.

h) El visado de escritos de calificación, solicitudes de sobreseimiento e informes.

i) El visado de los dictámenes de competencia que afecten a la especialidad.

j) El control de las sentencias y el visado de los recursos en la materia de la especialidad

k) La supervisión de las causas penales sobre materias de la especialidad con inculpados sometidos a medida cautelar de prisión y el visado o conocimiento posterior de las peticiones de libertad o prisión.

l) La redacción del apartado de la Memoria relativo a la Sección.

En los informes de las Secciones especializadas para la elaboración de la Memoria incluirá un punto referido a temas y cuestiones que, por no estar suficientemente resueltas, se estime que podrían ser objeto de un pronunciamiento por parte del Fiscal de Sala Coordinador de la especialidad, ya sea mediante Dictamen o a través de una Circular, Instrucción o Consulta.

m) La coordinación con las Autoridades, Servicios, Entidades y Organismos relacionados con actividades vinculadas a la materia de la especialidad.

n) La dación de cuenta al Fiscal de Sala Coordinador de los hechos relativos a la materia de la especialidad que puedan merecer la consideración “de especial trascendencia” a los efectos de su posible intervención directa.

o) Ser Portavoz de la Fiscalía ante los medios de comunicación en la materia propia de la especialidad bajo la dirección del Fiscal Jefe.

El Delegado no podrá a su vez delegar las competencias que ejerza por delegación del Fiscal Jefe, salvo con su autorización y para concretas gestiones.

En caso de mantener el Fiscal de Sala Coordinador discrepancia sobre el criterio a adoptar en procesos en curso frente al Fiscal Jefe de una Fiscalía y el Delegado, expondrá la situación al Fiscal General del Estado para adoptar la decisión que proceda.

Funciones de las Secciones de Seguridad Vial:

Las Secciones de Seguridad Vial que en ningún caso asumirán directamente la llevanza de estos asuntos de la especialidad, dado el enorme volumen de estas causas.

Las funciones de esta Sección serán básicamente las siguientes:

1) Trasladará a los Fiscales las pautas de actuación en materia de seguridad vial generadas por la Fiscalía General del Estado y por el Fiscal de Sala Coordinador.

2) Asumirá directamente la llevanza de las causas relativas a seguridad vial de mayor entidad o complejidad, cuando el Fiscal Jefe así lo determine.

3) Supervisará el seguimiento de las pautas unificadas de actuación alcanzadas en materia de seguridad vial.

4) Asumirá cuando el Fiscal Jefe lo delegue, la redacción del informe anual sobre seguridad vial, a integrar en la Memoria.

5) Se encargará de mantener cuando el Fiscal Jefe lo delegue las reuniones periódicas procedentes con autoridades gubernativas con competencia en la materia, Guardia Civil de Tráfico y Policías Autonómicas y Locales en relación con delitos relacionados con la seguridad vial. También, cuando el Fiscal Jefe lo delegue, mantendrá las reuniones y contactos con Asociaciones de Víctimas.

6) Mantendrá en el ámbito territorial cuando el Fiscal jefe lo delegue la actividad de colaboración y participación precisa con los servicios y entidades, públicas y privadas que tengan como función promover, garantizar e investigar la seguridad vial.

7) Realizará actuaciones encaminadas a velar por los derechos de las víctimas de la violencia vial.

8) Promoverá el debido cumplimiento de las comunicaciones interinstitucionales relativas a su área funcional (las Instrucciones de la Fiscalía General del Estado 4/1991 de 13 de junio, 2/1999 de 17 de mayo y 1/2003, de 7 de abril instan a que cuando se solicite el sobreseimiento o se dicte sentencia absolutoria en procedimientos por conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, en su caso se pida al Juzgado que notifique la pertinente resolución a la Jefatura Provincial de Tráfico por si la conducta mereciere reproche como ilícito administrativo).

9) Remitirá al Fiscal de Sala los escritos de acusación, informes, testimonios de actuaciones, sentencias y recursos sobre la materia que revistan singular trascendencia.

10) Participará en las reuniones que periódicamente se celebren con el Fiscal de Sala Coordinador con vistas a unificar criterios.

11) Elaborará un informe semestral que será remitido al Fiscal de Sala Coordinador, en el que se harán constar las estadísticas semestrales, reuniones mantenidas con autoridades y agentes sociales, referencia a asuntos de mayor trascendencia o complejidad y las cuestiones o problemas sustantivos, procesales o relativos a la organización del servicio que se planteen.

12) Se encargará, cuando el Fiscal Jefe lo delegue, de la llevanza de los Registros de la Sección.

13) Dará cuenta al Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial de las diligencias o procedimientos que puedan merecer la consideración de “especial trascendencia” a los efectos de su posible intervención directa.

Fiscalías de Área:

Las funciones del Delegado territorial de cada especialidad tienen dimensión provincial.

Por ello, han de establecerse mecanismos de coordinación que permitan al Fiscal Delegado hacer extensiva su actividad como Delegado, a las Fiscalías de Área -cuando la Delegación tenga su sede en la Fiscalía provincial- o a la Fiscalía provincial y a las restantes Fiscalías de Área, en aquellos supuestos en los que excepcionalmente la Delegación tenga su sede en una Fiscalía de Área.

Con esta finalidad deberán designarse Fiscales de enlace con el Delegado provincial de la especialidad en aquellos órganos del Ministerio Fiscal en los que no se ubique la Delegación, es decir, normalmente en la Fiscalía de Área.

## 5. ESTADÍSTICAS. MEMORIA DE LA FGE 2023 Y BALANCE DE LAS CIFRAS DE SINIESTRALIDAD VIAL 2022 DE LA DGT

La Memoria de la Fiscalía General del Estado de 2023 recoge los datos estadísticos correspondientes al ejercicio 2022. Veamos los correspondientes al ámbito de la seguridad vial.

En la Memoria se comienza con la exposición del balance provisional de siniestralidad vial del año 2022, primer año con una movilidad normalizada tras las restricciones circulatorias de la pandemia<sup>18</sup>. Los datos provisionales publicados por la DGT, referidos sólo a vías interurbanas y víctimas registradas hasta las 24 horas posteriores al siniestro, cuantificaban el número de accidentes mortales en 1.145 personas, 44 más que en 2019, lo que supone un incremento del 4%. Por otra parte, resultaron heridas graves 4.008 personas, 425 menos que en 2019, lo que supone un descenso del 10%.

Sin embargo, los datos cambian en el *Balance de las cifras de siniestralidad vial 2022*, publicado en junio de 2023 por la DGT<sup>19</sup>. En estos datos se incluyen fallecidos en el acto o dentro de los 30 días siguientes del siniestro vial y víctimas tanto en vías urbanas como interurbanas. Solamente son provisionales los datos de Cataluña. En 2022 fallecieron en nuestras carreteras 1.746 personas, frente a las 1.755 de 2019, lo que supone una disminución del 0,51%. Por otra parte, resultaron heridas graves 8.503 personas, frente a las 8.613 de 2019<sup>20</sup>, lo que supone un descenso del 1,2%.

Estos datos suponen una tasa de fallecimientos por millón de habitantes de 37 -32 en 2021 y la misma cifra de 37 en 2019-. Ello coloca a nuestro país en el sexto puesto de los de la UE, siendo la media 46<sup>21</sup>.

En la siguiente tabla se puede ver la tasa de fallecimientos por millón de habitantes. Años 1993-2021.

Años	Tasa de fallecimientos
1993	162
1994	142
1995	145
1996	138
1997	140

<sup>18</sup> Las restricciones subsistieron hasta el 9 de mayo de 2021, fecha en la que se alzó el último estado de alarma.

<sup>19</sup> *Vid.*, *Balance de las cifras de siniestralidad vial 2022*, <https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/dgt-en-cifras/24h/Avance-de-las-cifras-de-siniestralidad-vial-2022.pdf>.

<sup>20</sup> *Balance de las cifras de siniestralidad vial 2022*, cit., p. 4.

<sup>21</sup> *Balance de las cifras de siniestralidad vial 2022*, cit., p. 6 y 7.

1998	148
1999	142
2000	143
2001	136
2002	130
2003	129
2004	111
2005	103
2006	93
2007	85
2008	68
2009	59
2010	53
2011	44
2012	41
2013	36
2014	36
2015	36
2016	39
2017	39
2018	39
2019	37
2020	29
2021	32
2022	37

En el siguiente cuadro se puede ver la tasa de fallecimientos por millón de habitantes. Unión Europea, año 2022.

<b>País</b>	<b>Tasa de fallecimientos</b>
Suecia	22
Dinamarca	26
Irlanda	31
Alemania	33
Finlandia	34
España	37
Estonia	38
Eslovenia	40
Austria	41
Chipre	41
Países Bajos	42
Lituania	43
Bélgica	45
Eslovaquia	45
Francia	48
Malta	50
República Checa	50
Polonia	50
Italia	54
Hungría	55
Luxemburgo	56
Letonia	60
Grecia	61
Portugal	62
Croacia	71



Bulgaria	78
Romania	86
UE-27	46

Las personas fallecidas en vías interurbanas se incrementan en relación con 2019 (1.270 frente a 1.236) al contrario de lo que sucede en vías urbanas donde disminuyen: fallecen 476 frente a los 519 de 2019<sup>22</sup>.

En la siguiente tabla se ve el número de víctimas en vías interurbanas. Años 2013-2022.

<b>Año</b>	<b>Total</b>	<b>Personas fallecidas</b>	<b>Personas heridas hospitalizadas</b>	<b>Personas heridas no hospitalizadas</b>
2013	57.732	1.230	5.182	51.320
2014	54.774	1.247	4.834	48.693
2015	54.028	1.248	4.744	48.036
2016	57.720	1.291	5.050	51.379
2017	58.427	1.321	4.766	52.340
2018	58.892	1.317	4.451	53.124
2019	56.946	1.236	4.303	51.407
2020	38.582	975	3.361	34.246
2021	47.399	1.116	3.642	42.641
2022	49.623	1.270	3.897	44.456

En el cuadro siguiente se puede observar el número de víctimas en vías urbanas. Años 2013-2022.

<b>Año</b>	<b>Total</b>	<b>Personas fallecidas</b>	<b>Personas heridas hospitalizadas</b>	<b>Personas heridas no hospitalizadas</b>
2013	68.668	450	4.904	63.314
2014	73.546	441	4.740	68.365
2015	82.116	441	4.751	76.924
2016	84.480	519	4.705	79.256
2017	82.565	509	4.780	77.276
2018	81.523	489	4.484	76.550
2019	84.167	519	4.310	79.338
2020	57.350	395	3.320	53.635
2021	72.296	417	4.142	67.737
2022	79.980	476	4.606	74.898

En cuanto al año 2023, la siniestralidad mortal a 24 horas en vías interurbanas en verano arroja los siguientes datos provisionales<sup>23</sup>.

Entre el 1 de julio y el 31 de agosto de 2023 se ha contabilizado un total de 234 personas fallecidas y 946 personas heridas hospitalizadas.

Estos números muestran un aumento del 3% en la cifra de personas fallecidas si se compara con igual periodo de 2022. Respecto al año 2019, se advierte un incremento del 9% en el número de personas fallecidas. En cuanto a las personas heridas hospitalizadas se registra un aumento del 13% respecto a 2022 y de 6% respecto a 2019.

El ligero descenso de siniestralidad del ejercicio 2022 entra en contradicción con los datos proporcionados por las estadísticas judiciales de la delincuencia vial - delitos contra

<sup>22</sup> Balance de las cifras de siniestralidad vial 2022, cit., p. 9.

<sup>23</sup> Vid. Siniestralidad mortal en vías interurbanas. Verano 2023. Cómputo de las personas fallecidas a 24 horas. Datos provisionales, [https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/dgt-en-cifras/24h/Informe\\_Verano\\_2023\\_1Sep.pdf](https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/dgt-en-cifras/24h/Informe_Verano_2023_1Sep.pdf).



la seguridad vial-. Estos datos se han visto incrementados otra vez todos sus indicadores en el año 2022, siendo los mayores de los últimos años, con aumentos porcentuales de entre el 20% y el 30% -dependiendo del indicador- respecto de 2019. Existen, por tanto, unas cifras de delincuencia vial desconectadas de los datos de movilidad y siniestralidad vial.

Los delitos contra la seguridad vial (arts. 379 a 385 CP) experimentan en 2022 un nuevo y notorio incremento tanto de procedimientos judiciales, como de acusaciones y sentencias condenatorias, que vuelven a superar, con creces, no sólo los niveles prepandemia de 2019 y años previos, sino los del pasado ejercicio 2021 en que las cifras de delincuencia vial ya eran notablemente elevadas. En 2022 el volumen de acusaciones y condenas son los mayores de toda la serie histórica desde la reforma llevada a cabo por la Ley Orgánica 15/2007, e igual sucede, como a continuación analizamos, con el número de procedimientos incoados.

Estos datos judiciales de 2022, primer año con una movilidad normalizada tras el Covid-19, parecen indicar un cambio en nuestros hábitos circulatorios tras la pandemia. Esto ha supuesto un notable incremento de la delincuencia de tráfico en nuestro país, como consecuencia de una consecutiva pérdida de la necesaria conciencia vial que la ciudadanía había adquirido en los últimos años.

En el ejercicio 2022 se han incoado en España 137.406 procedimientos por delitos contra la seguridad vial de los arts. 379 a 385 CP, lo que supone un aumento global de 11.400 procedimientos y porcentual del 9,1% respecto de 2021 (en que ya se habían incrementado un 9,8% respecto de 2019). El volumen de actividad judicial en el ámbito de los delitos viales es el mayor de la década e, incluso, de toda la serie histórica desde 2005, sólo superado por los 140.650 procedimientos ingresados en 2011.

Los procedimientos incoados, como Diligencias Previas o Diligencias Urgentes, por delitos contra la seguridad vial y su evolución, desde el año 2012, aparece reflejado en esta tabla:

Diligencias Previas + Diligencias Urgentes	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Art.379.1 CP	1.021	752	818	902	813	842	889	1.562	1.193	1.111
Art.379.2 CP	72.430	69.340	61.346	61.177	59.466	69.121	68.039	57.262	70.674	77.133
Art. 380 CP	2.587	2.384	2.310	2.658	2.761	1.553	2.009	3.050	3.360	3.539
Art. 381 CP	318	204	190	204	190	87	207	297	268	267
Art. 383 CP	2.070	1.884	1.550	1.583	1.819	2.013	2.381	2.252	2.897	3.261
Art. 384 CP	36.017	33.883	31.231	31.262	30.875	36.649	40.670	37.172	47.058	51.431
Art. 385 CP	411	396	482	417	379	389	477	489	489	664
<b>TOTAL</b>	<b>114.854</b>	<b>108.843</b>	<b>97.927</b>	<b>98.203</b>	<b>96.303</b>	<b>110.654</b>	<b>114.672</b>	<b>102.084</b>	<b>125.939</b>	<b>137.406</b>

En 2022 se han formulado por el Ministerio Fiscal 105.078 acusaciones por delitos viales de peligro, algo más del 34% del total de las presentadas por Fiscalía en todo tipo de procesos por cualesquiera delitos (el porcentaje comparativo más elevado de los últimos seis años).

En el mismo ejercicio se han dictado 104.660 condenas por los delitos contra la seguridad vial de los arts. 379-385 CP, más del 36% de todas las pronunciadas por los Tribunales por toda clase de delitos (también es el porcentaje comparativo más elevado de los últimos seis años). De ellas 59.461 condenas lo han sido por delitos de conducción bajo la influencia del alcohol y drogas (4.697 condenas más que en 2021, lo que supone un porcentaje de incremento del 8,5%), el mayor volumen de condenas por este delito desde 2012, y 38.383 por delitos de conducción sin permiso (4.256 más que en 2021, lo que supone un porcentaje de incremento del 12,4%), el dato estadístico más elevado de la última década de este delito.

Los escritos de acusación formulados y sentencias condenatorias recaídas en los tres últimos años aparecen reflejados en esta tabla:

Comparativa 2020-2022	Acusaciones MF 2020	Sentencias 2020	Acusaciones MF 2021	Sentencias 2021	Acusaciones MF 2022	Sentencias 2022
<b>379.1 CP</b>	707	391	733	578	<b>644</b>	<b>569</b>
<b>379.2 CP</b>	39.485	38.241	53.298	54.764	<b>58.041</b>	<b>59.461</b>
<b>380 CP</b>	1.918	1.433	2.246	1.928	<b>2.222</b>	<b>2.120</b>
<b>381 CP</b>	169	82	154	138	<b>182</b>	<b>114</b>
<b>383 CP</b>	2.482	2.301	3.401	3.382	<b>5.160</b>	<b>3.967</b>
<b>384 CP</b>	26.807	24.156	36.367	34.127	<b>38.787</b>	<b>38.383</b>
<b>385 CP</b>	45	44	45	25	<b>42</b>	<b>46</b>
<b>TOTAL</b>	<b>71.613</b>	<b>66.648</b>	<b>96.244</b>	<b>94.942</b>	<b>105.078</b>	<b>104.660</b>

Así pues, más de un tercio de las acusaciones y condenas penales en España lo han sido por delitos viales de peligro.

Tanto el volumen de acusaciones como el de condenas experimentan en 2022 extraordinarios incrementos, tanto en relación con el año previo -en que las cifras eran ya notablemente elevadas- como con el período prepandemia. Así, en 2022 se han formulado aproximadamente 8.800 acusaciones más que en 2021 (con un incremento porcentual del 9,1%) y se han dictado alrededor de 9.700 sentencias de condena más que en ese mismo año (con un incremento porcentual del 10,2%). Llama la atención que el volumen de acusaciones y condenas de 2022 es el mayor de toda la serie histórica, superando la cifra de acusaciones las 103.853 de 2009 y las sentencias de condena la de 100.000, lo que no ocurría al menos desde la trascendental reforma de 2007.

Alrededor del 90% estimado del total de las 104.660 condenas son dictadas de conformidad, lo que ha permitido la ejecución prácticamente inmediata de las 66.231 penas de privación del derecho a conducir y 1.612 pérdidas de vigencia del permiso ex art. 47.3 CP impuestas en este año, y un pronto cumplimiento de buena parte de las 76.000 penas estimadas de multa y 25.485 penas de trabajos en beneficio de la comunidad asimismo impuestas en sentencia en 2022.

Finalmente nos referimos a las diligencias de investigación del Ministerio Fiscal por delitos viales de peligro en el marco del art. 5 EOMF. Así, en el ejercicio 2022 se han incoado 670 diligencias por los delitos contra la seguridad vial de los arts. 379-385, en su gran mayoría (concretamente 621) por delitos de conducción sin permiso del art. 384 CP,

continuando la línea de descenso ya advertida en los años precedentes que, según se señalan algunos Fiscales Delegados, puede obedecer a una mejor coordinación entre Jefaturas Provinciales, Policías de Tráfico, Fiscalía y Juzgados.

En cuanto a las tasas de resolución positiva, en 2022 sigue elevándose el ya alto porcentaje de procedimientos que terminan con condena, aproximadamente tres de cada cuatro incoados (76%, con un incremento porcentual del 1% respecto de 2021). Si a la cifra de sentencias condenatorias se sumaran las absolutorias y autos de archivo, las tasas de resolución se situarían prácticamente en términos de igualdad entre procedimientos incoados y resueltos, lo que consolida la celeridad, eficacia, uniformidad interpretativa y seguridad jurídica de la justicia penal de tráfico en España.

En la siguiente tabla se representan las denominadas tasas de resolución positiva, es decir, el cociente entre el número de asuntos resueltos por sentencia condenatoria y el de procedimientos incoados, así como su evolución interanual:

DELITOS CSV	DP+DU 2022	Sentencias 2022	Tasa resolución 2022	Tasa resolución 2021
379.1 CP	1.111	569	0,51 (51%)	0,48
379.2 CP	77.133	59.461	0,77 (77%)	0,77
380 CP	3.539	2.120	0,59 (59%)	0,57
381 CP	267	114	0,42 (42%)	0,51
383 CP	3.261	3.967	1,21 (121%)	1,16
384 CP	51.431	38.383	0,74 (74%)	0,72
385 CP	664	46	0,06 (6%)	0,05
<b>TOTAL</b>	<b>137.406</b>	<b>104.660</b>	<b>0,76 (76%)</b>	<b>0,75</b>

En el ejercicio 2022 más del 73% (prácticamente tres de cada cuatro, con un incremento del 2,4% respecto de 2021) de los procedimientos incoados y del 82% (aproximadamente cuatro de cada cinco, con un aumento porcentual del 2,7% en relación con 2021) de las acusaciones formuladas por los delitos viales de peligro se han producido por los trámites procedimentales de los juicios rápidos. Ello consolida la superación de las anomalías producidas durante la pandemia y refuerza la tradicional celeridad de la respuesta penal a la delincuencia de tráfico en España.

Se puede ver en la siguiente tabla:

DELITOS VIALES	D. Previas	D. Urgentes	Total
P. Incoados	37.059	100.347	137.406
E. Acusación	18.113	86.965	105.078

En el ejercicio 2022 el volumen de sentencias de condena asciende de forma generalizada en todos los territorios, excepción hecha de Cataluña, con alrededor de 900 sentencia menos, Aragón y La Rioja. Los mayores incrementos en términos absolutos se producen, por este orden, en Madrid, con prácticamente 5.000 condenas más que en 2021, Comunidad Valenciana, Andalucía y Canarias, estas tres últimas CCAA con aproximadamente 1.000 sentencias más que el ejercicio anterior. No obstante, a pesar de esas ligeras fluctuaciones, se mantiene prácticamente idéntica la distribución territorial

por CCAA de las sentencias de condena, de suerte que Cataluña, a pesar de la citada reducción, mantiene su tradicional primer puesto, seguida de Andalucía y Madrid, que asciende un puesto en detrimento de la Comunidad Valenciana, que pasa a ocupar el cuarto.

La siguiente tabla refleja distribución territorial de sentencias condenatorias y su evolución 2020-2021:

CCAA	379.1 CP	379.2 CP	380 CP	381 CP	383 CP	384 CP	385 CP	TOTAL 2022 (en paréntesis 2021)	VARIACIÓN 2021-2022
<b>Andalucía</b>	67	9.324	517	33	492	7.964	3	<b>18.400</b> -17.313	<b>1.087</b>
<b>Aragón</b>	13	841	23	0	28	606	3	<b>1.514</b> -1.652	<b>-138</b>
<b>Asturias</b>	3	1.311	48	0	69	595	1	<b>2.027</b> -1.831	<b>196</b>
<b>I. Baleares</b>	12	2.229	52	0	148	1.183	2	<b>3.626</b> -3.218	<b>408</b>
<b>Canarias</b>	25	2.767	59	9	318	2.285	0	<b>5.463</b> -4.457	<b>1.006</b>
<b>Cantabria</b>	5	758	44	3	33	489	1	<b>1.333</b> -1.109	<b>224</b>
<b>Cataluña</b>	135	9.899	315	23	814	7.316	4	<b>18.506</b> -19.407	<b>-901</b>
<b>Extremadura</b>	8	1.012	59	2	43	506	2	<b>1.632</b> -1.603	<b>29</b>
<b>Galicia</b>	36	3.645	110	2	227	2.425	1	<b>6.446</b> -5.804	<b>642</b>
<b>La Rioja</b>	3	330	25	0	27	219	2	<b>606</b> -635	<b>-29</b>
<b>Madrid</b>	94	9.732	229	10	576	4.967	2	<b>15.610</b> -10.631	<b>4.979</b>
<b>Murcia</b>	7	2.284	82	5	143	1.486	0	<b>4.007</b> -3.896	<b>111</b>
<b>Navarra</b>	9	915	30	0	42	381	1	<b>1.378</b> -1.210	<b>168</b>
<b>P. Vasco</b>	11	2.297	86	11	195	951	5	<b>3.556</b> -3.443	<b>113</b>
<b>C. Valenciana</b>	88	7.570	266	8	564	3.875	2	<b>12.373</b> -11.059	<b>1.314</b>
<b>C. La Mancha</b>	15	2.120	62	5	107	1.514	15	<b>3.838</b> -3.723	<b>115</b>
<b>C. León</b>	38	2.427	113	3	141	1.621	2	<b>4.345</b> -3.951	<b>394</b>
<b>Total sentencias</b>	<b>569</b>	<b>59.461</b>	<b>2.120</b>	<b>114</b>	<b>3.967</b>	<b>38.383</b>	<b>46</b>	<b>104.660</b>	

La representación gráfica de los datos estadísticos -escritos de acusación y sentencias condenatorias- es la siguiente:

Tabla 1. Escritos de acusación por delitos

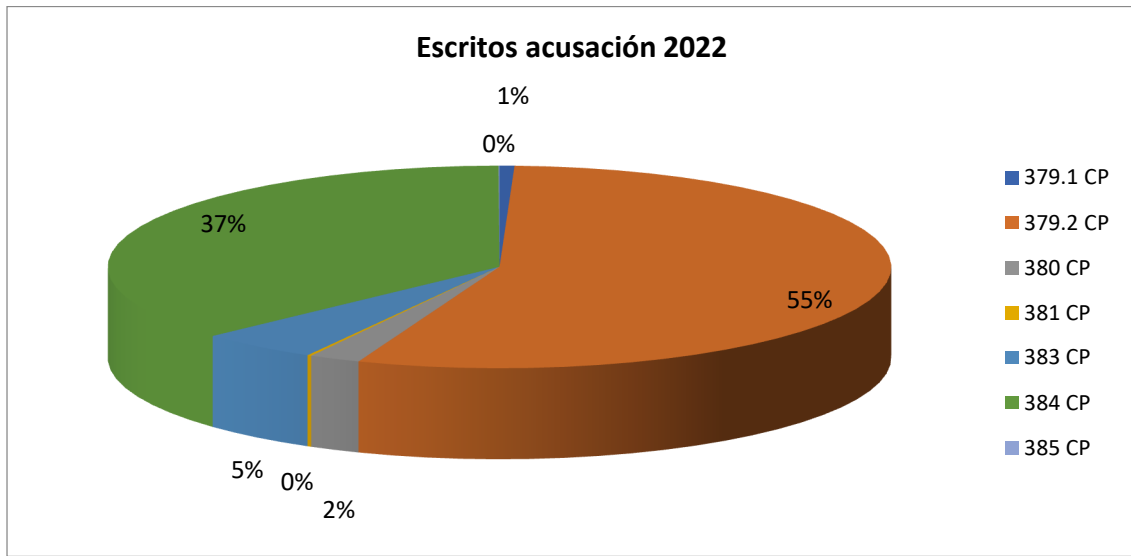
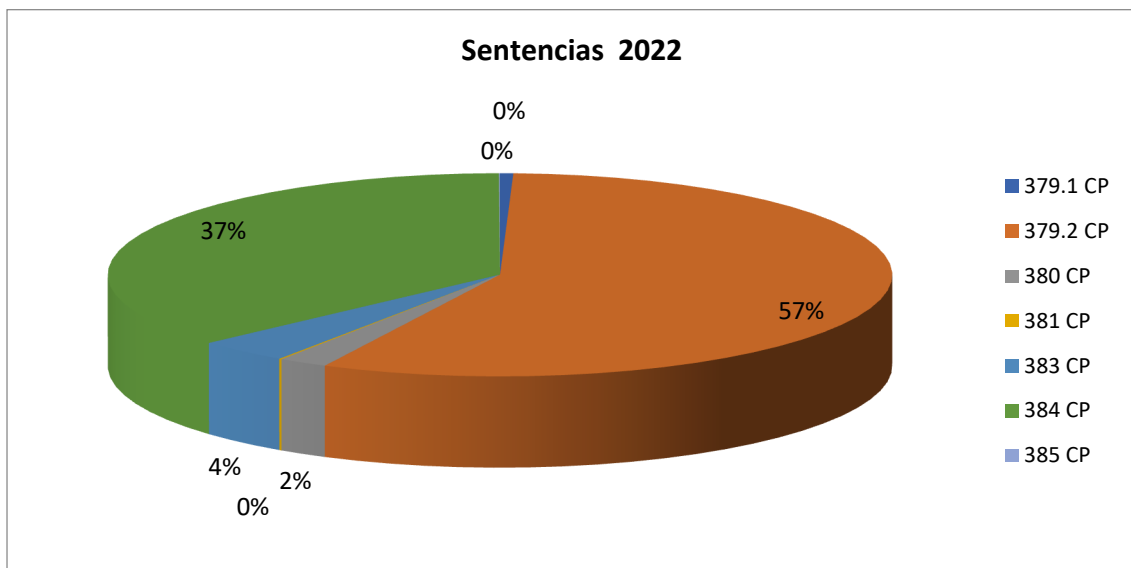


Tabla 2. Sentencias condenatorias por delitos



Estos datos estadísticos correspondientes al ejercicio 2022, que acabamos de analizar, nos permiten concluir que desde el punto de vista cuantitativo el peso de esta especialidad merece que sea abordado desde la especialización. Por otra parte, desde el punto de vista cualitativo los bienes jurídicos que, en última instancia, están en juego, bien de forma directa (delitos de resultado) o indirecta (delitos de peligro), son del máximo nivel.

## 6. ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2030

La Estrategia de Seguridad Vial<sup>24</sup> consiste en una hoja de ruta general que guía las actuaciones institucionales en materia de seguridad vial en los próximos años. Este documento enlaza con la anterior Estrategia 2011-2020 y sirve como marco nacional de referencia para la política de seguridad vial en nuestro país en el horizonte 2030.

La Estrategia de Seguridad Vial 2030 es el resultado de un proceso de reflexión en tres ámbitos:

En primer lugar, interno, por parte de la Dirección General de Tráfico, realizando una evaluación de la estrategia anterior y de la situación de la seguridad vial actual y las previsiones de futuro.

Por otra parte, del análisis de las estrategias y resoluciones internacionales más relevantes, para permanecer alineados con las tendencias y propuestas más actuales y eficientes.

Y, por último, de un proceso de reflexión compartida con los principales actores de la seguridad vial en nuestro país, tanto de las diferentes Administraciones públicas como de la sociedad civil. Este proceso ha tenido lugar en el seno del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible<sup>25</sup>.

La Estrategia 2011-2020 marcaba como los dos principales objetivos bajar la tasa de fallecidos a 37 por millón de habitantes y reducir el número de heridos graves en un 35%. Los objetivos alcanzados suponen un descenso del 37,3% de la tasa de fallecidos al año por millón de habitantes y la reducción del número de heridos graves en un 38,1%<sup>26</sup>.

El documento, al analizar la situación actual de la siniestralidad vial en nuestro país, destaca que las causas más frecuentes de siniestros fueron las distracciones (28%), la conducción bajo los efectos del alcohol<sup>27</sup> o drogas<sup>28</sup> (25%) y la velocidad (23%)<sup>29</sup>. Por otra parte, los colectivos y medios vulnerables (peatones, bicicleta, motocicleta) supusieron el 53% del total de las víctimas mortales, siendo la primera vez que superan el 50% en todo el registro histórico. Una de cada cuatro víctimas mortales fue una persona usuaria de motocicleta; y el 82% de todas las personas fallecidas en vías urbanas eran vulnerables<sup>30</sup>.

---

<sup>24</sup> Vid. el documento *Estrategia de Seguridad Vial 2030*, en <https://seguridadvial2030.dgt.es/inicio/>

<sup>25</sup> Vid. el documento *Estrategia de Seguridad Vial 2030*, cit., p. 10.

<sup>26</sup> Vid. el documento *Estrategia de Seguridad Vial 2030*, cit., p. 15 y 16.

<sup>27</sup> Sobre la relevancia del alcohol en los siniestros viales, *vid.*, ampliamente, MONTORO GONZÁLEZ, L., ALONSO PLA, F., ESTEBAN MARTÍNEZ, C., TOLEDO CASTILLO, F., *Manual de Seguridad Vial: el factor humano*, Ariel, 1ª edic., 2000, p. 249 a 285.

<sup>28</sup> Sobre la relevancia de las drogas en los siniestros viales, *vid.*, ampliamente, MONTORO GONZÁLEZ, L., ALONSO PLA, F., ESTEBAN MARTÍNEZ, C., TOLEDO CASTILLO, F., *Manual de Seguridad Vial: el factor humano*, cit., p. 287 a 314.

<sup>29</sup> Vid. el documento *Estrategia de Seguridad Vial 2030*, cit., p. 11, 12, 159.

<sup>30</sup> Vid. el documento *Estrategia de Seguridad Vial 2030*, cit., p. 12.

Las políticas nacionales de seguridad vial han de entenderse enmarcadas en un contexto internacional<sup>31</sup> en el que apoyarse y con el que alinear sus objetivos.

En 2015 la ONU incluye la Seguridad Vial en la Agenda 2030, como uno de los principales problemas de salud y de desarrollo a los que hacer frente mediante la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Un hito fundamental en la forma de abordar la seguridad vial para el próximo decenio ha sido la 3ª Conferencia Ministerial Global sobre Seguridad Vial, organizada por la OMS en Estocolmo en febrero de 2020.

El compromiso de la ONU con la seguridad vial se ha actualizado en la resolución Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, que proclama el periodo 2021-2030 como Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, con el objetivo de reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico por lo menos en un 50% durante este periodo. Como consecuencia de esta declaración, la OMS ha publicado el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030.

También la Unión Europea reconoce la necesidad de continuar los esfuerzos para la mejora de la seguridad vial realizados en el decenio 2011-2020. Así se recoge en la Declaración de La Valeta de 2017, en la que los estados miembros de la UE se comprometieron a darles continuidad con el objetivo final de alcanzar la *Visión Cero* en el año 2050, pero con metas alcanzables durante el próximo decenio 2021-2030. En particular, se presenta como principal objetivo para 2030 la reducción a la mitad del número de personas fallecidas y gravemente heridas como consecuencia de accidentes de tráfico.

Los trabajos de la Comisión Europea para definir el marco de la seguridad vial en Europa durante el próximo decenio se concretaron en el documento: *EU Road Safety Policy Framework 2021-2030. Next Steps towards 'Vision Zero'*.

La Estrategia de Seguridad Vial hace suyos los dos grandes objetivos propuestos por la ONU y la Comisión Europea:

En 2030, reducir el número de personas fallecidas en un 50% respecto al valor base de 2019 (1.755).

En 2030, reducir el número de personas gravemente heridas en un 50% respecto al valor base de 2019 (8.613)<sup>32</sup>.

Estos objetivos generales son objeto de desarrollo en objetivos específicos a lo largo del capítulo 7. Para aplicar las políticas indicadas en tal capítulo se establecen nueve grandes áreas estratégicas, que se desarrollan en diversas líneas de actuación.

Dentro del área estratégica “Tolerancia cero con comportamientos de riesgo”, una de las líneas de actuación es “Actualizar el marco penal y potenciar la lucha contra los delitos del tráfico”. El primer objetivo de esta línea es la actualización y aplicación del marco

<sup>31</sup> Sobre las políticas internacionales, *Vid.* el documento *Estrategia de Seguridad Vial 2030*, cit., p. 64 y ss.

<sup>32</sup> *Vid.* el documento *Estrategia de Seguridad Vial 2030*, cit., p. 122.

penal, con objeto de mejorar la lucha contra los delitos del tráfico y mejorar la protección penal de las víctimas.

También en este ámbito, se mejorarán los procedimientos de detección del uso del teléfono móvil antes del siniestro y la investigación de la conducción bajo el efecto de drogas ilegales. Se continuará combatiendo la difusión de información sobre la ubicación de controles policiales.

A lo largo de la vigencia de la Estrategia, se analizará el impacto sobre la investigación penal de la disponibilidad de los datos recogidos por los distintos sistemas de seguridad de los vehículos, en particular, los nuevos sistemas de registro de datos (EDR: *Event Data Recorder*, o registrador de datos de incidencias, conocido coloquialmente como “caja negra”) que serán obligatorios en todos los vehículos a partir de 2024 (categorías M1 y N1) y 2029 (resto de categorías).

La Dirección General de Tráfico continuará, en colaboración con los agentes de la autoridad, el plan de vigilancia de la conducción sin permiso que ya ha desplegado a través de las Jefaturas Provinciales de Tráfico<sup>33</sup>.

Dentro del área estratégica “Respuesta al siniestro efectiva y justa”, una de las líneas de actuación es “Reducir los tiempos de atención y mejorar la asistencia en caso de siniestro”.

El principal objetivo en este sentido debe ser la reducción de los tiempos de asistencia (“hora dorada” o, en la actualidad, “minutos de oro”). Estos tiempos pueden dividirse en dos partes. En primer lugar, los tiempos de notificación del siniestro a los servicios de emergencia. En segundo lugar, los tiempos de llegada de los servicios de emergencia, atención a las víctimas *in situ* y traslado al centro hospitalario.

Otra de las líneas de actuación de esta área estratégica es “Garantizar los derechos de las víctimas del tráfico”.

La atención a largo plazo debe ir más allá de la atención sanitaria, ya que las secuelas de un siniestro sobre las víctimas y su entorno más directo afectan a muchos otros aspectos: personales, familiares, sociales y laborales, entre otros.

En este ámbito, se plantean en esta estrategia diversas actuaciones, entre las que podemos destacar las siguientes:

- Reforzar la cooperación interinstitucional en aras de mejorar la atención a las víctimas.
- Integrar plenamente a las víctimas del tráfico en las oficinas de asistencia a víctimas de delitos y potenciar los medios asistenciales de las mismas.

---

<sup>33</sup> *Vid.* el documento *Estrategia de Seguridad Vial 2030*, cit., p. 173 y 174.



- Actualizar el Sistema de Valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, de acuerdo con las recomendaciones de la Comisión de Seguimiento creada por la Ley 35/2015.

- Potenciar el seguimiento de la evolución de las víctimas del tráfico con el fin de analizar el impacto de daños y secuelas no inmediatos.

- Promover y dar visibilidad a las actividades de atención psicológica y jurídica de las entidades sin ánimo de lucro representativas de las víctimas del tráfico<sup>34</sup>.

Tenemos que destacar que la Estrategia de Seguridad Vial, tal y como avanzamos, supone una hoja de ruta que sirve de guía a las actuaciones de las distintas institucionales implicadas en la seguridad vial. Por ello, no puede ser indiferente al Ministerio Fiscal. Es más, muchas de las actuaciones que se plantean para conseguir los objetivos propuestos aparecen relacionados con las funciones del Ministerio Fiscal en el ámbito de la seguridad vial. Como acabamos de resaltar esta conexión se puede apreciar tanto desde el punto de vista de la persecución penal de estas conductas -actualizar el marco penal y potenciar la lucha contra los delitos del tráfico- como desde la perspectiva de protección, en sentido amplio, de las víctimas -reducir los tiempos de atención y mejorar la asistencia en caso de siniestro y garantizar los derechos de las víctimas del tráfico-.

## 7. CUESTIONES GENERALES SOBRE EL PRESENTE Y EL FUTURO DE LA SEGURIDAD VIAL

La movilidad y la seguridad vial se ven afectadas por los hábitos de vida de las personas<sup>35</sup>.

La evolución de la seguridad vial que cabe esperar en los próximos años, no va a depender sólo de los factores endógenos asociados a las políticas de la seguridad vial, sino también de tendencias exógenas en el ámbito de la movilidad y de la sociedad en general. En este sentido, siguiendo lo que indica la *Estrategia de Seguridad Vial 2030*, cabe señalar<sup>36</sup>:

- El cambio climático. Los 27 Estados miembros de la Unión Europea se han comprometido a conseguir que la UE sea la primera zona mundial climáticamente neutra en 2050. Para lograrlo, hasta 2030 se prevé reducir las emisiones en al menos un 55 % respecto de los niveles de 1990. El sector del transporte es el segundo mayor emisor después del sector energético, produciendo más del 20% de las emisiones de GEI (gases de efecto invernadero) en toda Europa. Estas políticas medioambientales producirán cambios significativos -en los próximos años- relacionados con la movilidad, tanto en el reparto modal del transporte y su volumen como en los patrones de movilidad de las personas, que afectarán en gran medida a la movilidad en entornos urbanos.

---

<sup>34</sup> Vid. el documento *Estrategia de Seguridad Vial 2030*, cit., p. 232 a 234.

<sup>35</sup> LIJARCIO, I., CATALÁ, C., USECHE, S., ROMANÍ, J. Y LLAMAZARES, J., *Gestión de la Movilidad y la Seguridad Vial en Euskadi después del Covid-19*, informe de FESVIAL (Fundación para la Seguridad Vial) para la Dirección de Tráfico, Departamento de Seguridad del Gobierno Vasco, 2021, en <https://fesvial.es/wp-content/uploads/2022/04/Informe-Gesmovid-21-FINAL.pdf>, p. 76.

<sup>36</sup> Vid. el documento *Estrategia de Seguridad Vial 2030*, cit., p. 53 a 61.

- El envejecimiento de la población. En 2030 el 24% de la población de nuestro país tendrá 65 años o más.

- El incremento de población en ciudades y su descenso en áreas rurales. Hay dos desafíos. Por una parte, la seguridad en los desplazamientos en las zonas urbanas y periurbanas, con necesidades de movilidad cada vez más numerosas. Además, en este ámbito se suman la aparición de nuevas formas de movilidad que intentan dar respuesta a estas necesidades, y el envejecimiento de la población ya señalado. Por otra parte, la seguridad en los desplazamientos en las zonas rurales cada vez más despobladas, que se realizan en su mayoría por medio de carreteras convencionales. Además, en estos ámbitos la incidencia del envejecimiento de la población es aún mayor.

- Las nuevas formas de movilidad: VMP<sup>37</sup>, bicicletas eléctricas, vehículos convencionales de tracción eléctrica, vehículos compartidos, vehículos dedicados a la distribución urbana de mercancías, etc.

- Los avances tecnológicos. Tanto en las infraestructuras y sistemas de vigilancia y gestión de tráfico (conectividad y uso del *big data*), como en los vehículos (ADAS, conectividad, ITS, conducción automática, propulsión eléctrica) pretende reducir la siniestralidad atribuible a errores y conductas de riesgo, aunque plantea el desafío de integrar adecuadamente la tecnología para evitar la aparición de nuevos riesgos.

- La cultura de las personas jóvenes. Apuestan por el uso, por compartir, por la sostenibilidad, por la movilidad multimodal y por el *smartphone*. Es decir, que algunas de las tendencias expuestas anteriormente se acentúan particularmente en este colectivo; por lo cual cabe esperar que sean tendencias que aumenten de importancia en el futuro.

- La seguridad vial en las organizaciones (empresas y administraciones). Tanto las organizaciones sociales (como empresas, asociaciones o universidades), como las Administraciones públicas, tienen una enorme influencia en la sociedad a través de una gran variedad de factores que pueden emplearse en la mejora de la seguridad vial. De forma directa, fomentando la seguridad vial de sus empleados, clientes y proveedores. De forma indirecta, mediante la adopción de criterios de seguridad vial en su cadena de valor, en sus decisiones de compras de los bienes y servicios necesarios para realizar sus funciones y garantizar la seguridad de sus productos. Por otra parte, el peso porcentual del accidente laboral de tráfico (ALT) en los accidentes de trabajo leves es del 11,8% y este aumenta progresivamente a medida que los accidentes son más graves: así, los ALT representan el 21,8% de los accidentes de trabajo graves y, en el caso de los accidentes de trabajo mortales, ese porcentaje se eleva al 32,4%. Es decir, los accidentes laborales de tráfico se han convertido en una de las primeras causas de muerte por accidente laboral<sup>38</sup>.

---

<sup>37</sup> GARCÍA-VALLE PÉREZ, M., *La responsabilidad por daños en accidentes con patinetes eléctricos*, cit., apunta que el uso de patinetes eléctricos es una solución económica, ecológica y rápida para la movilidad, pero la peor consecuencia de su irrupción ha sido la proliferación de accidentes en los que se han visto involucrados.

<sup>38</sup> *Vid.* el documento *Estrategia de Seguridad Vial 2030*, cit., p. 246 y 247.

Como nos estamos refiriendo al futuro creo que indispensable que hagamos una referencia a la formación.

La educación vial es uno de los pilares fundamentales de la seguridad vial. Desde el curso escolar 2022-2023 se están impartiendo un mínimo de contenidos de seguridad vial en los colegios e institutos, tras la aprobación del Real Decreto 157/2022, de 1 de marzo, por el que se establecen la ordenación y las enseñanzas mínimas de la Educación Primaria, y del Real Decreto 217/2022, de 29 de marzo, por el que se establece la ordenación y las enseñanzas mínimas de la Educación Secundaria Obligatoria.

A la vista de todo lo anterior, parece indudable que la seguridad vial -y la movilidad en general- requieren que sea considerada una cuestión a tratar desde una perspectiva multidisciplinar.

## 8. LA IMPORTANCIA DE LA SEGURIDAD VIAL

En la doctrina<sup>39</sup>, se considera la seguridad vial es el conjunto de condiciones fijadas por el ordenamiento jurídico -para la protección de la vida, la salud, la integridad física y otros bienes jurídicos individuales- en las que la conducción de un vehículo a motor representa un riesgo jurídicamente permitido<sup>40</sup>.

Se destaca que la seguridad vial es un bien jurídico colectivo, pero vinculado a bienes jurídicos individuales, desempeñando una función de garantía de éstos<sup>41</sup>.

Por lo que se refiere a la jurisprudencia, la STC 161/1997, de 2 de octubre, señala que “la conducción de vehículos a motor es una actividad que puede poner en grave peligro la vida y la integridad física de muchas personas, hasta llegar a convertirse en la actualidad en la primera causa de mortalidad en un segmento de edad de la población española; de ahí que, como sucede con otras muchas actividades potencialmente peligrosas, resulte plenamente justificable que los poderes públicos, que deben velar en primerísimo lugar por la vida de los ciudadanos, supediten el ejercicio de esta actividad al cumplimiento de severos requisitos, sometan a quienes quieran desarrollarla a controles preventivos llevados a cabo por parte de las Administraciones Públicas y se anude a su incumplimiento sanciones acordes con la gravedad de los bienes que se pretende proteger.”

Por su parte, la STS 420/2023, de 31 de mayo, también señala que “la conducción de un vehículo a motor es siempre generadora de un peligro para la vida e integridad física de las personas, por lo que ha de realizarse de forma muy diligente”. Y también la STS 105/2022, de 9 de febrero, señala que “la seguridad vial, pero considerada como bien

---

<sup>39</sup> Las distintas posturas doctrinales en torno al bien jurídico protegido en los delitos contra la seguridad vial se pueden ver, ampliamente, en MORELL ALDANA, L. C., *Delitos contra la seguridad vial y siniestralidad de los nuevos tipos de vehículo*, Wolters Kluwer, 2019, p. 55 a 60.

<sup>40</sup> CARDENAL MONTRAVETA, S., “Delitos contra la seguridad vial (arts. 379-385 ter)”, en AAVV (dir. CORCOY BIDASOLO, M.), *Manual de Derecho Penal, Parte Especial, Adaptado a las LLOO 1/2019 y 2/2019 de Reforma del Código Penal, Doctrina y jurisprudencia con casos solucionados*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2019, p. 588.

<sup>41</sup> ESCUCHURRI AISA, E., “Delitos contra la seguridad vial”, en AAVV (dir. Romeo Casabona, Sola Reche, Boldova Pasamar) *Derecho Penal, Parte Especial, Conforme a las Leyes Orgánicas 1 y 2/2015, de 30 de marzo*, Granada, 2016, p. 632.

jurídico intermedio que castiga los riesgos contra la vida y la integridad de las personas generados por la conducción de vehículos de motor, anticipando así la tutela de esos bienes personales”.

Esto por lo que se refiere a los delitos contra la seguridad vial, si nos referimos a los delitos de homicidio o lesiones imprudentes en el ámbito vial ya no hablamos del bien jurídica seguridad vial sino directamente de bienes jurídicos del máximo nivel como la vida o la salud e integridad física de las personas.

Si recordamos los datos estadísticos y tenemos en cuenta la importancia de los bienes jurídicos en juego, se pone de manifiesto que la seguridad vial es una preocupación de primer orden<sup>42</sup> y relevante para una institución con el Ministerio Fiscal.

Frente a la entidad de los datos la sociedad no debe caer en un resignado fatalismo, como si los dramas que subyacen tras las cifras fuesen un tributo necesario de la movilidad vial<sup>43</sup>. En algunos ámbitos -como el tráfico viario- se admite cierto nivel de riesgo por su utilidad social pero solamente hasta un determinado nivel que se considera socialmente soportable. Por ello, el ordenamiento jurídico fija unos límites a ese riesgo permitido, estableciendo normas de cuidado que si se sobrepasan hacen viable la imputación del resultado, caso de producirse éste. Junto a los indudables beneficios que proporciona coexisten ciertos efectos negativos (contaminación, siniestros, etc.) que es necesario abordar, de todos hay que estacar estos últimos. Por otra parte, de los distintos elementos intervinientes en un siniestro vial -vehículo, infraestructuras, etc.- el factor humano ocupa un lugar fundamental<sup>44</sup>.

Aunque no todos los fallecimientos deriven de comportamientos penalmente reprochables, las cifras indican que el problema humano y social es de máxima importancia. Comportamientos de menosprecio por la vida o la integridad física de los demás o descuidos imperdonables constituyen una porción relevante de las causas determinantes de estas trágicas cifras<sup>45</sup>.

El Derecho Penal tiene medios suficientes e idóneos para contribuir a la solución del problema, aunque no puede ser la única solución, debe operar como cierre del sistema y, para que sea útil, previamente tiene que existir una normativa administrativa eficaz con un correcto funcionamiento de sus aspectos educadores, preventivos y sancionadores<sup>46</sup>.

---

<sup>42</sup> Sin embargo, DE VICENTE MARTÍNEZ, R., *Siniestralidad vial, delitos imprudentes y fuga*, Reus, Madrid, 2019, p. 10, pone de manifiesto que a pesar de los datos y las cifras espeluznantes que arrojan, en los barómetros oficiales de opinión del Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS) no aparece la siniestralidad vial reflejada entre las preocupaciones de los ciudadanos; vid., Barómetro de marzo 2023, en [https://www.cis.es/cis/export/sites/default/-Archivos/Marginales/3380\\_3399/3398/es3398mar.pdf](https://www.cis.es/cis/export/sites/default/-Archivos/Marginales/3380_3399/3398/es3398mar.pdf).

<sup>43</sup> MENA ÁLVAREZ, J. M., “El delito de conducción temeraria”, en *Derecho Penal y Seguridad Vial*, Estudios de Derecho Judicial, 114, CGPJ, 2007, p. 231.

<sup>44</sup> MONTORO GONZÁLEZ, L., ALONSO PLA, F., ESTEBAN MARTÍNEZ, C., TOLEDO CASTILLO, F., *Manual de Seguridad Vial: el factor humano*, cit., p. 20 y 22.

<sup>45</sup> MENA ÁLVAREZ, J. M., “El delito de conducción temeraria”, cit., p. 231 y 232.

<sup>46</sup> GONZÁLEZ CUSSAC, J. L., “(Comunicación) La reforma penal de los delitos contra la seguridad vial (Proyecto 2006)”, en *Derecho Penal y Seguridad Vial*, Estudios de Derecho Judicial, 114, CGPJ, 2007, p. 279.

## 9. LAS VÍCTIMAS

El EOMF en su artículo 3.10 y la LECr en el 773.1 establecen que el MF debe velar por la protección de los derechos de la víctima. Lo que supone una concreción de su misión constitucional de promover la acción de la justicia en defensa de los derechos de los ciudadanos, además de en defensa de la legalidad y del interés público tutelado por la ley.

Además, debemos tener en cuenta la Ley 4/2015, de 27 de abril, del Estatuto de la víctima del delito, que ha traspuesto la Decisión Marco 2001/220/JAI del Consejo y la Directiva 2012/29/UE que la sustituye.

El art. 19 se refiere a “las autoridades y funcionarios encargados de la investigación, persecución y enjuiciamiento de los delitos” como sujetos de ese deber respecto a las víctimas, señalando especialmente al MF en el caso de víctimas menores.

Como dice el Preámbulo de la Ley el fin del EV “es ofrecer desde los poderes públicos una respuesta lo más amplia posible, no sólo jurídica sino también social, a las víctimas, no sólo reparadora del daño en el marco de un proceso penal, sino también minimizadora de otros efectos traumáticos en lo moral que su condición puede generar, todo ello con independencia de su situación procesal.”

El art. 3 EV señala que “toda víctima tiene derecho a la protección, información, apoyo, asistencia y atención, así como a la participación activa en el proceso penal y a recibir un trato respetuoso, profesional, individualizado y no discriminatorio desde su primer contacto con las autoridades o funcionarios, durante la actuación de los servicios de asistencia y apoyo a las víctimas y de justicia restaurativa, a lo largo de todo el proceso penal y por un período de tiempo adecuado después de su conclusión, con independencia de que se conozca o no la identidad del infractor y del resultado del proceso.”

El EV establece medidas que pueden ser adoptadas en la fase de investigación (forma de recibir declaración) y de enjuiciamiento (evitar contacto visual, declarar usando tecnologías comunicación, evitar preguntas sobre vida privada, juicio sin público).

La FGE apuesta por una concepción proactiva del MF en materia de protección de las víctimas de los delitos. Prueba de ello son la Instrucción 8/2005, sobre “el deber de información en la tutela y protección de las víctimas en el proceso penal”, la existencia de una Fiscal de Sala Delegada de la FGE y de Fiscales Delegados en cada fiscalía.

La Circular 10/2011, establece que los Fiscales velarán “... por sus derechos de información y participación en el proceso (arts. 779.1.1, 785.3, 789.4, 792.4, 962 y 962 y 976 LECr) y por la cobertura completa de sus necesidades en el aspecto económico y personal”.

Como señala la Instrucción FGE 8/2005, “el proceso penal no puede ser contemplado exclusivamente desde la perspectiva de la necesaria tutela de los intereses de la sociedad y de las garantías del acusado, sino también y de modo relevante, como instrumento de reparación del daño moral y patrimonial que la víctima ha recibido por el hecho delictivo. Reparación que no puede ser fuente de más daños para la víctima, tratando de evitar una victimización secundaria”.

La anterior Instrucción 8/2005 también señala que “la víctima de cualquier delito, y especialmente las más vulnerables, tienen derecho a ser informadas con claridad, con lenguaje accesible, de sus derechos, de lo que pueden o no esperar, dónde acudir en su caso para instar ayudas sociales, económicas, psicológicas, a saber, en definitiva, cual es la respuesta prevista por el ordenamiento, y encomendada especialmente al Ministerio Fiscal, en defensa de sus intereses”. Señala la citada Instrucción que, en determinados delitos, entre los que se encuentran los delitos contra la vida e integridad física o psíquica, la actuación del Ministerio Fiscal tiene que incidir de una forma más acentuada. También requerirán una especial atención los ciudadanos extranjeros en tránsito o de turismo en España, al encontrarse en una situación de mayor vulnerabilidad. Este deber de información a la víctima tiene que hacerse efectivo tanto en la fase preprocesal como en la procesal. En el primer caso la información versará sobre la forma de acceder a la oficina de asistencia a las víctimas, servicio de orientación jurídica, ayudas públicas económicas y asistenciales, etc. En el segundo, que tendrá una especial trascendencia si no se persona en la causa, debe abarcar el ofrecimiento de acciones (artículos 109, 109 bis, 110, 962 y 967 LECr), el momento de la declaración de la víctima -evitando citaciones reiteradas, que coincida con el denunciado, protegiendo la imagen e intimidad de los menores, o instando prueba preconstituida o anticipada si son extranjeros en tránsito o de turismo-, así como la notificación de resoluciones judiciales (779.1.1, 785.3, 789.4, 791.2, 792.5, 973.2 y 976.3 LECr). Sin perjuicio de contactar con la víctima en los casos a los que se refiere la mencionada Instrucción antes de solicitar el sobreseimiento provisional por falta de pruebas o de formular escrito de acusación, tras la conformidad en el juicio o en caso de suspensión del mismo.

Por lo tanto, se ha mejorado mucho en los últimos años, sobre todo en cuanto a regulación. Pero todavía hay mucho por hacer, especialmente en lo que se refiere a la efectiva aplicación de la citada regulación.

Las víctimas de las que aquí se habla han ocupado un injustificado segundo lugar en las estrategias de Atención a las Víctimas de delitos en general, en contraste con sus necesidades y el elevado número que suponen, debido a la falta de visibilidad derivada de la consideración devaluada de la delincuencia vial. (Dictamen 3/16, ap. 6.2).

Según se desprende del reciente Dictamen 1/2021 (ap. 2.9), en general las víctimas de estos delitos no reciben, pese a los esfuerzos realizados, la atención jurídica y moral debida en las dependencias policiales ni en los juzgados, ni en las Oficinas de Asistencia a las Víctimas. Como todas las demás víctimas, aquellas sufren la victimización judicial secundaria derivada del proceso y sus demoras, y sus derechos (incluidos los resarcitorios) no son siempre debidamente respetados, siendo frecuentes y fundadas sus quejas de desatención y desinformación. Respecto de las demás víctimas de delitos padecen una situación de indebida discriminación, pese a su número elevado y a las elevadas penas que se prevén para los delitos más graves, en particular en el art. 142 bis. Añadiendo que las víctimas de accidentes en cuanto haya indicios de delitos de los arts. 142 y 152 CP, tanto imprudencia grave como menos grave, tienen la condición que les otorga el art. 2 EV.

El sistema para la valoración de daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación (el llamado *baremo*) aparece regulado en el Título IV del Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (LRCSVM) y es introducido por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, *de reforma*



*del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.* La nueva regulación que establece la Ley 35/2015 junto a claras mejoras técnicas, presenta cierta complejidad en su aplicación.

Buena muestra de la especial atención que el MF quiere dar a las víctimas es que se hayan previsto, en el Plan de Formación del MF, cursos sobre baremo impartidos a los fiscales para que estén debidamente formados y de esta forma garantizar la correcta aplicación del indicado sistema de valoración de daños y perjuicios y la protección de los derechos económicos y procesales de las víctimas.

## 10. CONCLUSIONES

Como breve conclusión de todo lo expuesto, podemos indicar que la necesidad de un Ministerio Fiscal especializado en seguridad vial se puede justificar desde distintos puntos de vista.

En primer lugar, hay que valorar la importancia cuantitativa de la materia de seguridad vial: una tercera parte de los escritos de acusación del Ministerio Fiscal y de las sentencias condenatorias de los órganos judiciales, tal y como ponen de manifiesto las estadísticas.

En segundo lugar, no podemos olvidar la importancia cualitativa los bienes jurídicos que, en última instancia, están en juego, bien de forma directa (delitos de resultado) o indirecta (delitos de peligro), que son del máximo nivel: vida, integridad física y salud.

En tercer lugar, hay que tener presente a las víctimas. Si conjugamos los dos anteriores puntos veremos que tanto el número -si bien en este caso restringimos el número a los delitos de resultado, pero con base en las estadísticas- como la importancia de las víctimas (personas con lesiones de diversa naturaleza o que han perdido a familiares cercanos) son expresión de una realidad que hay que resaltar.

En cuarto lugar, la complejidad de la seguridad vial -materias no jurídicas, normas no penales y numerosas reformas y doctrina FGE- también es otro componente nada desdeñable.

Finalmente, la constante evolución de la movilidad y de la seguridad vial (así lo señala la *Estrategia de Seguridad Vial 2030*) han ser tenidas en cuenta y requieren una formación especializada.

## BIBLIOGRAFÍA

CARDENAL MONTRAVETA, S., “Delitos contra la seguridad vial (arts. 379-385 ter)”, en AAVV (dir. CORCOY BIDASOLO, M.), *Manual de Derecho Penal, Parte Especial, Adaptado a las LLOO 1/2019 y 2/2019 de Reforma del Código Penal, Doctrina y jurisprudencia con casos solucionados*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2019.

CRESPO BARQUERO, P., “La reforma orgánica del Ministerio Fiscal: Fiscalía General del Estado. Relaciones institucionales y órganos centrales”, *Escuela de Verano del Ministerio Fiscal, 2014*, en <https://www.cej-mjusticia.es/sede/publicaciones>.

DE VICENTE MARTÍNEZ, R., *Siniestralidad vial, delitos imprudentes y fuga*, Reus, Madrid, 2019.

ESCUCHURRI AISA, E., “Delitos contra la seguridad vial”, en AAVV (dir. Romeo Casabona, Sola Reche, Boldova Pasamar) *Derecho Penal, Parte Especial, Conforme a las Leyes Orgánicas 1 y 2/2015, de 30 de marzo*, Granada, 2016.

GARCÍA-VALLE PÉREZ, M., *La responsabilidad por daños en accidentes con patinetes eléctricos*, Atelier, 2022.

GONZÁLEZ CUSSAC, J. L., “(Comunicación) La reforma penal de los delitos contra la seguridad vial (Proyecto 2006)”, en *Derecho Penal y Seguridad Vial*, Estudios de Derecho Judicial, 114, CGPJ, 2007.

LIJARCIO, I., CATALÁ, C., USECHE, S., ROMANÍ, J. Y LLAMAZARES, J., *Gestión de la Movilidad y la Seguridad Vial en Euskadi después del Covid-19*, informe de FESVIAL (Fundación para la Seguridad Vial) para la Dirección de Tráfico, Departamento de Seguridad del Gobierno Vasco, 2021, en <https://fesvial.es/wp-content/uploads/2022/04/Informe-Gesmovid-21-FINAL.pdf>

MENA ÁLVAREZ, J. M., “El delito de conducción temeraria”, en *Derecho Penal y Seguridad Vial*, Estudios de Derecho Judicial, 114, CGPJ, 2007.

MONTORO GONZÁLEZ, L., ALONSO PLA, F., ESTEBAN MARTÍNEZ, C., TOLEDO CASTILLO, F., *Manual de Seguridad Vial: el factor humano*, Ariel, 1ª edic., 2000.

MORELL ALDANA, L. C., *Delitos contra la seguridad vial y siniestralidad de los nuevos tipos de vehículo*, Wolters Kluwer, 2019.





**Vicente Magro Servet**  
Magistrado del Tribunal Supremo  
Doctor en Derecho

**PRAXIS DEL DELITO DE FUGA DEL LUGAR  
DEL ACCIDENTE DEL ART. 382 BIS CP (LO  
2/2019, DE 1 DE MARZO Y LO 11/2022, DE 13  
DE SEPTIEMBRE)**



**PRAXIS DEL DELITO DE FUGA DEL LUGAR DEL ACCIDENTE  
DEL ART. 382 BIS CP (LO 2/2019, DE 1 DE MARZO Y LO 11/2022,  
DE 13 DE SEPTIEMBRE).**

**Sumario:** 1.-Introducción. 2.- Análisis de la evolución de la reforma que dio lugar a la LO 2/2019 de 1 de Marzo. 3.- Ley Orgánica 11/2022, de 13 de septiembre, de modificación del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor que modificó el art. 382 bis CP. 4.- Análisis de la Sentencia del Tribunal Supremo 1/2023 de 18 Ene. 2023, Rec. 10404/2022. *a.- Bien jurídico protegido por el delito del art. 382 bis CP. b.- El responsable es, además, el causante del accidente. c.- Es un delito de “huida”. d.- Las sentencias de instancia y apelación consideraron que se había cometido en grado de tentativa el delito. ¿Caben las formas imperfectas de ejecución en el delito de fuga?*

**Resumen:** (Análisis acerca de las características y circunstancias del delito de fuga del lugar del accidente que se incorporó en el texto penal en la LO 2/2019 de 1 de Marzo, modificado por LO 11/2022, de 13 de septiembre, con la finalidad de evitar situaciones de impunidad cuando un conductor golpeaba con su vehículo a otro y fallecía en el acto y se daba a la fuga no pudiendo, además del homicidio imprudente, o en su caso homicidio doloso eventual si se dieran las circunstancias, calificarlo antes de esta reforma como omisión del deber de socorro si había muerto la víctima. Sentencia del Tribunal Supremo 1/2023 de 18 de Enero analizando si cabe la tentativa en estos casos)

**Abstract:** (Analysis about the characteristics and circumstances of the crime of escape from the place of the accident that was incorporated into the criminal text in LO 2/2019 of March 1, modified by LO 11/2022, of September 13, with the purpose of avoid situations of impunity when a driver hit another with his vehicle and died on the spot and fled, not being able, in addition to reckless homicide, or eventual intentional homicide if the circumstances arose, to qualify it before this reform as an omission of the duty to help if the victim had died. Supreme Court Judgment 1/2023 of January 18, analyzing whether the attempt is possible in these cases)

**Palabras clave:** Delito de fuga del lugar del accidente, caso fortuito, imprudencia

**Keywords:** Crime of escape from the place of the accident, act of God, recklessness

## 1.-Introducción.

Resulta curioso, y cuanto menos extraña, esa reacción que se tiene por algunos conductores de que cuando tienen un accidente de tráfico y colisionan con alguien, o atropellan a un peatón, su primera reacción es darse a la fuga del lugar donde se ha producido el accidente, intentando eludir las consecuencias del hecho ocurrido con vehículo de motor, en lugar de preocuparse por la persona que han atropellado, o por los ocupantes del vehículo con el que han colisionado por una actuación imprudente, o también por caso fortuito.

En el fondo puede que se trate más de un acto de cobardía y de no querer asumir las responsabilidades derivadas de la existencia de una imprudencia y de querer huir de esas responsabilidades propias que se le pueden derivar del hecho ocurrido, sobre todo si consideran que pueden haber matado a alguien. Desde luego, es sumamente grave un hecho de estas características y los perjudicados de una víctima que ha fallecido por ser colisionada por otro que se da a la fuga o que ha sido atropellado por un conductor que también abandona el lugar no podrán asumir nunca que han perdido a un familiar, pero que, además, quién le ha matado lo ha dejado en la calzada como si de un objeto se tratase agonizando, cuando si, a lo mejor, hubieran llamado a una ambulancia en el acto le hubieran salvado la vida.

La pregunta que nos podemos hacer es importante, porque si pudiéramos saber cuántas personas hubieran permanecido en vida si quién les atropelló, o colisionó con él, se hubiera quedado en el lugar del accidente en lugar de darse a la fuga y hubiera alertado a los servicios de una ambulancia. Desde luego nos llevaríamos las manos a la cabeza, porque esos primeros auxilios podrían haber sido fundamentales para salvar la vida del accidentado en lugar de que el autor lo hubiera dejado agonizando en el asfalto. Resulta, por ello, lamentable ese egoísmo que reina en la cabeza de muchas personas que con tal de evitar una posible condena son capaces de dejar a otra persona en la carretera medio muerta, o sin saber si lo está con tal de evitar que le tomen la matrícula y pueda saberse quién ha sido el autor/a.

Lo importante es saber que en la mayoría de los casos se acaba sabiendo quien ha sido el autor y sobre el que recaerán las responsabilidades por estos reprochables hechos. Pero el problema es que lo que llevó a la LO 2/2019 de 1 de Marzo fue el volumen de absoluciones que existían antes de esta reforma por delito de omisión del deber de socorro del art. 195 CP<sup>1</sup> cuando se alegaba que la víctima ya estaba muerta cuando se produjo la

---

<sup>1</sup> **Tribunal Supremo, Sala Segunda, de lo Penal, Sentencia 761/2022 de 15 Sep. 2022, Rec. 10768/2021:** Confirmación de la sentencia absolutoria. Si hay varias personas que situacionalmente resultan obligadas, el deber de socorro decae cuando la persona necesitada ya está recibiendo asistencia por parte de otro obligado y la hipotética aportación de quien omite el deber no aportaría nada a la eliminación o reducción del grave peligro. Se exige que la persona tributaria de auxilio se encuentre en una situación de peligro manifiesto y grave, que además se encuentre desamparada, que la persona obligada a prestar el auxilio conozca que se da dicha situación y que tenga capacidad, sin riesgo propio o ajeno, para prestar socorro personalmente o demandar el socorro a terceros. El desamparo penalmente relevante abarca tanto el absoluto, cuando la persona necesitada no recibe ningún tipo de ayuda, como el relativo, o amparo insuficiente, si bien en este último caso deberá evaluarse si el peligro residual, el que se deriva de la ayuda incompleta, sigue siendo grave. En caso contrario la omisión seguiría siendo penalmente irrelevante por falta de un presupuesto esencial de la tipicidad. En este caso, el desamparo queda excluido desde el momento en que se declara probado que cuatro personas prestaron de manera inmediata y continuada asistencia a la persona golpeada, realizando maniobras para la mejor colocación del cuerpo desvanecido

colisión y “ya no había nada que socorrer”, porque la esencia del delito de este precepto era la huida pero con la ausencia de ayuda más que por la huida en sí misma considerada, porque no se podía “ayudar” ante quien estaba ya muerto. De todos modos, la cuestión no era baladí, porque ¿cómo se llegaba a saber si estaba muerta la persona que se atropelló o con cuyo vehículo se colisionó?

Los resultados daban a entender que las dimensiones del siniestro y la posición final del fallecido y el informe forense acerca de la previsión del momento de la muerte eran las pruebas que determinaban el momento del fallecimiento y las circunstancias en las que este se produjo. Eran estos datos los que eran valorados por el órgano de enjuiciamiento para determinar si la víctima podría estar muerta cuando el conductor autor del atropello se daba a la fuga.

Era necesario, pues, que se produjera una reforma del texto penal para no dejar impune, al menos desde la conducta de la huida, este tipo de hechos a condenar en concurso real con el mismo hecho de la colisión o el atropello y el grado de la imprudencia, en su caso, o el delito de homicidio doloso por dolo eventual que se hubiera podido cometer.

Hay que recordar que cuando se tramitó esta reforma en las sucesivas comparecencias que se hicieron en el Parlamento los medios de comunicación recordaron que “De los 174.679 conductores implicados en un accidente de tráfico en 2016, 1.028 (el 0,6 % del total) se dieron a la fuga, según datos de la Dirección General de Tráfico que ha hecho públicos el fiscal coordinador de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas en la Comisión de Justicia del Congreso donde se estudia la proposición de ley propuesta por el Partido Popular para endurecer las penas a los conductores por imprudencias y abandono del lugar.”<sup>2</sup>

Se trataba de sacar a la luz algo que estaba ocurriendo con frecuencia y que suponía un auténtico acto de “maldad” como se recogía en la ley por la que hay personas que huyen de un delito que han cometido por imprudencia, o que puede haber ocurrido por caso fortuito, y que aunque no tuvieran culpa alguna su primer impulso era el de huir del lugar del siniestro, algo impropio de la naturaleza del ser humano, pero que muchas personas llevan a cabo en un acto cruel como supone dejar a una persona en la carretera

---

sobre el asfalto y avisando de manera sincrónica a los servicios de urgencia, quienes, además, acudieron transcurrido muy poco tiempo.

**Tribunal Supremo, Sala Segunda, de lo Penal, Sentencia 167/2022 de 24 Feb. 2022, Rec. 3633/2021**  
Absolución. Inidoneidad absoluta por fallecimiento instantáneo de la víctima de atropello, en este caso, un ciclista. No se puede socorrer a quien ya no es susceptible de ser socorrido. Y precisamente por ello no se puede castigar la omisión de una acción esperada cuando, de haberse realizado esa acción, en nada habría afectado a la indemnidad del bien jurídico protegido, sea éste la seguridad de la vida e integridad física, sea la solidaridad. La duda sobre el fallecimiento instantáneo o a los 20 minutos del atropello, debe favorecer al reo.

**Tribunal Supremo, Sala Segunda, de lo Penal, Sentencia 420/2023 de 31 May. 2023, Rec. 6373/2021**  
OMISIÓN DEL DEBER DE SOCORRO. Absolución. Fallecimiento prácticamente inmediato al atropello. Falta el elemento objetivo de la existencia de una persona desamparada y en peligro grave y manifiesto; lo que puede ocurrir tanto porque el sujeto activo se ha cerciorado de que la víctima está siendo auxiliada, como en el caso de que se haya producido su fallecimiento inmediato.

<sup>2</sup> <https://compromiso.atresmedia.com/ponlefreno/noticia>.

agonizando y ser capaz de pensar más en uno mismo y la posible respuesta penal que le pueda deparar su conducta que por la vida de un ser humano.

En este tipo de casos resulta fundamental la actuación investigadora de las Fuerzas y Cuerpos de seguridad del Estado, ya que la Guardia civil en su sección de tráfico tiene grandes conocimientos en la elaboración de atestados en este tema y se precisa claridad en la normativa para saber cómo actuar en cada caso. De todas maneras, la alta profesionalidad de la Guardia civil nos garantiza un trabajo perfecto en esta y otras materias relacionadas con la seguridad vial, y la prueba de la apuesta por la formación es la elaboración de esta revista que permite transmitir a todos los miembros de la Guardia civil los conocimientos adecuados en muchas materias que como la seguridad vial es básica para un correcto servicio profesional en la elaboración de los atestados.

## 2.- Análisis de la evolución de la reforma que dio lugar a la LO 2/2019 de 1 de Marzo.

Cuando se percibe la necesidad de dar solución a las absoluciones por el delito de omisión del deber de socorro del art. 195 CP en estos supuestos de fuga del lugar del accidente con persona fallecida se iniciaron en el Congreso de los Diputados las comparecencias en relación con la proposición de ley orgánica de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente.

Una iniciativa que dio lugar a la reforma del CP por LO 2/2019, de 1 de Marzo que modificó diversos preceptos en el Código penal, en concreto, arts. 142, 142 bis, 152, 152 bis y 382 bis, siendo este último, objeto de las presentes líneas, de trascendental importancia para sancionar la conducta de aquellos conductores que “huyen” de los lugares donde ha habido un siniestro, pero más por la propia sanción penal del anglosajón “hit and run” (choca y huye) que por el hecho de “dejar de socorrer” que ya estaba sancionado con el art. 195 CP, ya que la “fuga” como tal no estaba sancionada, y la tipificación de la omisión del deber de socorro dejaba conductas graves sin socorrer, dado que cuando “no había nada que socorrer” en el caso de que el atropellado estuviera muerto a resultas del accidente imposibilitaba la condena por la vía del art. 195 CP.

Pues bien, como se recoge en el Dictamen 1/2021, de 17 de Marzo de 2021, sobre la reforma operada por lo 2/2019 en los arts 142, 142 bis, 152, 152 bis, 382 y 382 bis CP referida al nuevo concepto de imprudencia menos grave, imprudencia grave, agravaciones de penalidad en la pluralidad de resultados, modificación penológica, criterios para la incoación de diligencias policiales y judiciales, derechos de las víctimas de accidentes y nuevo delito de abandono del lugar en relación al tráfico viario, “el llamado delito de fuga proviene de la legislación anglosajona, es el *leaving the scene of an accident*, más coloquialmente *hit and run*, en la que se sanciona con rigor, habiéndose extendido a otras europeas”.

Como ya expusimos en su momento<sup>3</sup> “se introduce un nuevo tipo penal al margen del delito de omisión del deber de socorro del art. 195 que sanciona un delito de huida del lugar de los hechos después de haber cometido un ilícito penal del art. 142 o por

---

<sup>3</sup> El nuevo delito de fuga del art. 382 bis CP en la siniestralidad vial. Vicente Magro Servet Magistrado de la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo Doctor en Derecho Diario La Ley, Nº 9346, Sección Doctrina, 28 de Enero de 2019, Wolters Kluwer

imprudencia o de forma fortuita cause lesiones de los arts. 147.1, 149 y 150 CP. Con ello, no hace falta en este caso que la víctima se halle desamparada y en peligro manifiesto y grave que integra el delito de omisión del deber de socorro del art. 195 CP. Con lo cual, si se causa un siniestro del que se derivan muertes y lesiones de los arts. 147.1, 149 y 150 CP se comete este tipo penal si se da a la fuga el conductor, bajo un nuevo delito denominado «de fuga», o «de abandono del lugar del accidente». Ello operaría como nuevo delito además del concreto que se haya cometido por la imprudencia en concurso real. Sin embargo, debemos hacer notar que no se exige que la conducta inicial sea calificada como imprudencia grave o menos grave, ya que solo cita que haya causado un accidente, por lo que podría serlo por imprudencia leve. El delito se comete por «darse a la fuga»”

Pues bien, debemos destacar que en la sesión parlamentaria celebrada en el Congreso de los diputados el día 21 de Febrero de 2018 el Fiscal de Sala del TS coordinador en seguridad vial, Bartolome Vargas, ya jubilado, y ejerciendo este cargo en la actualidad en el Tribunal Supremo Luis del Río, al objeto de reseñar el esfuerzo que se estaba haciendo para detectar aquellas lagunas en el sistema penal, destacó que: “existe una red de setenta fiscales delegados especialistas que son una referencia científica y jurídica en el ámbito nacional. Abordamos el fenómeno de la siniestralidad vial desde las estrategias de la Unión Europea: educativas —*education*—, preventivas —*engineering*— y sancionatorias —*enforcement*—. La estrategia de *enforcement* la integran en nuestro país la sanción administrativa de la Ley de Seguridad Vial —artículos 74 al 81— y la penal —artículos 142 y 152 que aquí nos ocupan, y 379 al 385 del Código Penal—. El derecho penal está regido por el principio de intervención mínima y su utilización no puede excusar el empleo de las respuestas educativas y preventivas, que son siempre de mayor eficacia”.

Pues bien, uno de los temas más importantes que se estaba detectando era el relativo al hecho de conductores que, de forma imprudente, fueran los responsables de un accidente de tráfico, o que de forma fortuita colisionaran con alguien y se produjera la muerte, abandonando el lugar del accidente dejando al muerto en el lugar del accidente. No se trataba simplemente de dejar de socorrer, sino que ante la magnitud del golpe, el conductor tuviera la clara previsibilidad de que lo hubiera matado y se fuera del lugar. Se exigía castigar, con ello, la fuga, más que el hecho de “dejar de socorrer”, por cuanto ante la previsible muerte del otro conductor, o peatón, no había nada que socorrer.

Ello dio lugar a que en virtud de la Ley que finalmente se aprobó, LO 2/019, de 1 de Marzo se incluyera el nuevo tipo penal de “fuga” en el art. 382 bis CP<sup>4</sup>; a cuyo tenor:

---

<sup>4</sup> **Tribunal Supremo, Sala Segunda, de lo Penal, Sentencia 167/2022 de 24 Feb. 2022, Rec. 3633/2021** Se trata del citado art. 382 bis CP, incluido dentro de los delitos contra la seguridad colectiva, y, más en concreto contra la seguridad vial, precepto que acoge el denominado "delito de fuga" que se describe como la actitud del conductor que, sin que concurra riesgo propio o de terceros, abandona el lugar del accidente con fallecimiento de una o más personas o lesiones del art. 152.2 CP. Se prevén distintas penas según se trate de un accidente causado por imprudencia del conductor o por hecho fortuito. Para que se configure el delito de abandono del lugar del accidente no es necesario que se cumplan los requisitos del delito de omisión del deber de socorro.

De esta manera, el delito de fuga es subsidiario del de omisión del deber de socorro, ya que se refiere a personas que han sufrido lesiones graves, pero no concurren las características de la situación que exige deber de socorro.



*1. El conductor de un vehículo a motor o de un ciclomotor que, fuera de los casos contemplados en el artículo 195, voluntariamente y sin que concurra riesgo propio o de terceros, abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieran una o varias personas o en el que se le causare lesión constitutiva de un delito del artículo 152.2, será castigado como autor de un delito de abandono del lugar del accidente.*

*2. Los hechos contemplados en este artículo que tuvieran su origen en una acción imprudente del conductor, serán castigados con la pena de prisión de seis meses a cuatro años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a cuatro años.*

*3. Si el origen de los hechos que dan lugar al abandono fuera fortuito le corresponderá una pena de tres a seis meses de prisión y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de seis meses a dos años.*

Luego veremos la reforma que más tarde se ha aprobado para resolver errores de esta reforma en este texto que dejaba fuera los hechos causados por imprudencia grave.

Pues bien, sobre ello expusieron en la citada sesión el Señor LÓPEZ CERRÓN, presidente de la real federación española de ciclismo, que “estamos viendo en atropellos

---

En este sentido, el preámbulo de la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo expresa que se quiere sancionar con este nuevo tipo "la maldad intrínseca en el abandono de quien sabe que deja atrás a alguien que pudiera estar lesionado o incluso fallecido, la falta de solidaridad con las víctimas, penalmente relevante por la implicación directa en el accidente previo al abandono, y las legítimas expectativas de los peatones, ciclistas o conductores de cualquier vehículo a motor o ciclomotor, de ser atendidos en caso de accidente de tráfico".

Y a continuación afirma la subsidiariedad de este tipo en relación con el art. 195.3 CP para los casos de lesiones a través de la previsión contenida en el texto, "refiriéndolo a los casos de personas que sufran lesiones graves pero en las que no concurren los requisitos del peligro manifiesto y grave que exige la omisión del deber de socorro".

Como se expresa también en el preámbulo, la citada Ley Orgánica responde a una importante demanda social, ante el incremento de accidentes en los que resultan afectados peatones y ciclistas por imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor. Tal demanda social tenía su base precisamente en que la exigencia establecida en el delito de omisión de socorro del art. 195 CP de que la víctima se halle desamparada y en peligro manifiesto y grave, había derivado en resoluciones judiciales sin condena para personas que después del accidente abandonaban a la víctima.

Conforme a ello, la creación de la nueva norma estaba justificada por la necesidad de cobijar en ella supuestos que conforme a la normativa existente quedaban fuera de la respuesta penal, como el caso de que la persona accidentada no quedara desamparada y en peligro grave y manifiesto.

En consonancia con ello, un sector doctrinal justifica la tipificación en el CP del denominado delito de fuga precisamente en que, a diferencia del CP de 1973, el CP vigente no contiene un precepto en el que, en los casos de imposibilidad de ejecución o de producción del delito, se impusiera la pena inferior en uno o dos grados a la señalada para el delito consumado, en casos de inexistencia del objeto o falta de aptitud de medios -como la declarada imposibilidad de encaje en la omisión del deber de socorro, en los supuestos de fallecimiento en el acto de la víctima-.

En definitiva, el citado precepto vendría a cubrir supuestos de difícil encaje en el delito de omisión del deber de socorro por faltar el elemento objetivo de la existencia de una persona desamparada y en peligro grave y manifiesto. Y ello puede ocurrir tanto porque el sujeto activo se ha cerciorado de que la víctima está siendo auxiliada como en el caso de que se haya producido su fallecimiento inmediato.



que la gente deja al herido sin saber si ha muerto o no, si está grave o no, y se da a la fuga por muchos motivos. Seguramente la mayoría de las fugas se dan porque la gente está en una situación irregular, bien sea porque no lleva seguro, bien sea porque va bebido o bien sea porque está bajo el efecto de las drogas. Lo que está claro es que ahora mismo la persona que se da a la fuga no tiene ninguna pena y va a ser mejor para ella darse a la fuga, aunque luego la detengan, que quedarse a socorrer al herido; esto no tiene ninguna razón de ser.”

Toda modificación legal tiene siempre, lo queramos, o no, - y no es negativo- una razón de ser enfocada en algún caso concreto que evidencia que “hay algo que falla todavía en el sistema por dejar aspectos sin regular”. Y en este caso el Señor LÓPEZ CERRÓN destacó que: “Anna González, que, después del fallecimiento de su marido, víctima de un atropello por un conductor que se dio a la fuga, se encontró con una sentencia que para cualquier persona —aun no siendo familiar— no tenía una explicación lógica. Podemos decir que el movimiento que Anna tituló «Por una ley justa» es el que ha conseguido que estemos debatiendo hoy esta proposición de ley y que de alguna forma —yo estuve también cuando se debatió esto en el Congreso— todos los grupos parlamentarios hayan apoyado que hay que cambiar estas leyes”. Y añadió con respecto a la necesidad de introducir el delito de fuga en el CP que “Esa situación se ve agravada cuando el causante del accidente se da a la fuga tras el atropello, como en el caso del marido de Anna, algo que desgraciadamente ocurre con bastante frecuencia”

Sobre el objetivo que se quería proteger con la introducción de este nuevo delito destacó señor BATALLER I RUIZ que “tenemos que plantearnos cuál es el bien jurídico que estamos protegiendo con ello, y usted ha aportado algunas ideas al respecto. Nosotros podemos poner el acento, por ejemplo, en que cuando alguien se da a la fuga después de provocar un accidente lo que está haciendo es desprestigiar la dignidad de la víctima a la que deja abandonada sin saber si está muerta, malherida, o sin saber si con su intervención habría podido ayudarla o no. O también podemos pensar que en lo que debemos hacer hincapié es en la protección de los intereses generales, es decir, el derecho a que haya un tráfico seguro, sostenible, etcétera. O también podemos pensar que hay que tutelar la labor de las administraciones públicas y que con este nuevo tipo de delito estaríamos castigando a quien se sustrae a la acción de la justicia.”

Ahora bien, más allá del tema teórico y conceptual acerca de cuál es, en realidad, el bien jurídico protegido con este nuevo delito que introdujo esta reforma había que ahondar en un tema que subyace en la sentencia del Tribunal Supremo 284/2021, de 30 de Marzo a la que más tarde nos referimos, y es el relativo acerca de cuándo nos encontraremos ante un delito de fuga si llegamos a exigir que solo se comete en los casos de muerte cuando el conductor estuviera absolutamente seguro de que la persona que atropelló está muerta, lo que debe descartarse para acudir más a la *elevada previsibilidad* de que así sea, atendido el impacto producido.

Ello llevó a la señora RIVERA ANDRÉS a destacar en su intervención parlamentaria a apuntar que es “algo totalmente ilógico es que una persona que causa un accidente se dé a la fuga y no le ocurra absolutamente nada si la persona a la que ha atropellado ha fallecido; no tiene ningún sentido. ¿Por qué? porque nadie puede saber cuando atropella a una persona que esa persona —ese ciclista, ese peatón, ese motorista o esa persona objeto del accidente— ha muerto. De hecho, en un atestado solamente el juez puede autorizar el levantamiento del cadáver y certificar la muerte. Así que me

parece que esta es una cuestión moral y está claro que bajo ningún concepto es posible que hoy por hoy salga más barato irse del escenario de un accidente, darse a la fuga, que quedarse. Creo que es de justicia y de lógica que esto se cambie en el Código Penal.”

En la misma línea apuntó la Señora ALBA MULLOR que: “Consiste también en que se sancione con ello, además de la omisión del deber de socorro, la *maldad intrínseca del abandono de quien deja atrás a alguien que podiera estar lesionado o incluso fallecido*. Es lamentable, pero también es una realidad y los accidentes que ha habido recientemente demuestran que esto es así y que estas conductas no pueden quedar impunes como usted nos ha recordado a lo largo de su intervención.

Además, se exige que cuando sean varios los implicados, todos ellos queden en el lugar del accidente puesto que *el principio de solidaridad* rige para todos los involucrados. El abandono tendrá con la reforma propuesta el mismo reproche penal tanto si la víctima está herida o si ha causado el fallecimiento, corrigiendo de este modo situaciones que se podían producir con la actual regulación conforme a la cual si el fallecimiento es inmediato no hay nadie a quien socorrer ni por lo tanto conducta que merezca reproche penal alguno, y esto es algo que tenía que cambiar y así queda recogido en la reforma”

La injusticia de estos casos es lo que provoca la reforma legal para evitar la impunidad del abandono del lugar del accidente en los casos graves en los que se dejaba a una persona fallecida en la carretera con una absoluta insolidaridad y “maldad intrínseca” reflejada en el preámbulo de la norma que supone tener un accidente con una persona y huir del lugar sin cerciorarse de lo que ha dejado atrás. Quedó claro en el debate parlamentario que el objetivo de la reforma estaba orientado a evitar la impunidad de situaciones como las referidas en las que “no había nada que socorrer” cuando a resultas del accidente la posibilidad de que se hubiera causado la muerte era absoluta.

Con respecto a la expresión *maldad intrínseca* a que se refiere la exposición de motivos de la LO 2/2019 señala CASTRO MORENO<sup>5</sup> “nos hallamos ante un exceso a todas luces, ya que el Derecho penal se debe limitar, en todo caso, a sancionar la maldad "extrínseca", entendida como aquella conducta (no pensamiento interior) que trasciende a la lesión o puesta en peligro relevante de importantes bienes jurídicos en el mundo exterior”.

Y esta actuación de “marcharse del lugar”, “huyendo” se lleva a cabo con dolo que puede ser eventual, es decir, planteándose la alta posibilidad de que esté muerto el accidentado y ello le lleve a la creencia o convicción, así como la alta probabilidad de que ha matado al peatón, lo que lleva a plantear un juicio instantáneo a la causación del accidente que se ve completado con la confirmación ex post de la muerte del mismo, a fin de concluir que la muerte se produjo, siendo por ello, aplicable el delito de fuga, pero que solo es aplicable para casos ocurridos a partir del 3 de Marzo de 2019, no los anteriores para los que, como se recoge en la sentencia antes citada, el hecho sería atípico. Y así lo señala, también, el Preámbulo de la Ley, que dice que “se trata de una *conducta*

---

<sup>5</sup> CASTRO MORENO, A., «Comentario crítico a la LO 2/2019, de 1 de marzo, de reforma del Código penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor y ciclomotores: nuevo delito de abandono del lugar del accidente», La Ley Penal, n.o 138, Ed. Wolters Kluwers, Madrid, 2019, formato electrónico.

*diferente y, esta vez sí, dolosa e independiente de la conducta previa imprudente o fortuita*". Por ello, el hecho del abandono es doloso, y éste puede serlo a título de dolo eventual en la admisión del hecho de la muerte que hace aplicable el delito de fuga, no el de omisión del deber de socorro, castigado aquél con mayor pena que este último, como hemos visto.

Señala a este respecto LANZAROTE MARTÍNEZ<sup>6</sup> que: "El nuevo artículo 382 bis vendría a cubrir supuestos de difícil encaje en el delito de omisión del deber de socorro «(...) por faltar el elemento objetivo de la existencia de una persona desamparada y en peligro grave y manifiesto, como la omisión de auxilio cuando el sujeto activo se ha cerciorado de que la víctima está siendo auxiliada o los mencionados supuestos de fallecimiento ipso facto."

Añade MORELL ALDANA<sup>7</sup> que: "Es un delito además eminentemente doloso, como se desprende del empleo de la expresión «voluntariamente», mostrándonos favorables a la admisión del dolo directo, indirecto o eventual. A ello adicionamos el argumento de que la imprudencia en el Código penal de 1995 sigue el sistema de *crimina culposa*, por lo que, no estando expresamente prevista, conforme al artículo 12 del Código penal, la comisión imprudente del delito de fuga, no podrá ser sancionada tal conducta en el ámbito penal. Debe ser asimismo calificado como de tipo subsidiario, por haber prevenido el legislador penal su subsidiaria aplicación de forma expresa, en relación al delito de omisión del deber de socorro del artículo 195 del Código penal."

### **3.- Ley Orgánica 11/2022, de 13 de septiembre, de modificación del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor que modificó el art. 382 bis CP**

Como hemos destacado, la tipificación del delito de fuga data de la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo que pretendió dar salida a la impunidad que existía en los supuestos de fuga del conductor causante del accidente cuando la persona atropellada o víctima de un accidente había fallecido, lo que hacía inaplicable el art. 195 CP relativo a la omisión del deber de socorro.

Sin embargo, se detectó un error en el texto de la reforma que creó el art. 382 bis CP, en base a que no se apreció que, si el hecho se cometía por imprudencia grave, la fuga quedaba sin sanción, por cuanto se reconducía la imprudencia a la menos grave según la redacción del texto que se había aprobado.

Esto determinó la aprobación de la Ley Orgánica 11/2022, de 13 de septiembre, de modificación del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor que modificó el art. 382 bis CP en los siguientes términos:

---

<sup>6</sup> LANZAROTE MARTÍNEZ, P., «El nuevo delito de abandono del lugar del accidente y otras importantes novedades de la inminente reforma del Código Penal en materia de imprudencia», Diario La Ley, n.º 9359, Sección Tribuna, Ed. Wolters Kluwers, Madrid, 2019, formato electrónico.

<sup>7</sup> El delito de fuga: un «viejo» conocido de la dogmática penal. visión doctrinal tras su reintroducción por la LO 2/2019. Morell Aldana, Laura Cristina. Magistrada del Juzgado de Primera Instancia e Instrucción n.º 4 de Alcoy Doctora en Derecho Diario La Ley, Nº 9687, Sección Tribuna, 2 de Septiembre de 2020, Wolters Kluwer

*El apartado 1 del artículo 382 bis queda redactado como sigue:*

*«1. El conductor de un vehículo a motor o de un ciclomotor que, fuera de los casos contemplados en el artículo 195, voluntariamente y sin que concurra riesgo propio o de terceros, abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieron una o varias personas o en el que se les causare alguna de las lesiones a que se refieren los artículos 147.1, 149 y 150, será castigado como autor de un delito de abandono del lugar del accidente.»*

Con ello, ya no se trataba de una remisión al art. 152.2 CP, y al tipo de imprudencia menos grave, sino que en la actualidad se castiga todo tipo de imprudencias.

Pues bien, se ha tratado con reiteración acerca de las circunstancias del delito de fuga. Un tipo penal con unas características propias de un *régimen de insolidaridad* de algunos conductores que prefieren darse a la fuga del lugar donde ocurrió un accidente con su intervención; de ahí, que sea necesario el reproche penal que está tipificado en el precepto aprobado en el año 2019, y con la rectificación operada en el 2022, para evitar situaciones de impunidad provocadas por la redacción del precepto en el año 2019 que había dejado fuera las situaciones de imprudencia grave con fuga del conductor del vehículo.

Se trata de un tipo penal caracterizado, sobre todo, por una *falta de respeto* hacia los demás y por una inclinación personal de los conductores en su balanza hacia orientar cualquier tipo de responsabilidad en la conducción de vehículos de motor en beneficio propio y anular cualquier perjuicio, frente a la otra parte de la balanza en donde están las víctimas que han sido causadas por accidentes en donde ha intervenido el conductor que se da la fuga.

De esta manera, en esa decisión que toma el conductor al momento del accidente al darse a la fuga se evidencian características propias de una *auto exención de responsabilidades*, al dejar en el lugar del accidente a las víctimas causadas por su irresponsabilidad, y que denota la necesidad de que el Estado de derecho intervenga, no solamente con infracciones administrativas y sanciones, sino con el reproche penal que debe llevar consigo una conducta como la de huir del lugar de un accidente de tráfico en el que ha intervenido y causado el conductor que se da la fuga.

El legislador ha tenido que intervenir en este tipo de casos ante el incremento de estas situaciones, y ante la impunidad que se producía por el vacío legal que provocaba la redacción propia del delito de omisión de socorro del artículo 195 del código penal, que quedaba absolutamente insuficiente para dar cobertura a situaciones de fuga del lugar del accidente.

El delito se configura con un abandono del lugar del accidente, expresión que utiliza en dos momentos dentro del apartado primero del artículo 382 bis CP y en accidentes causados por el mismo, distinguiendo en el apartado segundo cuando ha concurrido cualquiera de las imprudencias punibles o no, y en el apartado tercero cuando el hecho ha sido fortuito, graduando la pena en razón a estas dos circunstancias.

Pero la clave está en que la acción determinante de la conducta típica y punible es la de abandonar el lugar de un accidente, habiendo sido causante del mismo quien se da

a la fuga con su vehículo de motor, abandonando no solamente el lugar, sino también sus propias responsabilidades por haber sido causante del accidente cuando concurre el apartado segundo en actuación imprudente y cuando se ha producido por caso fortuito en la aplicación del apartado tercero del tipo penal.

Pero, en cualquier caso, se trata de una actuación caracterizada por un régimen de insolidaridad antes citado, tanto si se refiere a una conducta imprudente del conductor, como si se tratara de caso fortuito, pero en ambas situaciones el reproche penal resulta evidente por haber abandonado el lugar del accidente en lugar de prestar auxilio y socorro a las víctimas que han tenido una colisión con quien abandona el lugar del accidente, dejándolas abandonadas y primando más su personal autoprotección en evitación de responsabilidades penales y civiles que preocuparse como debía ser por la situación en la que han quedado las víctimas del accidente causado por el mismo, o bien por caso fortuito.

Hay que recordar, también, que a la hora de establecer el ámbito de la responsabilidad penal en cuanto al régimen punitivo del art. 382 bis CP, hay que tener en cuenta que la pena aplicable va de un arco de seis meses a cuatro años en el apartado segundo, cuando la conducta sea con imprudencia y este amplio arco penal permite graduar la pena e individualizarla por parte del juez de lo penal, en atención al tipo de imprudencia concurrente en este caso.

La clave de esta cuestión atinente a la determinación de la pena viene dada por cuanto recordemos que la reforma aprobada por Ley Orgánica 11/2022, de 13 de septiembre, que evita ahora la atipicidad de las imprudencias graves y las incluye ahora en el tipo penal, permitiría que los casos de imprudencia grave concurrente con abandono del lugar del accidente pueda establecerse una individualización de la pena al máximo por la vía del artículo 66.1.6º del código penal, cuando no concurren circunstancias atenuantes y agravantes, y el juez podrá motivar la imposición de la pena para llegar en el máximo hasta los cuatro años de prisión sin posibilidad de aplicar la suspensión de la ejecución de la pena, incluyendo como dato a tener en cuenta en esa determinación de la pena el tipo de imprudencia concurrente en el caso, que podrá ser bien grave, menos grave o leve, ya que aquí no se trata de la atipicidad de la imprudencia leve, sino que la imprudencia leve concurriendo con delito de fuga será típica en el artículo 382 bis. Y no se trata, por ello, ya de que la leve quede fuera del reproche penal, sino que si fuera leve la conducta del autor del accidente bien podría establecerse una graduación menor en la pena a imponer que si se tratara de una imprudencia grave o menos grave.

En cualquier caso, el reproche penal es el mismo en las tres situaciones, ya que la gravedad es fugarse del lugar del accidente, más que el tipo de imprudencia concurrente en el caso.

#### **4.- Análisis de la Sentencia del Tribunal Supremo 1/2023 de 18 Ene. 2023, Rec. 10404/2022**

Expuestas las precisiones acerca del tipo penal del art. 382 bis CP interesa analizar la importante sentencia de la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo 1/2023 de 18 Ene. 2023, Rec. 10404/2022 en la que se analiza este nuevo tipo penal.

En este caso se quejaba el recurrente de la infracción del 382 bis del Código Penal (CP), al haber apreciado el delito en grado de tentativa, cuando, según sostiene debió apreciarse como consumado.

Veamos de forma sistematizada el análisis de lo planteado por el Alto Tribunal.

*a.- Bien jurídico protegido por el delito del art. 382 bis CP.*

Recuerda el TS que “en este tipo penal no se exige, pues, como elemento del tipo, que una persona se halle desamparada y en peligro manifiesto y grave, como si ocurre respecto del artículo 195 del CP, ni, correlativamente, que el acto de socorro pudiera ser potencialmente útil. El precepto prevé expresamente que solo se castigan los casos no contemplados en el artículo 195.”

Con ello, se incide por el TS en que se trata de un tipo penal para cubrir las lagunas que había dejado el delito de omisión del deber de socorro que no terminaba de “atender” las situaciones como las descritas en el tipo penal del art. 382 bis CP.

Se refiere a continuación el TS a una cuestión sumamente tratada en cuanto a la razón por la que se introdujo el tipo penal en cuanto a una especie de “desprecio” al resto de personas que se convertían en víctimas cuando colisionaban, o eran atropellados por el que luego se daba a la fuga. Y concreta que “Aunque la doctrina, que ha criticado abundantemente la referencia de la Exposición de Motivos a la “maldad intrínseca” por su relación con conceptos morales, no se ha mostrado unánime en la identificación del bien jurídico protegido, tanto la jurisprudencia como la dogmática mayoritaria, teniendo en cuenta el contenido del Preámbulo de la Ley Orgánica citada más arriba, hablan de la ***infracción de un deber de solidaridad humana que se eleva al rango de deber jurídico.***”

Expuesto esto el TS viene a considerar que estamos ante una especie de “delito de indiferencia”, por cuanto señala que: “Se ha dicho que se castiga la indiferencia del omitente frente a la situación de peligro de la víctima (STS nº 167/2022, de 24 de febrero). En realidad, más exactamente, puede decirse que se castiga su indiferencia frente a la situación creada, incumpliendo los deberes que el artículo 51 del 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, impone, entre otros, a los implicados en un accidente de tráfico, lo que incluye la consideración del peligro para la víctima, incluso para otros usuarios de la vía, así como el deber de identificarse como causante de aquella y de cooperar inmediatamente en resolverla.

El artículo 51 de la referida ley, dispone que el usuario de la vía que se vea implicado en un accidente de tráfico, lo presencie o tenga conocimiento de él, está obligado a auxiliar o solicitar auxilio para las víctimas que pueda haber, prestar su colaboración, evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos. Con lo cual se está haciendo referencia la solidaridad con las víctimas mediante la prestación de auxilio; a la adopción de medidas para mantener o restablecer la seguridad de la vía, es decir, a la solidaridad con otros usuarios de la vía, y concretamente, a la misma seguridad vial, que puede resultar afectada por el accidente; y al aseguramiento de la efectividad de las facultades de la Administración para investigar y esclarecer los accidentes de tráfico, en cuanto afectan directamente a la seguridad vial. Es cierto que respecto de este último bien jurídico parte



de la doctrina ha señalado su posible afectación al derecho a no declarar contra uno mismo. Pero ha de tenerse en cuenta que la obligación de identificarse como implicado en un accidente no supone la asunción de culpabilidad ni la aportación de pruebas.

Todo lo cual permite considerar la concurrencia de diferentes bienes jurídicos como objeto de protección del tipo, relacionados en general con las exigencias de solidaridad, y concretamente con las legítimas expectativas de las víctimas de recibir la atención que precisen; de los demás usuarios de la vía en que se señalice el accidente y se adopten las medidas de precaución que resulten necesarias; e incluso, con la exigencia de identificación del causante del accidente, desde la perspectiva de las necesidades de proteger y garantizar la seguridad vial mediante el esclarecimiento de lo sucedido por parte de las autoridades competentes.

Con otras palabras, la jurisprudencia también ha recordado que la Exposición de Motivos invoca, como razón de incriminación, la ruptura de los deberes de ciudadanía basados en el valor de la solidaridad, pretendiendo con ello " cubrir supuestos de difícil encaje en el delito de omisión del deber de socorro por faltar el elemento objetivo de la existencia de una persona desamparada y en peligro grave y manifiesto" -vid. STS 167/2022, de 24 de febrero- ( STS nº 761/2022, de 15 de setiembre)."

*b.- El responsable es, además, el causante del accidente.*

Esta es una característica que le separa del delito de omisión del deber de socorro del art. 195 CP, y es que es autor quien causa o interviene en el accidente, y no un tercero ajeno a los hechos, de ahí que apunte el TS que:

**“La configuración del tipo reduce la trascendencia penal de la conducta a quien pueda considerarse causante del accidente, excluyendo a los demás implicados.**

Conviene señalar, de un lado, que esta condición, en numerosos casos, solo podrá establecerse tras la correspondiente investigación. Y, de otro lado, que el precepto contempla la responsabilidad del causante del accidente, aun cuando el origen de los hechos que dan lugar al abandono fuera fortuito.”

*c.- Es un delito de “huida”*

Lo que se castiga es la fuga del lugar del accidente, no la presencia en el mismo y la pasividad del autor que podría dar lugar a otra conducta, pero no a la del art. 382 bis CP. Si el causante del accidente se queda allí, pero no ayuda podría ser constitutivo de delito del art. 195.1 CP, pero no del art. 382 bis CP.

Señala, así, el TS que:

**“Finalmente, ha de tenerse en cuenta que el delito no se comete si el sujeto permanece en el lugar, aun cuando desarrolle una conducta pasiva, salvo los casos en los que concurren los elementos de la conducta prevista en el artículo 195 del CP, que será entonces el precepto aplicable.**

Contrariamente, **se apreciará el delito si el sujeto abandona el lugar del accidente, aunque las posibles víctimas pudieran ser atendidas por otras personas; aunque la seguridad de la vía pudiera ser restablecida por terceros; y aunque el sujeto pudiera ser identificado claramente y de modo inmediato por otros medios, como, por ejemplo, la existencia de cámaras en el lugar o la presencia de testigos que pudieran hacerlo.**

De todo ello se desprende que **lo que resulta relevante es el abandono físico del lugar** efectuado de manera que el sujeto se sitúe en la imposibilidad material de dar cumplimiento personalmente a los deberes impuestos legalmente para el caso, en protección de los bienes jurídicos afectados.”

*d.- Las sentencias de instancia y apelación consideraron que se había cometido en grado de tentativa el delito. ¿Caben las formas imperfectas de ejecución en el delito de fuga?*

El tema objeto de debate que es analizado por el TS y que es lo que atrae la importancia de esta sentencia es que recoge el Alto Tribunal que:

“La cuestión a examinar aquí, pues, se concreta en la posibilidad de la tentativa, sin que sea necesario examinar otros muchos aspectos del tipo que pueden resultar de compleja interpretación, como, por ejemplo, los relativos a lo que deba entenderse por "causar un accidente" o a la inclusión de las lesiones causadas por imprudencia grave del artículo 152.1 del CP.

Parte de la doctrina entiende posible la tentativa. Dejando a un lado problemas probatorios respecto de la finalidad de la acción iniciada, el intento de abandonar el lugar de los hechos cuando es impedido por la acción de terceros, antes de que se produzca el alejamiento físico efectivo, daría lugar a una tentativa, solo relativamente inidónea y, por lo tanto, punible. No, sin embargo, cuando el sujeto se aleje del lugar o se oculte en sus cercanías de manera que se sitúe en la imposibilidad real de cumplir los deberes establecidos legalmente en protección de los bienes jurídicos afectados.

Con carácter general, el tipo delictivo exige, como hemos señalado más arriba, que el causante del accidente abandone el lugar de los hechos. El término empleado en el precepto presenta una cierta ambigüedad.

Desde el tipo objetivo, requiere, al menos, un alejamiento físico de dicho lugar. No puede establecerse con carácter general una distancia concreta, pero la ocultación o supresión de la presencia del causante del accidente en el lugar debería ser equivalente a no permanecer en el mismo en condiciones de cumplir los deberes impuestos por el citado artículo 51 de la Ley de Seguridad vial; y desde el tipo subjetivo, es necesaria la voluntad de abandonarlo, y, por lo tanto, de incumplir, como consecuencia necesaria, aquellos deberes.

Los hechos probados recogen que *el acusado, tras la colisión, salió precipitadamente del vehículo que conducía, comenzó a correr, (haciéndolo en dirección distinta a la que emprendía el copiloto), y fue perseguido por los agentes que ya seguían al vehículo dada su conducción temeraria, sin perderlo de vista, procediendo a su detención a unos 80 o 90 metros del lugar.*



Por lo tanto, **cuando se inicia la persecución ya se había alejado efectivamente del lugar de los hechos, con la clara intención de no permanecer en él, incumpliendo sus deberes legalmente impuestos.**

De manera que, en el caso, **el acusado, cuando es detenido, ya había abandonado físicamente el lugar del accidente, y ya había lesionado de esa forma los bienes jurídicos protegidos, en cuanto no permaneció en el lugar del accidente y de esa forma desatendió su deber de solidaridad cívica establecido en la ley de seguridad vial**, tanto en relación con el peligro causado a las víctimas, como respecto de su deber de evitar eventuales peligros para otros usuarios de la vía, así como de cooperar en la adecuada resolución de la situación creada al causar el accidente.”

Vemos que la conducta típica del delito del art. 382 bis CP se refiere al que ***abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente.***

El Tribunal Supremo centra con ello la respuesta en cuanto a si cabe, o no, la tentativa en el delito del art. 382 bis CP con relación a la acción que se describe en el tipo penal referida al abandono del lugar del accidente, y no a circunstancias posteriores.

La consumación del tipo penal se produciría por el acto de “abandonar el lugar del accidente”, aunque en una circunstancia concreta fuera perseguido, por ejemplo, y fuera alcanzado por agentes de la autoridad y detenido, ya que el acto del abandono del lugar donde causó el accidente ya se habría producido, y no cabría un efecto penal de la forma imperfecta de ejecución. Más que nada porque se habría “perfeccionado” y consumado el delito al quedar afectado el bien jurídico protegido. Así, con la huida se habría atacado ya y producido la infracción de un deber de solidaridad humana que se eleva al rango de deber jurídico, que opera como el bien jurídico protegido.

Sobre la tentativa en un delito relacionado indirectamente con el objeto de examen, que es el de la omisión del deber de socorro también se ha pronunciado la **sentencia del Tribunal Supremo 284/2021 de 30 Mar. 2021, Rec. 2693/2019** que trató un caso en el que la Audiencia Provincial y el Juzgado de lo Penal entendieron que el delito de omisión del deber de socorro objeto de examen en ese caso se cometió en grado de tentativa.

El razonamiento fue el siguiente: *“...el delito se comete desde el momento en que el agente se ausenta del lugar de los hechos sin comprobar el estado en el que se encontraba la víctima aceptando la eventualidad de encontrarse en peligro manifiesto y grave, pues con ello se atenta con el bien jurídico de la solidaridad humana que se sitúa en el ámbito de protección de la norma, siendo así que el resultado inexorable de la muerte por tratarse de lesiones incompatibles con la vida, tal y como en el presente caso ratificaron las forenses que depusieron en el plenario, no excluye la consumación del tipo si ese fallecimiento no es instantáneo por haber transcurrido algunos minutos antes del óbito o constatado por haberse realizado maniobras de reanimación por los servicios médicos. Pero cuando el fallecimiento es instantáneo tal conducta debe ser sancionada como delito intentado de omisión del deber de socorro tipificado en el artículo 195. y 3 del Código Penal”.*

Esta apreciación de que si el accidentado fallece en el acto y que el delito en el caso de darse a la fuga es delito de omisión del deber de socorro en grado de tentativa es

rechazado por el Alto Tribunal recordando que, en todo caso, ahora sería un delito de fuga, ya que castiga en el apartado 2º del art. 382 bis CP justo ese hecho en concreto de que falleciere alguien y el conductor responsable se diere a la fuga. Lo que ocurre es que para hechos ocurridos antes de la entrada en vigor de la reforma e inclusión en el CP del art. 382 bis CP no era ese tipo de hechos delito de omisión del deber de socorro en grado de tentativa, sino que llevaba a la absolución, laguna que se ha cubierto ahora con la tipicidad del art. 382 bis CP, destinado, precisamente, a cubrir este tipo de ausencias de tipicidad para hechos como el que ahora nos ocupa.

Por ello, al igual que en el caso analizado en la sentencia del Alto Tribunal ahora objeto de examen, el Alto Tribunal señala que:

“Esta Sala, sin embargo, no puede identificarse con esta línea argumental. El art. 195 del CP incluye en el tipo objetivo una situación de desamparo, un peligro grave y manifiesto que impone el deber de actuar omitido por el sujeto activo. Por tanto, la capacidad de recibir ese socorro es un elemento del tipo cuya ausencia hace imposible el juicio de subsunción.

Y la imposibilidad de calificar los hechos probados como constitutivos de un delito previsto en el art. 195 del CP, no es superable, desde luego, con la confusa invocación de la doctrina de esta Sala acerca de la tentativa inidónea.

El art.16 del CP ha redefinido la tentativa frente a su concepción más clásica, añadiendo la expresión "objetivamente" ("practicando todos o parte de los actos que objetivamente deberían producir el resultado"). Objetivamente quiere decir que el plan o actuación del autor, así como los medios utilizados, "objetivamente" considerados, son racionalmente aptos para ocasionar el resultado. Quedan fuera de la reacción punitiva: a) los supuestos de tentativas irreales o imaginarias (cuando la acción es, en todo caso y por esencia, incapaz de producir el fin ilusoriamente buscado por su autor); b) los denominados "delitos putativos" (cuando el sujeto realiza una acción no tipificada penalmente, creyendo que sí lo está), error inverso de prohibición que en ningún caso puede ser sancionado penalmente por imperativo del principio de legalidad; c) y los supuestos de delitos imposibles stricto sensu por inexistencia absoluta de objeto, que carecen de adecuación típica (falta de tipo); es decir los casos que la doctrina jurisprudencial denominaba inidoneidad absoluta. En ninguno de estos casos los actos deberían objetivamente producir el resultado típico.

Por el contrario, **sí deben encuadrarse en los supuestos punibles de tentativa, conforme a su actual definición típica, los casos en que los medios utilizados, "objetivamente" valorados ex ante y conforme a la experiencia general, son abstracta y racionalmente aptos para ocasionar el resultado típico de lesión o de peligro (cfr. SSTs 771/2014, 19 de noviembre; 1114/2009, 12 de noviembre; 963/2009, 7 de octubre; 822/2008, 4 de diciembre, entre otras muchas).**

En el supuesto que centra nuestra atención, **la muerte instantánea sufrida por la víctima y descrita como tal en el hecho probado, encierra una inidoneidad absoluta. No se puede socorrer a quien ya no es susceptible de ser socorrida. Y precisamente por ello no se puede castigar la omisión de una acción esperada cuando, de haberse realizado esa acción, en nada habría afectado a la indemnidad**

**del bien jurídico protegido, sea éste la seguridad de la vida e integridad física, sea la solidaridad.**

Distinta es la voluntad del legislador que en la reforma operada por la LO 2/1919 (sic), 1 de marzo, ha considerado oportuno introducir un nuevo precepto -art. 382 bis- en el que se castiga al conductor que "... fuera de los casos contemplados en el artículo 195, voluntariamente y sin que concurra riesgo propio o de terceros, **abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieran una o varias personas** o en el que se le causare lesión constitutiva de un delito del artículo 152.2".

Se crea así un delito de aplicación subsidiaria mediante el que se pretende evitar la impunidad de aquellas conductas que escapan a los límites del tipo que ofrece el art. 195 del CP. Se ha buscado la inspiración en el equívoco espejo de la literalidad del precepto alemán, que sanciona el "delito de huida" o "delito de fuga" como respuesta al infractor de un "deber jurídico de espera" y de "asistencia".

Esa referencia a "lesión constitutiva de delito del art. 152 CP antes referida es lo que dio lugar a la LO 11/2022, de 13 de Septiembre, por cuanto se habían dado supuestos de absolucón por delitos de fuga, dado que el acusado había reconocido que los hechos se trataban de una imprudencia grave para ser condenado solo por este delito y ser absuelto por el delito de fuga, dado que solo se castigaban la muerte, o las lesiones causadas por imprudencia menos grave, pero no la grave, omisión que fue cubierta por la citada LO 11/2022 de 13 de Septiembre para llenar esta laguna y condenar por delito de fuga tanto la muerte causada como cualquiera de las imprudencias, al referirse solo el tipo penal nuevo a *que se les causare alguna de las lesiones a que se refieren los artículos 147.1, 149 y 150*

Sobre la atipicidad de los hechos de fuga del lugar del accidente cuando la víctima había fallecido antes de la introducción del art. 382 bis CP en el año 2019 ya nos habíamos pronunciado al analizar esta sentencia del Tribunal Supremo 284/2021, de 30 de marzo<sup>8</sup> antes referida.

Señalamos que "el hecho del accidente y fuga se dio antes del 3 de marzo de 2019, No estaba en vigor el art. 382 bis CP, y, por ello, si se aplicaba el criterio antes expuesto de la interpretación de las situaciones en las que la alta posibilidad de que hubiera fallecido el accidentado y el conductor se diera a la fuga daba lugar a que «no hubiera nada que socorrer» y conllevaba la no aplicación del art. 195, ni la del art. 382 bis CP al no estar en vigor al momento de ocurrir los hechos antes del 3 de marzo de 2019.

Como hemos visto antes, en el caso en concreto que fue sometido a análisis en la antes citada sentencia se casó por el Tribunal Supremo la condena por tentativa de omisión del deber de socorro ante unos hechos probados, en los que se destacaba un caso de atropello con muerte y fuga ocurridos antes del 3 de marzo de 2019. Y, por ello, no cabe la tentativa en estos casos y tampoco la condena por el art. 195 CP, por lo que si no estaba en vigor el art. 382 bis CP el hecho es atípico y, como consecuencia, impune.

---

<sup>8</sup> Inexistencia de omisión del deber de socorro ante el fallecimiento del accidentado (Análisis de la sentencia del Tribunal Supremo 284/2021, de 30 de marzo) Vicente Magro Servet Magistrado del Tribunal Supremo. Doctor en Derecho Tráfico y Seguridad Vial, N° 262, Sección Doctrina, Junio 2021, Wolters Kluwer

No debemos olvidar, tampoco, una cuestión que ya destacábamos y que puede ser de sumo interés referida a que con respecto a la cuestión acerca de si la huida del lugar del accidente puede estar justificada por el autoencubrimiento impune señala el antes citado Dictamen 1/2021 de la FGE que:

«En el caso de homicidio doloso, el abandono del lugar y la huida ante la presencia de los agentes está justificada por el autoencubrimiento impune reconocido, entre otras, en la STS 670/2007, de 17 de julio, y también podría estarlo en los delitos imprudentes como, en vía de ejemplo, en el caso del art. 358 CP cuando el autor es sorprendido y se da a la fuga desobedeciendo las órdenes de los agentes. No en cambio en los casos de homicidios y lesiones imprudentes en el ámbito del tráfico viario. Es conocido en EEUU el caso *People vs Rosenheimer* en que el citado embistió a un carro en que viajaban tres personas, falleciendo una, y se dio a la fuga, siendo identificado y finalmente acusado. Apeló a la Quinta Enmienda frente a la Ley de 1910, que obligaba a quedarse en el lugar del accidente, sosteniendo que violaba su derecho a no declarar contra sí mismo. El fallo dijo "El uso de estos automotores ha creado serio peligro (...) para proteger a los heridos y para que aquellos que causan tales daños puedan ser individualizados ha hecho que sea el deber del causante del accidente de permanecer y notificar a la policía (...) ciertamente la humanidad impondría tal obligación y no puedo creer que una ley que la impone y hace cumplir violara la Constitución de este Estado (...)"»

Con ello, se descarta que los actos sobre los que se construye el tipo penal, obviamente, pudieran estar amparados por esta conducta, aunque en el trasfondo pudiera existir un impulso del autor de la infracción o la colisión fortuita de evitar la persecución policial y judicial al quedarse en el lugar del accidente y evidenciar la autoría en el caso de ser imprudente el hecho, o evitar en el caso de que sea fortuito que puedan relacionarle con lo ocurrido, aunque pudiera no deberse a su culpa, circunstancia que en muchos casos debe dilucidarse en el juicio correspondiente y no de forma apriorística darlo por sentado, al existir denuncias de tráfico por imprudencia de las que son absueltos los denunciados por entenderse el hecho fortuito o, incluso, por culpa de la víctima y no del conductor. La huida del lugar le evita a éste el dilema, pero comete un hecho delictivo al transformar lo que podría no ser ilícito en una conducta de fuga que lo acaba siendo.

En consecuencia, hemos visto que no caben las formas imperfectas de ejecución en los delitos de los arts. 195 y 382 bis CP relacionados entre sí como conductas caracterizadas por la insolidaridad humana de quien presencia o participa en un accidente de tráfico y la respuesta que da es la darse a la fuga, bien no socorriendo cuando el accidente lo causa un tercero, bien marchándose del lugar cuando la causa es del mismo conductor que se ausenta eludiendo sus responsabilidades penales, humanas y personales, sin que en estos casos quepan formas imperfectas de ejecución.



## II.- TRABAJOS DE INVESTIGACIÓN





**Sergio García Palacín**  
Teniente de la Guardia Civil  
Jefe del Destacamento de Tráfico de Torrelavega  
Sector de Tráfico de Cantabria

**EL QUEBRANTAMIENTO DE LAS  
INMOVILIZACIONES DE VEHÍCULOS  
EN LAS VÍAS INTERURBANAS DE  
CANTABRIA**





## EL QUEBRANTAMIENTO DE LAS INMOVILIZACIONES DE VEHÍCULOS EN LAS VÍAS INTERURBANAS DE CANTABRIA

**Sumario:** 1.-INTRODUCCIÓN. 2.-EL QUEBRANTAMIENTO DE LA INMOVILIZACIÓN. 2.1.-Sanciones y penas. 2.2.-Análisis estadístico de los quebrantamientos cometidos en las vías interurbanas de Cantabria (2018/2022). 3.-LA INMOVILIZACIÓN EN LA AGRUPACIÓN DE TRÁFICO. 3.1.-Medios utilizados para inmovilizar vehículos. 4.-ENTREVISTAS Y ENCUESTA. Entrevista a Autoridades en materia de seguridad vial. Entrevistas a Responsables de Cuerpos Policiales competentes en seguridad vial. Encuesta a componentes del Sector de Tráfico de la Guardia Civil de Cantabria. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS. BIBLIOGRAFÍA.

**Resumen:** Nuestro ordenamiento jurídico en materia de la seguridad vial y de la ordenación del transporte terrestre regula la medida provisional de la inmovilización de un vehículo aplicada por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico y del transporte. El quebrantamiento de estas inmovilizaciones supone que en muchas ocasiones se genere un grave riesgo para la seguridad vial al permitir que se continúen cometiendo las infracciones que motivaron la aplicación de la medida, especialmente las relacionadas con el consumo de alcohol o drogas, por su relevancia en la producción de la siniestralidad vial con víctimas mortales. Con el propósito de evitar o minimizar estos quebrantamientos que se producen en las vías interurbanas de Cantabria, es necesario realizar un estudio que incida en la idoneidad de las actuales sanciones y penas asociadas, y en la práctica de las inmovilizaciones de vehículos que realizan los componentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, desde la perspectiva de la eficacia de sus medios para asegurar la medida provisional y de su regulación interna sobre el procedimiento operativo para aplicarla.

**Abstract:** Our legal system on road safety and land transport regulation regulates the provisional measure of the immobilization of a vehicle applied by the authority agents in charge of traffic and transport surveillance. The violation of these immobilizations means that in many cases a serious risk is generated for road safety by allowing the violations that motivated the application of the measure to continue being committed, especially those related to the consumption of alcohol or drugs, due to their relevance in the production of road accidents with fatalities. In order to avoid or minimize these violations that occur on the interurban roads of Cantabria, it is necessary to carry out a study that affects the suitability of the current sanctions and associated penalties, and the practice of vehicle immobilizations carried out by the components. of the Traffic Group of the Civil Guard, from the perspective of the effectiveness of its means to ensure the provisional measure and its internal regulation on the operating procedure to apply it.

**Palabras clave:** Quebrantamiento, inmovilización, seguridad vial, transporte terrestre, siniestralidad vial.

**Keywords:** Breakdown, immobilization, road safety, land transportation, road accidents.

**ABREVIATURAS.**

ATGC.- Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

BOC.- Boletín Oficial del Cuerpo (Guardia Civil).

BOE.- Boletín Oficial del Estado.

COTA.- Centro de Operaciones de Tráfico.

CP.- Código Penal

DGT.- Dirección General de Tráfico.

H.- Hipótesis.

LOTT.- Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

LSV.- Ley de Seguridad Vial.

PD.- Pregunta Derivada.

RDL.- Real Decreto Legislativo.

ROTT.- Reglamento de ordenación de los Transportes Terrestres.

SIGO.- Sistema de Gestión Operativa (Aplicación informática Guardia Civil).

## 1.- INTRODUCCIÓN.

Durante la prestación del servicio diario de los componentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC) es habitual que se practique la inmovilización de un vehículo, como medida provisional o cautelar encaminada a impedir que ciertas infracciones administrativas o penales se sigan cometiendo, en aras de garantizar la seguridad vial y la leal competencia en el sector del transporte terrestre, o incluso para asegurar la sanción pecuniaria de ciudadanos infractores no residentes en el territorio nacional.

En Cantabria, los agentes pertenecientes al Sector de Tráfico de la Guardia Civil realizan estas inmovilizaciones de vehículos en sus vías interurbanas, y sus quebrantamientos hacen que en muchas ocasiones se continúe poniendo en grave peligro la seguridad vial, produciéndose en algunos casos siniestros viales o conducciones temerarias.

Tampoco debe obviarse la repercusión mediática que tienen estos quebrantamientos, principalmente cuando se inmovilizan los vehículos por infracciones relativas al consumo de alcohol y drogas, y sus autores vuelven a ser denunciados en reiteradas ocasiones por la comisión de los mismos hechos, tras saltarse las sucesivas inmovilizaciones.

Estos hechos, hicieron que se planteara si las actuales sanciones y penas reservadas a los quebrantamientos ejercen la suficiente capacidad de disuasión en los potenciales autores, y a su vez, si la función de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia de tráfico y de garantizar la seguridad vial, se debía limitar solamente a aplicar la medida provisional de la inmovilización en los casos amparados por la legislación vigente, o debía ir más allá, e intentar asegurarla de la mejor manera posible para evitar que se produzcan los quebrantamientos y se continúen cometiendo las infracciones que dieron lugar a la inmovilización, especialmente cuando dichas infracciones generan un grave riesgo para la seguridad vial. Fruto de estas reflexiones, surgió la idea de afrontar este trabajo, como una herramienta encaminada a prevenir el quebrantamiento de las inmovilizaciones de vehículos en las vías interurbanas de Cantabria, focalizando el estudio en optimizar la práctica de las inmovilizaciones realizadas por la ATGC y en la conveniencia de las sanciones y penas aplicadas a sus autores, para en su caso, establecer las oportunas propuestas de mejora.

Una vez definido el problema, el presente estudio se centrará en los quebrantamientos de las inmovilizaciones de vehículos que se practicaron en las vías interurbanas de Cantabria durante los últimos cinco años.

El desarrollo del presente trabajo de investigación se desarrolla a partir de la siguiente pregunta:

- ¿Se pueden evitar o minimizar los quebrantamientos de las inmovilizaciones de vehículos en las vías interurbanas de Cantabria mejorando la práctica de las inmovilizaciones realizadas por la ATGC y elevando las sanciones y penas aplicadas a sus autores?

Para ayudar a resolver esta pregunta de partida, surgen y se resuelven las siguientes preguntas derivadas:

- ¿Se contempla en la normativa interna de la ATGC algún procedimiento para llevar a cabo las inmovilizaciones de vehículos?
- ¿Se puede mejorar la eficacia de los medios o mecanismos utilizados por la ATGC para inmovilizar los vehículos?
- ¿Se deben aumentar las sanciones y penas impuestas a los responsables de los quebrantamientos?

A su vez, estas preguntas conducen a la formulación de las siguientes hipótesis para abordar el presente estudio:

- “Si existiera en la ATGC un procedimiento operativo de actuación para llevar a cabo las inmovilizaciones se reduciría el número de quebrantamientos”;
- “Si la ATGC utilizase unos medios o mecanismos más eficaces para realizar las inmovilizaciones se podría evitar que se produzcan quebrantamientos”;
- “Si se endurecieran las sanciones y penas por quebrantar las inmovilizaciones se podría disminuir el riesgo de que se materializasen”.

Para el desarrollo del presente ensayo, el método de estudio que se ha empleado es el hipotético-deductivo, en el que partiendo del análisis e interpretación del fenómeno estudiado se tratará de validar o rechazar, en su caso, las hipótesis planteadas inicialmente, siguiendo unas líneas de investigación previamente definidas. Así mismo se ha recurrido a un paradigma cualitativo basado en el análisis de numerosa documentación relacionada con la medida provisional de la inmovilización del vehículo, así como en las entrevistas y encuestas realizadas a personas que ejercen cargos y funciones relacionados con la seguridad vial.

## **2.- EL QUEBRANTAMIENTO DE LA INMOVILIZACIÓN.**

Tras inmovilizar un vehículo, el agente de tráfico ordena expresamente a su conductor la imposibilidad de conducirlo hasta que cesen las causas que la motivaron, y en caso de contravenir dicha orden, quebrantaría dicha inmovilización. Estos casos de quebrantamiento no se castigan de igual manera, dependiendo si se les aplica la legislación de seguridad vial o la del transporte terrestre, o incluso la penal.

Los quebrantamientos de las inmovilizaciones permiten que se puedan continuar cometiendo las infracciones que dieron lugar a su inmovilización, con el grave perjuicio que eso supone. Para valorar si los quebrantamientos que se producen en las vías interurbanas de Cantabria suponen un problema para la seguridad vial y para el sector del transporte, se realizará un análisis estadístico de los datos registrados en el Sector de Tráfico de la Guardia Civil de Cantabria.

## 2.1- Sanciones y penas.

El quebrantamiento de la inmovilización de un vehículo está considerado como una desobediencia a la orden expresa de un agente de la autoridad. Esta particular visión se debe a que cuando el agente inmoviliza un vehículo, advierte expresamente a su conductor de la prohibición de conducirlo hasta que desaparezcan las causas que la motivaron, las cuales también deben de ser comprobadas por un agente con carácter previo al levantamiento de la inmovilización. El incumplimiento de esta prohibición, sin la autorización expresa de un agente, consumaría el quebrantamiento y, por consiguiente, la desobediencia.

En un primer momento, estos quebrantamientos se perseguían por vía penal, imputando a sus autores una supuesta falta por una desobediencia leve a los agentes de la autoridad, tipificada en el artículo 634 del Código Penal (CP) y castigada con la pena de multa de diez a sesenta días. Este hecho generaba numerosas comparecencias judiciales de los agentes de tráfico, con el consiguiente perjuicio para el servicio, además de la sobrecarga de trabajo para los Juzgados.

Pero es a partir del año 2015, cuando se producen dos importantes reformas legislativas que afectarán de lleno a la forma de castigar los quebrantamientos de las inmovilizaciones en el ámbito de la seguridad vial, encontrándonos por un lado con la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, que opera una profunda reforma del C.P. en la que se despenalizan muchas faltas y otras pasan a ser delitos leves; y por otro lado entra en vigor la nueva Ley de Seguridad Ciudadana (Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo) que derogaba y sustituía la anterior Ley del año 1992. Entre las faltas que dejaron de castigarse por vía penal y pasaron a convertirse en infracciones administrativas, se encontraba la desobediencia leve a los agentes de la autoridad, la cual se incorporó como infracción grave en la nueva Ley de Seguridad Ciudadana (artículo 36, punto 6), sancionada con multa de 601 a 30.000 euros.

A partir de esta reforma, los quebrantamientos de las inmovilizaciones pasan a sancionarse como infracciones administrativas, siendo inicialmente tramitadas a las Delegaciones o Subdelegaciones de Gobierno como infracciones de desobediencia a los agentes en el ejercicio de sus funciones de acuerdo con la Ley de Seguridad Ciudadana 4/2015. Sin embargo, con la entrada en vigor el día 31 de enero de 2016 del Real Decreto Legislativo (RDL) 6/2015, de 31 de Octubre, y por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre el Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, se establece en su artículo 76, apartado j), como infracción grave el hecho de “*no respetar las señales y órdenes de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico*”, ya que en su antecesora LSV (el ya derogado R.D.L. 339/1990) sólo estaba tipificado el hecho de no respetar las señales de los agentes (artículo 65, apartado 4, opción j), sin hacer mención a las órdenes de los agentes. Con esta nueva redacción quedaba tipificada la desobediencia a los agentes de tráfico en la legislación de la seguridad vial, permitiendo denunciar el quebrantamiento de la inmovilización de un vehículo como infracción grave al artículo 76.j), de la LSV, en relación al artículo 143, apartado 1º, del Reglamento General de Circulación (RGC), sancionada con multa de 200 euros y detracción de 4 puntos de la autorización administrativa para conducir. En el año 2022, con la entrada en vigor de la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, que modificaba el RDL 6/2015 de la LSV, se modifica el artículo 76, apartado j), quedando su actual redacción con el siguiente texto: “*no respetar las señales o las órdenes de la autoridad encargada de la regulación,*

*ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, o de sus agentes*”, con lo que también se incluye la desobediencia a las órdenes de la autoridad competente en materia de tráfico.

Con la introducción de esta nueva infracción por la desobediencia a las órdenes de los agentes de tráfico en la LSV, ¿cabría la posibilidad de denunciar el quebrantamiento de una inmovilización relacionado con la seguridad vial por la anteriormente citada Ley Orgánica 4/2015 de Protección de la Seguridad Ciudadana? Para responder a esta pregunta, hay que acudir a la propia Ley de Seguridad Ciudadana, concretamente a su artículo 31, donde se establecen las normas concursales, indicando en su punto 1º que “*los hechos susceptibles de ser calificados con arreglo a dos o más preceptos de esta u otra Ley se sancionarán observando las siguientes reglas*” y en su apartado a) que “*El precepto especial se aplicará con preferencia al general*”, lo que implica que si en la legislación de tráfico está recogida la infracción específica, se debe aplicar primero la específica por la materia en preferencia al de otra legislación subsidiaria, como sería en este caso la Ley de Seguridad Ciudadana. Este criterio legal también está recogido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, la cual en el punto 1º de la disposición adicional primera regula las especialidades por razón de la materia, estableciendo que “*los procedimientos administrativos regulados en leyes especiales por razón de la materia que no exijan alguno de los trámites previstos en esta Ley o regulen trámites adicionales o distintos se regirán, respecto a éstos, por lo dispuesto en dichas leyes especiales*”. Es por ello que las denuncias administrativas correspondientes a los quebrantamientos de las inmovilizaciones de vehículos que se realicen en el ámbito administrativo de la seguridad vial, se deberán formular como infracciones al artículo 76, apartado j) de la LSV y serán remitidas a la Jefatura Provincial de Tráfico competente para sancionar en materia de seguridad vial.

En cambio, desde el año 2003 para los quebrantamientos de las inmovilizaciones de vehículos relacionadas con normativa del transporte terrestre sí que existe un tipo específico de infracción administrativa. Así pues, la Ley 29/2003 que versa sobre la mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, y modifica parcialmente la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), tipifica por primera vez en el punto 7 del artículo 140 la infracción específica del quebrantamiento, incluyendo como infracción muy grave “*el quebrantamiento de las órdenes de inmovilización o precintado de vehículos o locales*”. A día de hoy, sigue existiendo esta infracción específica en la LOTT en su artículo 140, punto 12, y en el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), en su artículo 197, punto 13, con la redacción de “*el quebrantamiento de la orden de inmovilizar un vehículo*”, estando considerada muy grave y sancionada con la multa de 4001 a 6000 euros.

Como ya se ha explicado, la infracción por el hecho de la inmovilización viene recogida desde dos ámbitos distintos, el de la Seguridad Vial y el del Transporte, todo ello dependiendo de si aplica la legislación de seguridad vial o del transporte terrestre por carretera. La principal diferencia estriba en la calificación de la infracción, definiéndose como muy grave en la normativa de transportes y solamente como grave en la de seguridad vial. Desde el punto de vista del autor del presente artículo, no parece muy adecuada la consideración de infracción grave en el ámbito de la seguridad vial, pues para proceder a inmovilizar un vehículo se tienen que cometer infracciones que entrañen un

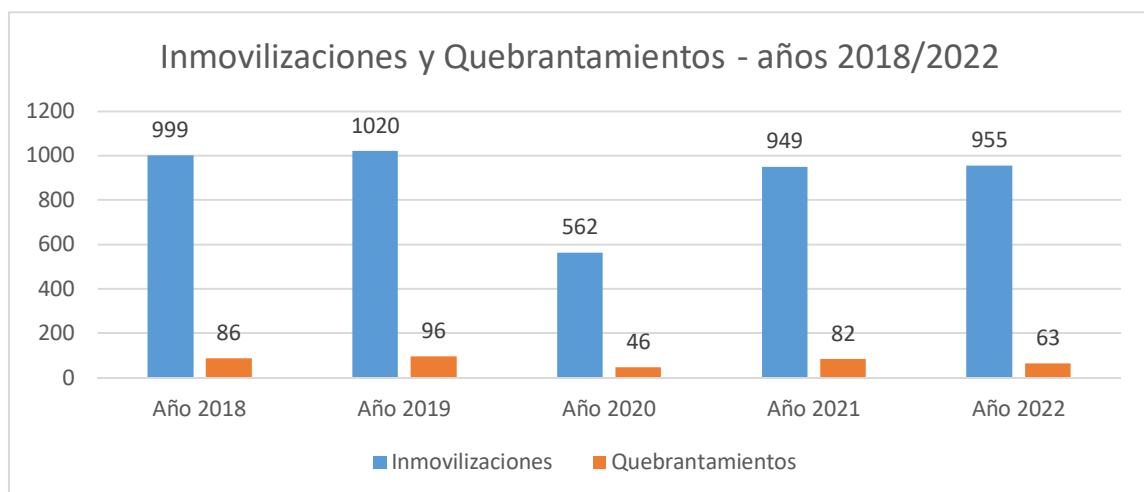
grave peligro para la seguridad vial, consideradas en la mayoría de los casos como infracciones muy graves, y el hecho de quebrantar dicha inmovilización supone que se puedan continuar cometiendo las mismas infracciones que comprometerían gravemente la seguridad vial, y sin embargo, se castigan como infracciones graves, sancionadas en la mayoría de los casos con multas de menor cuantía que la infracción inicial que supuso la inmovilización, haciendo que para el infractor pueda resultar más ventajoso quebrantar que cumplir con la inmovilización.

Por último, se plantea el hecho de que si con la despenalización de la falta de desobediencia leve queda descartada por completo la vía penal para castigar a los autores de los quebrantamientos de las inmovilizaciones, o si por el contrario en algún caso se les podría aplicar la comisión del delito de desobediencia grave a los agentes de la autoridad, tipificado en el artículo 556, apartado 1, del vigente CP, castigado con pena de prisión de tres meses a un año o multa de seis a dieciocho meses. A medida que avancemos en el presente artículo se intentará resolver dicha cuestión.

## 2.2.- Análisis estadístico de los quebrantamientos cometidos en las vías interurbanas de Cantabria (desde el año 2018 hasta el año 2022).

Para realizar el análisis estadístico de los quebrantamientos de las inmovilizaciones de vehículos que realizaron los componentes de la ATGC en las vías interurbanas de Cantabria, se han solicitado los datos de los últimos 5 años (2018/2022) al Sector de Tráfico de la Guardia Civil de Cantabria.

En la gráfica insertada a continuación se muestran los datos contenidos en el libro de inmovilizaciones<sup>1</sup> que posee el Centro de Operaciones de Tráfico (COTA) del Sector de Tráfico de la Guardia Civil de Cantabria, en el que se registran todas las inmovilizaciones de vehículos relacionadas con la legislación de seguridad vial y del transporte terrestre, y su correspondientes quebrantamientos.



*Gráfico n°1: N° Total Inmovilizaciones/Quebrantamientos en vías interurbanas de Cantabria-2018/2022. Fuente: Sector de Tráfico de la Guardia Civil de Cantabria*

<sup>1</sup>Libro que deben disponer los COTAs, según las Normas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, Título 2 Nombramiento del servicio, apartado 42.9.

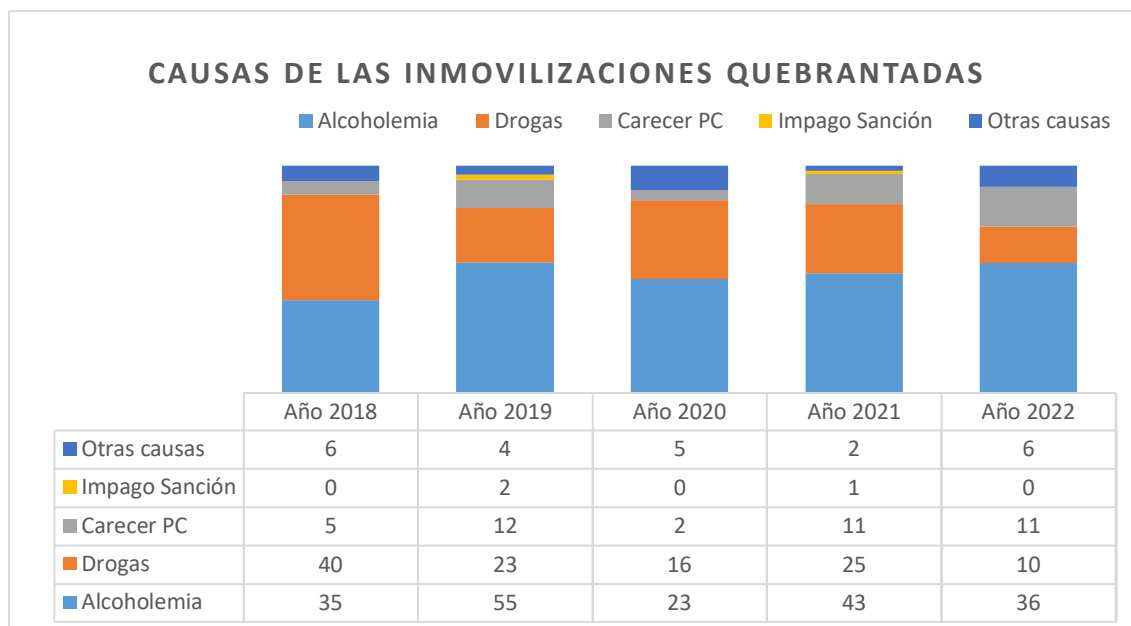


En este gráfico se muestra el número total de inmovilizaciones de vehículos llevadas a cabo en las vías interurbanas de Cantabria, frente al número total de los quebrantamientos de esas inmovilizaciones, durante los últimos 5 años (desde 2018 hasta 2022), siendo éstas, desglosadas por años, las siguientes:

- En el año 2018 se produjeron un total de 999 inmovilizaciones, siendo quebrantadas 86 de ellas, lo que supone un 8'6 % del total.
- En el año 2019 se inmovilizaron un total de 1020 vehículos, siendo quebrantadas 96 de ellas, lo que representa un 9'4 % del total. Durante el año 2020 se produjeron las restricciones de movilidad por la pandemia del Covid, reduciéndose el número de inmovilizaciones a un total de 562, de las cuales 46 fueron quebrantadas, suponiendo el porcentaje del 8'1 %.
- El año 2021 posterior a la pandemia, las cifras de inmovilizaciones vuelven a ser similares a las de prepandemia, haciendo un total de 949, produciéndose 82 quebrantamientos, haciendo un 9'6 % del total.
- Finalmente, durante el pasado año 2022 se inmovilizaron un total de 955 vehículos, con el resultado de 63 quebrantamientos, significando un 6'5 % del total.

Durante estos 5 años objeto del presente estudio, se observa que el porcentaje anual de quebrantamientos oscila entre 8 y 9 %, exceptuando el año 2022 que se reduce al 6'5 %, debiéndose quizás este descenso a que se realizaron menos pruebas de drogas por reducirse el suministro de los kits para su detección.

Aunque estos porcentajes de quebrantamientos no son alarmantes, sí que suponen un número demasiado elevado que conviene reducir por el peligro que conllevan para la seguridad vial.



*Gráfico n°2: N° Total de las principales causas de las inmovilizaciones quebrantadas-2018/2022. Fuente: Sector de Tráfico de la Guardia Civil de Cantabria*

En esta gráfica se exponen las principales causas de las inmovilizaciones quebrantadas durante los años de estudio, que van desde el año 2018 hasta el 2022, resultando ser en su mayoría consecuencia de infracciones por consumo de alcohol y drogas, por carecer de permiso de conducción, y resultando casi inapreciable el número por impago de sanciones. Con respecto a los quebrantamientos de las inmovilizaciones consecuencia de infracciones cometidas a la normativa de transportes, están incluidas en “otras causas”, junto con otras infracciones por ITVs negativas y deficiencias graves en el vehículo, siendo su número escaso.

Los resultados obtenidos ponen de manifiesto que los quebrantamientos más frecuentes se producen por las inmovilizaciones de vehículos en los que sus conductores han sido denunciados por infracciones de alcoholemia y drogas, que a su vez son las principales causas por las que los agentes de tráfico inmovilizan vehículos. Estos quebrantamientos se hacen especialmente peligrosos para la seguridad vial por la posibilidad de que su autor continúe conduciendo superando las tasas de alcoholemia o habiendo consumido drogas, siendo este factor especialmente relevante en la producción de siniestros viales.

Durante el año 2021, al 49'4 % de los conductores fallecidos en siniestros viales se les detectó conduciendo con presencia de alcohol, drogas o psicofármacos, y el 75% de esos conductores con resultado positivo de alcoholemia arrojaron una tasa muy alta, igual o superior a 1'2 gramos/litro en sangre (Pilar Llop, Ministra de Justicia, 2022), datos que evidencian la gravedad del problema.

### 3.- LA INMOVILIZACIÓN EN LA AGRUPACIÓN DE TRÁFICO.

A nivel de normativa interna, la ATGC cuenta con las “Normas de la Agrupación”, que son un compendio de normas y procedimientos que regulan cualquier aspecto relacionado con el servicio de los Guardias Civiles de la especialidad de Tráfico, en sus diferentes modalidades de motoristas y atestados, y con sus misiones de vigilancia, regulación, auxilio y control del tráfico y del transporte, de investigación como policía judicial del tráfico, de protección en pruebas deportivas, así como en lo relacionado al trato con el ciudadano.

En estas normas aparece regulada la inmovilización, la cual se recoge de manera dispersa en el Título 6 relativo al “*Procedimiento de control de la alcoholemia y el consumo de drogas en la seguridad vial*” (especifica el modo particular de practicar la inmovilización de vehículos para los casos de alcoholemia y drogas, y el modo de proceder ante su quebrantamiento) y en el Título 6 relativo al “*Procedimiento de control y vigilancia del tráfico, la circulación de vehículos a motor y el transporte por carretera*” (establece un breve procedimiento de inmovilización de vehículos amparado en los supuestos de la derogada Ley de Seguridad Vial anterior, una serie de medidas a adoptar ante tales supuestos, la forma de proceder para levantar una inmovilización y para su quebrantamiento, y detalla las inmovilizaciones de vehículos en materia de transportes por carretera, estableciendo pautas de actuación para realizar sus inmovilizaciones), pero no recoge la diferente casuística aplicable a las inmovilizaciones de vehículos relacionados con la seguridad vial y el transporte terrestre, ni resuelve algunos de los problemas operativos que surgen cuando se practican las inmovilizaciones, como por ejemplo los ocasionados a la hora de levantar las inmovilizaciones llevadas a cabo por una patrulla distinta y se han colocado inmovilizadores que tienen diferentes llaves, o el

modo de proceder ante los quebrantamientos en los que se dañe o desaparezca el inmovilizador.

Es por todo ello que se considera necesario crear un procedimiento operativo de actuación para llevar a cabo las inmovilizaciones de vehículos de manera unificada y que recoja toda la casuística posible, tanto las ejecutadas conforme a la normativa de seguridad vial como a las del transporte terrestre por carretera, y que esté actualizado y establezca unas pautas de actuación comunes que aseguren la efectividad de la inmovilización y contribuyan a evitar que se produzcan los quebrantamientos.

### 3.1.- Medios utilizados para inmovilizar vehículos.

Para asegurar las inmovilizaciones y evitar que se produzcan quebrantamientos, es fundamental la utilización de inmovilizadores que impidan la conducción el vehículo. Actualmente, la ATGC dispone de los siguientes tipos de inmovilizadores:

- Inmovilizador de tipo “pitón” para motocicletas, que se coloca en alguna de las ruedas. Por su tamaño y flexibilidad de pueden portar en vehículos de cuatro ruedas y en motocicletas.



*Imagen n°1: Inmovilizador para motocicletas. Fuente: Elaboración propia.*

- Inmovilizador de tipo “cepo” para vehículos, colocado en el volante y uno de los pedales. Por su tamaño y flexibilidad se pueden portar en vehículos de cuatro ruedas y motocicletas.



*Imagen n°2: Inmovilizador cepo volante-pedal. Fuente: Elaboración propia.*

- Inmovilizador de tipo “cepo” para vehículos, colocado en ruedas de grandes dimensiones. Este tipo de inmovilizador lo facilitó la Dirección General de Transportes y Comunicaciones de Cantabria para que lo utilizaran los Agentes de la Agrupación destinados en el Sector de Tráfico de Cantabria con cometidos específicos de vigilancia del transporte por carretera. Debido a su tamaño sólo se puede portar en vehículos de cuatro ruedas, y está indicado para inmovilizar vehículos de gran volumen, tales como camiones y autobuses.



*Imagen n°3: Inmovilizador cepo rueda grandes dimensiones.  
Fuente: Elaboración propia.*

Los dos primeros inmovilizadores tienen la gran ventaja de poder ser transportados en una motocicleta, lo que facilita la práctica de las inmobilizaciones cuando se realiza el servicio en este vehículo, ya que para asegurar dicha medida no hay que depender de otra patrulla en vehículo de cuatro ruedas que lleve un inmovilizador. Cuando se realizan estos servicios en motocicleta, cada vez se dispone de menos espacio en las maletas laterales para llevar todo el material necesario, incluyendo el inmovilizador. Por ello, sería conveniente buscar el lugar adecuado en la maleta lateral para que el inmovilizador tipo cepo “volante-pedal”, que es el más utilizado porque se puede colocar en la mayoría de los vehículos, ocupe menos espacio y, a su vez, quede bien sujeto, para evitar que cada vez que se abra la maleta pueda caer y extraviarse.



*Imagen n°4: Propuesta de sujeción del inmovilizador en interior maleta lateral de motocicleta. Fuente: Elaboración propia.*

Desde un punto de vista operativo, el principal inconveniente que tienen estos inmovilizadores es que cada uno tiene una llave diferente, y aunque parezca un detalle sin importancia, a la hora de optimizar los recursos humanos para la prestación del servicio esto se convierte en un gran problema. Ello se debe a que, para levantar la inmovilización de un vehículo sólo puede hacerlo la patrulla que tiene la llave del inmovilizador utilizado, aunque pudiera estar otra disponible en una posición más cercana, y en caso de no poder levantar la inmovilización en su turno de servicio, tiene que entregar la llave a otra patrulla que realice el relevo, complicándose más la situación si encima no es de la misma Unidad y se han realizado un número elevado de inmovilizaciones. A esto hay que sumarle el riesgo de extravío de las llaves, que en ocasiones tienen que pasar por varias patrullas hasta que se levanta la inmovilización del vehículo. Con una llave universal para todos los inmovilizadores se conseguiría, en la mayoría de los casos, mejorar el tiempo de respuesta para levantar las inmovilizaciones, al poder realizarla la patrulla disponible más cercana al lugar del vehículo inmovilizado, y solucionar el problema que genera el localizar la patrulla que tienen la llave de cada inmovilizador utilizado para levantar las inmovilizaciones.

La efectividad de la inmovilización depende en gran medida de la colocación de un inmovilizador que impida la conducción del vehículo. Estos inmovilizadores con los que cuenta la ATGC tienen que ser colocados correctamente y de manera eficaz para que se logre el aseguramiento de la medida. Aunque parezca fácil su instalación, si no se tiene una formación al respecto, es probable que la primera vez que se utilicen no se coloquen de forma correcta, especialmente con el segundo y el tercero de los mencionados anteriormente, facilitando que se pueda cometer el quebrantamiento.

Según la experiencia profesional de quien suscribe, se reseñan a continuación las peculiaridades de instalación para cada tipo de inmovilizador:

- El inmovilizador de tipo “pitón”: es el más fácil de instalar en las motocicletas, ya que solamente es necesario colocarlo en alguna de las ruedas de la motocicleta, y en caso de tener un punto fijo, amarrarlo también a éste, para afianzarlo con mayor eficacia.





*Imagen n° 5 y 6: Colocación del inmovilizador tipo “pitón” en la rueda delantera de una motocicleta. Fuente: Elaboración propia.*

- El inmovilizador de tipo “*cepo de volante-pedal*”: es el más utilizado porque se puede instalar en la mayoría de vehículos. El problema de instalación surge cuando el cepo no tiene la suficiente longitud para enganchar el pedal y el volante, o porque la anchura del volante del vehículo no permite su colocación o en caso de permitirlo, queda muy ajustado y puede dañar el material con el que está forrado el volante.



*Imagen n° 7: Colocación del inmovilizador tipo “cepo volante-pedal” en un vehículo. Fuente: Elaboración propia.*

- El inmovilizador de tipo “*cepo de rueda de grandes dimensiones*”: se utiliza para inmovilizar vehículos de gran volumen, como camiones y autobuses. Por su tamaño y peso, se recomienda que este cepo sea colocado por dos personas.



*Imagen n° 8: Colocación del inmovilizador tipo “cepo de rueda” en un camión.  
Fuente: Elaboración propia.*

Es por lo anteriormente referido que se considera que los medios con los que cuenta la ATGC para asegurar las inmovilizaciones son adecuados, aunque sería conveniente disponer de algún otro tipo de inmovilizador para suplir los casos en los que no es posible la instalación del inmovilizador de tipo “*cepo volante-pedal*” o no se puede acceder al interior del habitáculo del vehículo para su colocación, y a su vez, establecer unas normas que expliquen cómo se instalan los distintos tipos de inmovilizadores adjudicados a las Unidades, para que cualquier Guardia Civil que los tenga que utilizar para inmovilizar un vehículo, no tenga dudas sobre la forma correcta y eficaz de colocarlos.

#### **4.- ENTREVISTAS Y ENCUESTA.**

Con la finalidad de detallar aún más las posibles vicisitudes y peculiaridades relacionadas con el asunto tratado, se han llevado a cabo diversas entrevistas a diferentes autoridades y responsables de cuerpos policiales relacionados con la seguridad vial, así como a componentes del Sector de Tráfico de la Guardia Civil de Cantabria, quienes con sus aportaciones ayudarán a una mayor clarificación de las diferentes situaciones inicialmente planteadas.



Extractos de las entrevistas llevadas a cabo a diferentes autoridades en materia de seguridad vial:

El día 17 de marzo de 2023, se procedió a entrevistar al Jefe Provincial de Tráfico de Cantabria, D. José Miguel Tolosa Polo, a resultas de la cual se destaca que:

- Los supuestos recogidos en el artículo 104 de la LSV requieren, por su inmediatez, gravedad y búsqueda de una reducción de los riesgos asociados a la seguridad vial, de una garantía que asegure la eficacia de cada actuación, evitando así los perjuicios que los supuestos quebrantamientos pudieran ocasionar.
- Los avances técnicos en los mecanismos para efectuar las inmovilizaciones deben permitirnos disponer de herramientas más robustas y eficaces que garanticen la efectividad de las medidas. También es importante disponer de un número suficiente de equipos que puedan permitir su utilización en diferentes eventos (festejos populares, festivales de música, diferentes concentraciones...) en los que presumiblemente el número de inmovilizaciones a realizar pudiera ser elevado.
- Dado el riesgo que para la seguridad vial genera el quebrantamiento de la inmovilización, resulta oportuna una tipificación distinta de este tipo de conducta en la legislación sobre Tráfico y Seguridad Vial, pareciendo lógico una mayor sanción económica que disuada a los posibles infractores de la realización de tal conducta. Respecto a la sanción de retirada de puntos del permiso de conducción, podríamos plantearnos que al estar ante una conducta que no siempre va a tener responsabilidad en el conductor y que lo que constituye realmente es una desobediencia clara a la orden de la Autoridad y sus agentes, podría ser objeto de sanción únicamente económica (con una elevación de la cuantía económica), pero sin dar lugar a la detracción de puntos.

El pasado día 20 de marzo de 2023, se procedió a entrevistar al Fiscal de Seguridad Vial en Cantabria, D. Jesús Dacio Arteaga, reseñándose a continuación lo más destacado de dicha entrevista:

- El delito de desobediencia grave del artículo 556.1 del CP es de muy difícil aplicación en los supuestos de quebrantamiento de la inmovilización de vehículos, por los requisitos que exige actualmente la Jurisprudencia, en cuanto a su aplicación y en cuanto a su tipificación delictiva. Aunque no se descarta la posibilidad de aplicar el delito de desobediencia a agentes de la autoridad al quebrantamiento de la inmovilización de vehículos, pero en la realidad o aplicación práctica concreta, habría que ir al caso y circunstancias concretos, siendo su uso muy restringido.
- En los supuestos de quebrantamiento de una inmovilización de un vehículo, en los que aparece dañado el inmovilizador o el mismo desaparece de lugar, considera que solo cabe, en el orden penal, utilizar los tipos del hurto o los daños. Seguramente por delito leve, bien del artículo 234.2, bien del 263 párrafo segundo, aunque desconoce el valor de los inmovilizadores, imaginando que no superarán los 400 €.

La aplicabilidad del tipo del delito de hurto o el de daños, siempre dependerá del dolo o intención del autor. En estos casos, con carácter general, suponemos que la intención es quebrantar la inmovilización, como dolo directo de primer grado. En segundo lugar, su dolo incide en el daño, que es lo que el autor hace

inevitablemente (dolo directo de segundo grado) y la sustracción del dispositivo parece muy secundaria y no ve dolo, ni ánimo de lucro, aunque residualmente, podría aplicarse el delito de hurto con la doctrina del dolo eventual.

#### Entrevista a Responsables de Cuerpos Policiales competentes en Seguridad Vial.

El pasado día 20 de febrero de 2023, se procedió a entrevistar al Comisario Jefe de la División de Seguridad Vial de la Policía Foral de Navarra D. José Antonio Gurrea Martínez, reseñando a continuación los aspectos más destacados de la entrevista:

- Para llevar a cabo las inmovilizaciones de vehículos se dispone de inmovilizadores de tipo cepo “*volante-salpicadero*”, y para los vehículos a los que no pueden acceder al interior disponen de inmovilizadores del tipo “*cepo de rueda*”, todos ellos con llave universal para cada tipo de cepo.
- En relación a las estadísticas relacionadas con los quebrantamientos de las inmovilizaciones, en el año 2022 se inmovilizaron un total de 2.026 vehículos en la provincia de Navarra, habiendo sido quebrantadas 12 de ellas, lo que supone un 0,59 % del total.
- En caso de quebrantamiento de una inmovilización, llevándose el vehículo con el cepo aún sujeto al mismo, el cual se ha tenido seguramente que destruir o resultar dañado para inutilizarlo, se le investigará al autor de estos hechos por un supuesto delito de daños, además de formularse la correspondiente denuncia administrativa por el quebrantamiento realizado.
- En la Policía Foral disponen de un procedimiento normalizado de trabajo sobre las inmovilizaciones de vehículos en el cual se indica el procedimiento a seguir para este supuesto, se indica a qué unidad avisar de la inmovilización y de su posterior levantamiento, dónde practicar la misma, qué boletín rellenar, etc.

El pasado día 28 de febrero del año en curso se procedió a entrevistar al Subinspector Jefe de la Policía Local del Ayuntamiento de Torrelavega (Cantabria), D. Enrique Sáez Trigueros, de lo que se significa de manera destacada que:

- Se inmovilizan los vehículos en el mismo lugar si el vehículo está bien estacionado, y si no, se trasladan en grúa municipal al depósito municipal de vehículos.
- En relación a sus estadísticas de quebrantamientos de inmovilizaciones, en el año 2022 se inmovilizaron un total de 405 vehículos, siendo quebrantadas un total de 7 de estas inmovilizaciones, lo que supone un 1,72 % del total, por lo que el procedimiento habitual de trasladar al depósito municipal los vehículos es lo más efectivo.
- Para llevar a cabo las inmovilizaciones y su posterior levantamiento, se dispone de un protocolo operativo.

El pasado día 22 de febrero de 2023, se procedió a entrevistar al Major Jefe de la División de Tráfico y Seguridad Vial de la Guarda Nacional Republicana de Portugal, reseñándose a continuación lo más significativo:

- Para las inmovilizaciones de vehículos solo se poseen inmovilizadores del tipo “*cepo de rueda*” para turismos y furgonetas.

- Aunque no se disponen de estadísticas sobre los quebrantamientos de las inmovilizaciones producidas; en las vías urbanas los inmovilizadores de “*bloqueo de rueda*” son muy efectivos (ya que dichos aparatos son difíciles de retirar). En el resto de casos, las inmovilizaciones son notificadas por escrito, y los conductores normalmente respetan la inmovilización por el temor a cometer un supuesto delito de desobediencia en caso de quebrantar dicha inmovilización.
- Disponen de una norma interna que regula cómo se tienen practicar las inmovilizaciones de vehículos realizadas.

#### Encuesta llevada a cabo con componentes del Sector de Tráfico de la Guardia Civil de Cantabria.

El día 3 de marzo de 2023 se realizó una encuesta anónima a través de medios telemáticos a los componentes del Sector de Tráfico de la Guardia Civil de Cantabria, pertenecientes a los Destacamentos de Tráfico de Torrelavega, Laredo, San Vicente y Reinosa, siendo contestada por 35 de ellos.

Realizada la encuesta, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- La totalidad de los encuestados considera que llevar a cabo la inmovilización de vehículos de manera eficaz es muy importante para la seguridad vial.
- La primera vez que inmovilizaron un vehículo, casi la mitad de ellos (45'7%) no sabía colocar el inmovilizador de forma correcta y eficaz.
- El 71'4% afirma carecer de una formación adecuada para colocar de forma eficaz los distintos tipos de inmovilizadores con los que cuenta la ATGC.
- En cuanto a los problemas que tienen los encuestados a la hora de levantar la inmovilización de un vehículo llevada a cabo mediante un inmovilizador de su Unidad, un 20% de ellos alega tener dificultades porque no se dispone de un protocolo único para comunicar entre los miembros de la Unidad que hay un vehículo inmovilizado, por la problemática que les genera tener llaves distintas para cada inmovilizador, produciendo esto que en numerosas ocasiones no se sepa quién tiene la llave y tarde en aparecer, convirtiéndose esto en un hándicap para el empleo de esta medida, y porque no tienen formación práctica con el inmovilizador para vehículos de gran volumen. En cambio, cuando el inmovilizador empleado es de otra Unidad, el porcentaje de los encuestados que tiene problemas para levantar la inmovilización aumenta hasta el 48'6%, alegando principalmente dificultades para localizar la llave perteneciente a otra unidad, sobre todo cuando la patrulla de la otra unidad finalizó su servicio.
- Casi todos los encuestados consideran necesario desarrollar un procedimiento específico que regule la práctica de la inmovilización y su posterior levantamiento.
- La mayoría opina que habría menos infractores aumentando la sanción administrativa por el quebrantamiento de una inmovilización.
- A la pregunta de texto libre para que aportaran propuestas de mejora para la práctica de las inmovilizaciones de vehículos con el fin de evitar que se produzcan quebrantamientos, casi todas las repuestas iban encaminadas a que se imparta una formación adecuada respecto a la colocación de los inmovilizadores, a disponer de una llave universal para la apertura de todos los inmovilizadores, al menos a nivel Sector, al aumento del número de inmovilizadores disponibles, a utilizar otros inmovilizadores que eviten entrar en el habitáculo del vehículo como pueden ser los de rueda, a utilizar otros mecanismos más eficaces como la retirada del vehículo

inmovilizado en grúa para trasladarlo a un depósito hasta que cesen los motivos, y al aumento de la sanción por los quebrantamientos que se produjesen.

## CONCLUSIONES Y PROPUESTAS.

El quebrantamiento de las inmovilizaciones de vehículos permite que se continúen cometiendo ciertas infracciones tasadas que dieron lugar a la aplicación de la medida provisional de inmovilizar un vehículo, con el grave problema que ello puede suponer al persistir el riesgo para el bien jurídico que intentaban proteger las diferentes legislaciones aplicables relativas a la seguridad vial y a la ordenación del transporte terrestre, o incluso, a la penal.

El presente trabajo de investigación pretende analizar los quebrantamientos de las inmovilizaciones de vehículos que se produjeron en las vías interurbanas de Cantabria durante los últimos 5 años (en el período que va desde 2018 hasta 2022), para definir el problema y poder dar respuesta a la pregunta de partida: ¿Se pueden evitar o minimizar los quebrantamientos de las inmovilizaciones de vehículos en las vías interurbanas de Cantabria mejorando la práctica de las inmovilizaciones realizadas por la ATGC y elevando las sanciones y penas aplicadas a sus autores?. Dilucidándose que una mejora a aplicar podría basarse en una optimización de la práctica de las inmovilizaciones de los vehículos a nivel operacional y policial, así como una adecuación de las sanciones y penas asociadas al quebrantamiento para disuadir a los posibles infractores.

Para profundizar en los problemas derivados de la aplicación de las inmovilizaciones en las vías interurbanas de Cantabria, se realizó un análisis estadístico de las inmovilizaciones de vehículos efectuadas por el Sector de Tráfico de la Guardia Civil en las citadas vías y sus posteriores quebrantamientos, centrandó el estudio en los últimos 5 años (desde 2018 hasta 2022). A la vista de los resultados obtenidos, se puede concluir que existe un número considerable de quebrantamientos, situándose el porcentaje anual entre un 8 y 9 % de las inmovilizaciones practicadas, salvo en el año 2022, durante el cual este porcentaje bajó al 6'5 %, posiblemente debido a que se realizaron un número menor de pruebas de drogas que en los años anteriores. En cuanto a las causas de las inmovilizaciones quebrantadas, se comprobó que el número de quebrantamientos relacionados con la normativa de transportes terrestres es insignificante en comparación con los producidos en materia de seguridad vial, resultando ser mayoritarios los quebrantamientos producidos por infracciones referentes al consumo de alcohol y drogas, que a su vez, son de las infracciones que mayor peligro generan para la seguridad vial por su notable incidencia en la producción de siniestros viales con fallecidos.

Llegados a este punto, conviene ir respondiendo al resto de cuestiones que se planteaban al inicio de este estudio:

- ¿Se contempla en la normativa interna de la ATGC algún procedimiento para llevar a cabo las inmovilizaciones de vehículos?

Aunque la ATGC dispone en su normativa interna de varios procedimientos que tratan las inmovilizaciones de vehículos, es evidente la necesidad de crear un único procedimiento operativo de actuación para inmovilizar vehículos que esté actualizado y abarque los supuestos establecidos en materia de seguridad vial y de transportes

terrestres, con sus respectivas salvedades, y que establezca unas pautas operativas comunes para llevar a cabo las inmovilizaciones y su posterior levantamiento, así como en los casos de quebrantamiento. Esta exigencia se reafirma con la encuesta realizada a los componentes del Sector de Tráfico de la Guardia Civil de Cantabria, en la que el 80% de los encuestados consideran necesario establecer, a nivel operativo, un procedimiento específico que regule la práctica de las inmovilizaciones y su posterior levantamiento. Además, todos los responsables de los Cuerpos policiales competentes en seguridad vial que fueron entrevistados aseguraron disponer de un procedimiento operativo, protocolo o norma interna sobre la inmovilización de vehículos para la actuación policial.

- ¿Se puede mejorar la eficacia de los medios o mecanismos utilizados por la ATGC para inmovilizar los vehículos?

Los inmovilizadores que dispone la ATGC son de tres tipos, uno tipo “*pitón*” para inmovilizar las motocicletas, otro tipo “*cepo de volante-pedal*” que se puede utilizar en la mayoría de los vehículos, y el último tipo “*cepo para ruedas de grandes dimensiones*” para inmovilizar vehículos con gran volumen, como camiones y autobuses. Aunque estos inmovilizadores ofrecen una serie de ventajas e inconvenientes desde el punto de vista operativo, se considera que por sí mismos muestran una eficacia aceptable para asegurar las inmovilizaciones de vehículos. El problema reside en que para inmovilizar la mayoría de vehículos sólo se puede utilizar el inmovilizador tipo “*cepo volante-pedal*” y no se dispone de otro tipo de inmovilizador que abarque otras formas de instalación y pueda compensar las carencias de éste. Asimismo, resulta preciso establecer unas normas que expliquen a los agentes la forma correcta y eficaz de colocar los diferentes tipos de inmovilizadores, puesto que según los resultados de la encuesta realizada a los Guardias Civiles pertenecientes al Sector de Tráfico de Cantabria, casi la mitad de ellos la primera vez que inmovilizaron un vehículo no sabían colocar el inmovilizador de forma correcta y eficaz, y el 71’4% afirmó no tener una formación adecuada para colocar de forma eficaz los distintos tipos de inmovilizadores que posee la ATGC.

- ¿Se deben aumentar las sanciones y penas a imponer a los responsables de los quebrantamientos?

Los quebrantamientos de las inmovilizaciones de vehículos están considerados como infracciones de desobediencia a los agentes de la autoridad y su castigo dependerá de la legislación aplicada. En el ámbito penal, sólo se pueden castigar los quebrantamientos como una desobediencia grave a los agentes de la autoridad, tipificada en el artículo 556.1 del CP y con la pena de prisión de 3 meses a 1 año o multa de 6 a 8 meses. Según la entrevista realizada al Fiscal de Seguridad Vial de Cantabria, su aplicación debe ser muy restringida, aplicada a un caso y circunstancias concretas de especial gravedad, pues conforme al principio penal general de intervención mínima, se deberían aplicar en primer lugar las sanciones administrativas, quedando el ámbito penal relegado a la última instancia.

En la legislación de ordenación de transporte terrestre, el quebrantamiento de la inmovilización está tipificado como una infracción específica (artículo 140.12 de la LOTT y artículo 197.13 del ROTT), considerada como infracción muy grave y sancionada con la multa de 4001 a 6000 euros. La infracción y la sanción se estiman

adecuadas, tanto en su calificación de muy grave como en la cuantía de la multa, porque se supone que para que cumpla con la finalidad preventiva debe tener como mínimo la calificación de la infracción de mayor gravedad que se quiere impedir que se siga cometiendo con la aplicación de la medida de la inmovilización, para que en caso de quebrantar no resulte más ventajoso.

En cambio, en materia de seguridad vial, la infracción por quebrantar una inmovilización de un vehículo no es una infracción particular, sino que está incluida dentro del abanico de conductas consideradas como infracciones por no respetar las señales o las órdenes de los agentes de la autoridad, calificada como infracción grave (artículo 76, apartado j, de la LSV) y sancionada con multa de 200 euros y la detracción de 4 puntos de la autorización para conducir. Esta tipificación de infracción grave no parece que sea proporcional al grave perjuicio que causa para la seguridad vial el hecho de que se puede seguir cometiendo una infracción muy grave, como pudieran ser las relacionadas con el consumo de alcohol y drogas, ni mucho menos la sanción ejerce un poder disuasorio en el potencial autor del quebrantamiento, porque el abono de 100 € (aplicando el descuento) de multa seguramente pueda ser más asumible que el perjuicio de no poder utilizar el vehículo. Igualmente, este argumento concuerda con lo expresado por el Jefe Provincial de Tráfico de Cantabria en su entrevista, el cual opina que debido a la trascendencia que para la seguridad vial tiene el quebrantamiento de la inmovilización, parecería oportuna una tipificación distinta de esta conducta en la LSV, y sería lógica una mayor sanción económica que disuada al hipotético infractor, pero sin dar lugar a la detracción de puntos, ya que en esta conducta no siempre va a tener responsabilidad el conductor y constituye una desobediencia clara a la orden de la Autoridad y sus agentes.

En base a las conclusiones obtenidas anteriormente, se procede a comprobar si se validan las hipótesis planteadas al inicio del presente texto, siendo las mismas:

- *“¿Si existiera en la ATGC un procedimiento operativo de actuación para llevar a cabo las inmovilizaciones, se reduciría el número de quebrantamientos?”*

En la respuesta a esta cuestión se constata la necesidad de crear un procedimiento operativo de actuación sobre la práctica de las inmovilizaciones de vehículos que clarifique a los agentes de la ATGC la forma de proceder y resuelva sus dificultades, para conseguir la mayor efectividad de la medida y evitar que se produzcan quebrantamientos. Por lo tanto, queda validada la hipótesis formulada.

- *“¿Si la ATGC utilizase unos medios o mecanismos más eficaces para realizar las inmovilizaciones, se podría evitar que se produzcan quebrantamientos?”*

Al responder a esta pregunta se comprueba que los medios con los que cuenta la ATGC para practicar las inmovilizaciones de vehículos son eficaces, si bien debido a sólo disponer un tipo de inmovilizador que se utiliza para realizar la mayoría de las inmovilizaciones, haría falta dotar de algún modelo diferente de inmovilizador que supla la carencias de instalación de éste, para que ninguna inmovilización se quede sin asegurar mediante la colocación de inmovilizadores, y además estos medios deben estar acompañados de unas normas que expliquen su instalación para garantizar aún más su eficacia. Por ello, esta hipótesis sólo puede validarse parcialmente.



- “¿Si se endurecieran las sanciones y penas por quebrantar las inmovilizaciones, se podría disminuir el riesgo de que se materializasen?”

Respondiendo a ello se puede concluir que sería preciso establecer una infracción específica para los quebrantamientos de las inmovilizaciones de vehículos realizadas para garantizar la seguridad vial, calificándola en la LSV como una infracción muy grave con mayor sanción económica, para con ello conseguir un mayor efecto preventivo. Sin embargo, en materia penal y de transportes, las penas y sanciones se consideran suficientes y no requerirían un endurecimiento. En consecuencia, sólo se puede validar parcialmente esta hipótesis planteada.

Finalmente, y para dar respuesta a la pregunta de partida, se llega a la conclusión de que si se mejora la práctica de las inmovilizaciones realizadas por la ATGC a través de la implantación de un procedimiento operativo de actuación para inmovilizar vehículos y de la dotación de unos inmovilizadores suficientes y eficaces, con sus normas de uso, para que garanticen la efectividad de la medida, y se acomete una reforma de la LSV para establecer la infracción específica por el quebrantamiento de la orden de inmovilización, calificada como infracción muy grave y sancionada con una multa de mayor cuantía, se conseguirá evitar o minimizar los quebrantamientos de las inmovilizaciones de vehículos.

En base a los resultados del estudio realizado, se plantean las siguientes propuestas de mejora:

1. Elevar una propuesta a la DGT para establecer una infracción específica por “quebrantar la orden de inmovilizar un vehículo dictada por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico”, calificada como infracción muy grave y sancionada con la multa de 1000 euros, sin detracción de puntos.
2. Incluir en el Manual de la Especialidad de Tráfico un procedimiento operativo de actuación sobre las inmovilizaciones de vehículos y una norma técnica sobre la instalación correcta y eficaz de los inmovilizadores de vehículos, según lo dispuesto en el artículo 4 de la Orden General número 30/2021 de 9 de septiembre, por la que se regula la especialidad de Tráfico y la estructura, organización y funciones de la ATGC (Dirección General de la Guardia Civil, 2021).
3. En los Pliegos de Prescripciones Técnicas de los nuevos contratos de adquisición de motocicletas, incluir la instalación en el interior de las maletas laterales de una sujeción para el inmovilizador tipo “cepo de volante-pedal” que es el más utilizado, para que vaya colocado en el hueco inferior del fondo de la maleta, y así lograr optimizar el espacio en el interior de las maletas y que el inmovilizador vaya bien sujeto y no se caiga cada vez que se abra la maleta.
4. Proveer de un mayor número de inmovilizadores para que todos los vehículos de cuatro ruedas y motocicletas vayan dotados con al menos un inmovilizador, y además queden depositados en la Unidad un mínimo de otros dos inmovilizadores de incidencias, para reforzar el módulo del vehículo utilizado cuando se prevea que se pueden producir un número elevado de inmovilizaciones.
5. Adquirir inmovilizadores que dispongan de una llave universal, para mejorar la operatividad de las patrullas que realizan las inmovilizaciones y posteriormente las levantan.
6. Abastecer de algún otro tipo de inmovilizador que supla las carencias de instalación del inmovilizador tipo “cepo volante-pedal”, ya que es el único inmovilizador disponible para inmovilizar la mayoría de los vehículos, salvo las motocicletas y los



de gran volumen, como por ejemplo inmovilizadores tipo cepo de rueda para turismos y furgonetas (evitaría entrar dentro del habitáculo del vehículo a inmovilizar) o inmovilizadores tipo cepo de volante al salpicadero (no requiere el ajuste de la longitud del cepo). A modo de propuesta de investigación futura, se podría trabajar en la elaboración de un software informático que se pueda descargar en la centralita del vehículo a inmovilizar a través de una conexión tipo “USB”, que impida la puesta en marcha del vehículo y que posteriormente la permita para levantar la inmovilización.

7. Establecer en las acciones formativas de las Unidades una formación operativa sobre las inmovilizaciones de vehículos y una explicación práctica sobre la colocación correcta y eficaz de los diferentes tipos de inmovilizadores.
8. Articular con la DGT otros mecanismos más eficaces, que complementen los medios utilizados por la ATGC, para garantizar la máxima efectividad de la inmovilización en aquellos supuestos que un posible quebrantamiento comprometa gravemente la seguridad vial, especialmente con aquellos conductores que sean reincidentes en el quebrantamiento, como por ejemplo disponer de un servicio de grúa para el traslado del vehículo inmovilizado a su base o a depósitos municipales concertados hasta que desaparezcan las causas de la inmovilización, con cargo de los gastos al infractor.
9. Registrar aquellos infractores que quebranten la inmovilización un vehículo en la base de datos “SIGO- Sistema Integrado de Gestión Operativa” de la Guardia Civil, para que dicha información pueda ser consultada por las patrullas de servicio y puedan adoptar las medidas preventivas oportunas de vigilancia y aseguramiento de la inmovilización, que ayuden a evitar otro posible quebrantamiento.

## BIBLIOGRAFÍA

Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. (Normativa interna). Normas de la Agrupación. Título 2 Nombramiento del servicio, Título 11 Proc. de control de la alcoholemia y el consumo de otras drogas en la seguridad vial, Título 6 Proc. de control y vigilancia del tráfico, la circulación de vehículos a motor y el transporte por carretera.

Baños, A. (03 de febrero de 2022). tuteorica.com. Obtenido de <https://tuteorica.com/blog/blog-legislacion/inmovilizacion-del-vehiculo-por-carecer-de-seguro/>

DGT. (6 de agosto de 2010). Escrito de respuesta a consulta de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil sobre inmovilizaciones vehículos en carretera. Fuente: Escuela de Tráfico de la Guardia Civil.

DGT Instrucción 14/V-106, 14/S-133, 14/C-114. (8 de mayo de 2014). Policialocalaragon.com. Obtenido de [http://www.policialocalaragon.com/legislacion/trafico/instrucciones/dgt\\_instruccion\\_14-v-106\\_14-s-133\\_14-c-114\\_ley\\_6-2014\\_08-05-2014-.pdf](http://www.policialocalaragon.com/legislacion/trafico/instrucciones/dgt_instruccion_14-v-106_14-s-133_14-c-114_ley_6-2014_08-05-2014-.pdf)

Dirección General de la Guardia Civil. (14 de septiembre de 2021). Orden General número 30/2021 de 9 de septiembre, por la que se regula la especialidad de Tráfico y la estructura, organización y funciones de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. España: BOC núm. 38. .

Dirección General de Transporte Terrestre. (4 de septiembre de 2009). Escrito de respuesta a consulta de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil sobre inmovilizaciones vehículos extranjeros. Fuente: Escuela de Tráfico de la Guardia Civil.

Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial. (02 de marzo de 2020). Ministerio Fiscal. Obtenido de [https://www.fiscal.es/search?p\\_p\\_id=com\\_liferay\\_portal\\_search\\_web\\_search\\_results\\_portlet\\_SearchResultsPortlet&p\\_p\\_lifecycle=0&p\\_p\\_state=maximized&p\\_p\\_mode=view&\\_com\\_liferay\\_portal\\_search\\_web\\_search\\_results\\_portlet\\_SearchResultsPortlet\\_mvcPath=%2Fview\\_cont](https://www.fiscal.es/search?p_p_id=com_liferay_portal_search_web_search_results_portlet_SearchResultsPortlet&p_p_lifecycle=0&p_p_state=maximized&p_p_mode=view&_com_liferay_portal_search_web_search_results_portlet_SearchResultsPortlet_mvcPath=%2Fview_cont)

Jefatura del Estado. (31 de julio de 1987). Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. España: BOE número 182.

Jefatura del Estado. (24 de noviembre de 1995). Ley Orgánica 10/1995, del Código Penal. España: BOE núm. 281. Obtenido de <https://www.boe.es/eli/es/lo/1995/11/23/10/con>

Jefatura del Estado. (9 de octubre de 2003). Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, por la que se modifica, parcialmente, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. España: BOE núm. 242.

Jefatura del Estado. (5 de julio de 2013). Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. España: BOE núm. 160.

Jefatura del Estado. (2 de octubre de 2015). Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. España: BOE núm. 236.

Jefatura del Estado. (31 de marzo de 2015). Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. España: BOE núm. 77.

Jefatura del Estado. (31 de marzo de 2015). Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana. España: BOE núm. 77.

Mínguez, J. (11 de abril de 2018). Lawyerpress.com. Obtenido de <https://www.lawyerpress.com/2018/04/11/el-decomiso-del-vehiculo-en-los-delitos-contra-la-seguridad-vial/>

Ministerio de la Presidencia. (21 de noviembre de 2003). Real Decreto 1428/2003, Reglamento General de Circulación. España: BOE núm. 306 .

Ministerio de la Presidencia. (05 de Noviembre de 2004). Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. España: BOE núm. 267.

Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. (8 de octubre de 1990). Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. España: BOE número 241.

Ministerio del Interior. (31 de Octubre de 2015). 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. España: BOE número 261, páginas 103167 a 103231.

Pilar Llop, Ministra de Justicia. (20 de julio de 2022). Lamoncloa.gob.es. Obtenido de <https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/justicia/Paginas/2022/200722-informe-toxicologico-victimas-trafico.aspx>

STC núm. 108/1984, de 26 de noviembre. (21 de diciembre de 1984). Tribunal Constitucional. España: BOE supl. al núm. 305, página 8, II Fundamentos Jurídicos, apartado b).

STS 672/2019. (15 de enero de 2019). CENDOJ. Obtenido de Poderjudicial.es: <https://www.poderjudicial.es/search/indexAN.jsp>



**Isaac Llorente Blanco**  
Cabo 1º de la Guardia Civil  
Especialidad de Motorista de la Agrupación de  
Tráfico de la Guardia Civil

**ASPECTOS CRIMINOLÓGICOS EN  
MATERIA DE SEGURIDAD VIAL  
INFORMES TÉCNICOS CRIMINOLÓGICOS**



## ASPECTOS CRIMINOLÓGICOS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL INFORMES TÉCNICOS CRIMINOLÓGICOS

**Sumario:** 1.- INTRODUCCIÓN 2.- POLÍTICA CRIMINAL DE LA SEGURIDAD VIAL 3.- JUSTIFICACIÓN DE LA CRIMINOLOGÍA DEL TRÁFICO 4.- ENCUADRE LEGISLATIVO 5.- IMPLANTACIÓN DE LOS INFORMES CRIMINOLÓGICOS 6.- MARCO CONCEPTUAL DE REFERENCIA 7.- MODELO OPERATIVO 8.- METODOLOGÍA 9.- INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTOS 10.- CONCLUSIONES.

**Resumen:** El derecho a la vida y a la integridad personal son los derechos humanos más esenciales. La sociedad no debe dejar de preocuparse por el creciente problema de salud pública que existe por culpa de la delincuencia vial. La criminología, en base a su conocimiento empírico de la conducta desviada, propone una metodología a seguir para atajar las conductas delictivas de algunos de los usuarios de las vías públicas. Para ello utiliza las técnicas que desarrolla su ciencia como una herramienta, como puede ser el “informe técnico criminológico”. Dicho informe recoge los factores criminógenos más relevantes de los delincuentes del tráfico, combatiendo la violencia vial con el máximo rigor del ordenamiento jurídico, ayudando y auxiliando a los órganos judiciales para la mejor elección de la pena, valorando el peligro o riesgo causado y la probabilidad de reincidencia individual.

**Abstract:** The right to life and personal integrity are the most essential human rights. Society should not stop worrying about the growing public health problem that exists due to road crime. Criminology, based on its empirical knowledge of deviant behavior, proposes a methodology to follow to tackle the criminal behavior of some users of public roads. To do this, he uses the techniques that his science develops as a tool, such as the “criminological technical report”. This report includes the most relevant criminogenic factors of traffic criminals, combating road violence with the maximum rigor of the legal system, helping and assisting the judicial bodies for the best choice of sentence, assessing the danger or risk caused and the probability of individual recidivism.

**Palabras clave:** Criminología vial. Tráfico. Seguridad vial. Informes. Factores riesgo.

**Keywords:** Road criminology. Traffic. Road safety. Reports. Risk factors.

## 1 INTRODUCCIÓN

### • LA CRIMINOLOGÍA COMO CIENCIA

Cabe definir la criminología como una ciencia empírica y multidisciplinar que se ocupa del estudio del crimen, la persona infractora, la víctima y el control social del comportamiento delictivo, tratando de suministrar una información válida y contrastada sobre la génesis del delito, la dinámica y variables principales del crimen, así como los programas de prevención eficaz del mismo, las técnicas de intervención positiva sobre el delincuente y los diversos modelos o sistemas respecto al delito (García-Pablos, 2003).

Las investigaciones criminológicas tienen como propósito principal intentar comprender la conducta de los individuos, describiendo los fenómenos criminógenos lo más amplio y preciso posible, estableciendo factores de riesgo y factores de protección que favorezcan o disminuyan la conducta desviada. Para ello, la metodología utilizada en las investigaciones criminológicas es semejante a las empleadas en las ciencias sociales y naturales. Se utilizan estrategias de análisis empírico, que tienen como pilar básico la observación de los fenómenos de los que se ocupa, y el establecimiento de hipótesis, explicaciones y predicciones a partir de sus observaciones (Redondo y Garrido, 2013), aunando los conocimientos respecto a la materia de interés como es el estudio del crimen, entendido como se denomina en Sociología “la desviación”, definida esta “como el interés en el estudio de las acciones que rompen de alguna manera el orden social preexistente”, así como, “todo aquel comportamiento que se aparta de los valores y normas aceptados por la mayoría del grupo social” (Antón, 2009).

García-Pablos (2003) explica en su manual que el delito se presenta como un problema social y comunitario. Los problemas sociales reclaman una actitud por parte del investigador, que la escuela criminológica de Chicago denominó “empatía”. Empatía desde luego no significa simpatía ni complicidad con el infractor y su mundo, sino interés, aprecio, fascinación por el profundo y doloroso drama humano. Dicha pasión y actitud de compromiso con el escenario criminal y sus protagonistas son perfectamente compatibles con la distancia del objeto y la neutralidad requeridos por el científico.

### • LA CRIMINOLOGÍA EN LA SEGURIDAD VIAL

Sobre cómo se comportan las personas dentro del entorno de las vías públicas la criminología tiene mucho que aportar. La criminología vial o del tráfico dispone de un material amplio y un saber experimental como ciencia práctica encargada de las conductas socialmente llamativas (Káiser, 1979), es la ciencia encargada de analizar de forma empírica las conductas desviadas de los usuarios de las vías públicas (Mendoza, 2018), con el fin de identificar los factores criminógenos que influyen en la seguridad vial, proponiendo respuestas para disminuir la delincuencia vial y los siniestros de tráfico (Llorente, 2020).

## 2 POLÍTICA CRIMINAL DE LA SEGURIDAD VIAL

El derecho a la vida y el derecho a la integridad personal son los derechos más básicos y primarios de todos los reconocidos en el texto constitucional español.



No cabe duda de que, desde que existe el tráfico viario y la circulación por las vías públicas, este se ha convertido en un fenómeno de masas (Káiser, 1979), como tal, se han generado una serie de riesgos y peligros para las personas, como pueden ser los delitos viales o los siniestros de tráfico.

En la actualidad, para intentar subsanar estos riesgos y peligros se ha creado dentro del Código Penal (CP), en el Capítulo IV del Título XVII del libro II “Los Delitos contra la Seguridad Vial”, en sus artículos 379 al 385 ter, califican las conductas punibles en relación a la conducción de vehículos a motor, como pueden ser:

- Circular a velocidad excesiva de sesenta kilómetros por hora en vía urbana y a ochenta kilómetros por hora en vía interurbana.
- La conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y otras drogas.
- La conducción con temeridad manifiesta y poniendo en peligro la vida de las personas.
- El abandono del lugar del siniestro en el que concurren víctimas.
- La negativa a someterse a las pruebas de alcohol y otras drogas.
- Conducir con la pérdida de vigencia del permiso por la pérdida total de los puntos o decisión judicial o sin haberlo obtenido nunca.
- Colocar obstáculos imprevisibles, derramando sustancias o sustrayendo o anulando la señalización.

Estas conductas descritas anteriormente son las que el prólogo la Ley Orgánica 15/2017, la cual modifica el CP, denomina como “violencia vial”, exponiendo que con el fin de evitar que determinadas acciones del tráfico queden impunes, hay que tener el objetivo de incrementar el control de riesgo sobre estos usuarios de las vías públicas.

En definitiva, la violencia vial son todas aquellas conductas que de un modo intencionado no guardan las más elementales normas de la circulación, realizando acciones de acosos e intimidación que causan un riesgo para la integridad física de los usuarios de las vías, como pueden ser:

- Circular a una extremada velocidad.
- Realizar maniobras de adelantamiento de forma brusca y agresiva.
- No guardar correctamente la distancia de seguridad.
- Acosar con ráfagas al conductor que circula delante.
- Circular bajo condiciones meteorológicas a sin precaución.
- Tocar el claxon recurrente e injustificadamente.
- Circular bajo sustancias que modifican la capacidad de conducción.
- No respetar los pasos para peatones o las señales de prioridad.

Hay que destacar que, según la Dirección General de Tráfico en el año 2022, los delitos contra la seguridad vial alcanzaron el 42 % de las diligencias urgentes que tramitaron los fiscales de toda España, esto es un aumento considerable respecto a años atrás. Este volumen de acusaciones y condenas por delitos viales de peligro es el mayor de la serie histórica y desde la reforma llevada a cabo por la Ley Orgánica 15/2007, ha superado la “barrera psicológica” de las 100.000 condenas, como muestra el fiscal coordinador de Seguridad Vial “tras la pandemia y las restricciones propias de la misma hemos comprobado que ha habido un cambio en los hábitos viales de la ciudadanía, de

tal forma que se han incrementado estos delitos y se ha producido una pérdida de conciencia vial que sí se tenía hasta no hace mucho” (Del Río, 2022).

Según la memoria de la fiscalía del año 2022, el balance provisional de siniestralidad vial de nuestras carreteras refleja una reducción en el número de víctimas, pero también expone que, al analizar la estadística judicial, este descenso de las cifras no ha tenido incidencia alguna en la delincuencia vial en España, la cual sufre el mayor aumento de los últimos años, tanto de procedimientos judiciales iniciados, como acusaciones formuladas y sentencias de condenas recaídas.

Como se puede comprobar en la nota de prensa del balance provisional de siniestralidad vial facilitado por la DGT, el número de fallecidos en siniestro de tráfico se ha visto incrementado en un 4 % en el año 2022, con 1.145 personas que han dejado la vida en nuestras carreteras y una disminución en el número de heridos en un 10 %. Como expone en esa misma nota de prensa el ministro del Interior “debemos seguir trabajando en atajar las causas, reducir los fallecidos y contribuir a concienciar a la ciudadanía sobre el drama de los siniestros de tráfico y sus dolorosas consecuencias”. Otro punto de interés que demuestra la dimensión del problema, es que el 41 % de los ingresos en la unidad de cuidados intensivos de hospitales españoles son debidos a los siniestros viales.

Como dato criminológico, el aumento de estos indicadores de la actividad judicial y la mortalidad es preocupante, según las manifestaciones de los fiscales delegados se puede deber a la vuelta “relativa” a la normalidad tras la pandemia, derivada de la efervescencia producida en nuestros hábitos circulatorios por un mal entendido sentimiento de recuperación de la libertad de restricciones y confinamiento sufrido, en detrimento y pérdida de parte de la conciencia vial adquirida por la ciudadanía antes de la pandemia.

### 3 JUSTIFICACIÓN DE LA CRIMINOLOGÍA DEL TRÁFICO

Surge la justificación del criminólogo como parte integrante del estudio y análisis de los delitos contra la seguridad vial de una continua demanda por parte del Poder Judicial.

En la nota de prensa dimanada de la Fiscalía General del Estado en 2011, el señor fiscal de la Sala de Coordinador de Seguridad Vial, D. Bartolomé Vargas Carrera, comunica que “se considera de extraordinario interés la potenciación de los estudios criminológicos sobre la delincuencia vial. Profundizar en las causas de los delitos contra la seguridad vial, significa colaborar con una justicia más humanizada a la real entidad de los hechos y diseñar, en general una respuesta más acertada para la prevención de las grandes tragedias que tienen lugar en las vías públicas”.

Es de importancia reseñar que en la comparecencia del día 11 de marzo de 2015 en el diario de sesiones del Congreso de los Diputados, este mismo fiscal expuso que:

“El gran volumen que ha alcanzado la delincuencia vial en su aplicación en los tribunales y en la implicación de casi toda la plantilla del ministerio fiscal en ella, los delitos de peligro son una tercera parte de los escritos de acusación que formula el ministerio fiscal, llegando al treinta y seis por ciento del total nacional, de cada cien condenas de todo el país, treinta y seis son por delitos viales... además, existe una amplia cifra negra respecto a los delitos viales,

puesto que la persona sorprendida hoy, ha cometido el delito y ha podido cometer veinte más antes de ser sorprendida, demandando una estadística de criminología, una autentica estadística real, capaz de coordinar bases de datos existentes, con especialistas en estadística y criminología, para intentar indagar y profundizar en las causas del origen de estas conductas, porque así las estrategias serán más precisas y acertadas.” (Vargas, 2015).

#### 4 ENCUADRE LEGISLATIVO

Según la Circular 10/2011 respecto a los delitos contra la seguridad vial, el que fue fiscal general del Estado D. Cándido Conde-Pumpido, indica que para mejorar la persecución de las conductas de peligro los hechos delictivos podrán investigarse mediante informes técnicos.

En esta línea, la Ley de Enjuiciamiento Criminal (LECrim) en el Capítulo III donde habla “De la identidad del delincuente y de sus circunstancias personales”, en los artículos 377 y 378 exponen que, si el Juez de Instrucción considera conveniente podrá pedir informes fundados sobre el procesado, a los Alcaldes o funcionarios de policía o tomar declaración acerca de la conducta del procesado a todas las personas que por su conocimiento que tuvieran de este puedan ilustrarle sobre ello. Además, en el artículo 456 de esta misma ley, comenta sobre los informes periciales que habilitan al juez de una asistencia para conocer o apreciar algún hecho o circunstancia importante en el sumario que fuese necesario o conveniente para conocimientos científicos o artísticos.

En la reforma de la LECrim., mediante la Ley 41/2015, en el Título III bis, titulado “Proceso por aceptación de decreto”, claramente hace referencia a los delitos contra la seguridad vial, donde tiene cabida la criminología del tráfico. Este proceso tiene por objeto que el Ministerio Fiscal ejerza la acción penal, proponiendo la imposición de una multa o trabajos en beneficio de la comunidad y, en su caso, de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, además de la acción civil dirigida a la obtención de la restitución de la cosa juzgada.

El fiscal encargado del proceso por aceptación de decreto, debe observar los requisitos exigibles, los cuales la ley dice que son:

1. Que el delito este castigado con pena de multa o trabajos en beneficio de la comunidad que no exceda de un año y que pueda ser suspendida la pena conforme al artículo 80 del CP, con o sin privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores.
2. Que el Ministerio Fiscal entienda que la pena en concreto aplicable es la pena de multa o trabajos en beneficio de la comunidad y, en su caso la pena de privación de derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores.
3. Que no esté personada la acusación popular o particular en la causa.

Es de reseñar, que también el CP en el artículo 66.1-6 permite modular la sanción penal en atención a las circunstancias personales del delincuente y la menor o mayor gravedad del hecho. El artículo 80.1 del CP, en su párrafo segundo, para la suspensión de la ejecución de la pena privativa de libertad se valorarán las circunstancias del delito cometido, las circunstancias personales del penado, sus antecedentes, su conducta posterior al hecho, en particular su esfuerzo por reparar el daño causado, sus

circunstancias familiares y sociales y los efectos que quepa esperar de la propia suspensión de la ejecución y medidas que fueren impuestas. El artículo 385 ter donde nos habla de la rebaja en un grado la pena por el menor riesgo causado.

El art. 803 bis c de la LECrim se refiere al contenido que tiene que enviar el Ministerio Fiscal al juzgado de instrucción para su aprobación y notificación, el cual debe contener los siguientes puntos:

1. Identificación del investigado.
2. Descripción del hecho punible.
3. Indicación del delito cometido y medición sucinta de la prueba existente.
4. Breve exposición de los motivos por los que se entiende, en su caso, que la pena de prisión debe ser sustituida.
5. Penas propuestas. A los efectos de este procedimiento, el Ministerio Fiscal podrá proponer la pena de multa o trabajos en beneficio de la comunidad y en su caso, la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, reducida hasta un tercio respecto de la legalmente prevista, aun cuando suponga la imposición de una pena inferior al límite mínimo previsto en el CP.
6. Peticiones de restitución e indemnización, en su caso.

Por lo tanto, como viene reflejado en el CP y en la LECrim, la figura criminólogo está perfectamente encuadrada legislativamente como apoyo al fiscal, y a su vez supone un alivio en la sustancial carga de trabajo que suele soportar la Administración de Justicia. La implementación en la causa judicial del “informe técnico criminológico” es de esencial importancia para conocer todas las circunstancias que rodean la conducta delictiva, el riesgo causado y la probabilidad individual de cometer más delitos de este tipo, para que permita al Ministerio Fiscal mayores garantías procesales en su legitimación para ejercitar la acción penal.

Recordando la Memoria de Fiscalía del año 2010, la cual el Sr. fiscal jefe de la Fiscalía de Seguridad Vial, D. Bartolomé Vargas Cabrera, impulsó una iniciativa dirigida a incorporar en la fase de instrucción penal de las causas por delitos contra la seguridad vial un informe pericial criminológico sobre el investigado, con la finalidad de ponderar e individualizar la pena a imponer conforme al artículo 66.1-6 del CP, exponiendo que el informe criminológico constituye una herramienta de trabajo dirigida a configurar una hipótesis explicativa de la conducta del investigado y su pronóstico de reincidencia atendiendo a los siguientes fines:

- Estudio de las causas de todo orden generadoras de los hechos punibles.
- Conocer la peligrosidad del sujeto y formular un juicio, en su caso sobre el riesgo causado.
- Determinar el tipo de pena o medida a aplicar y en todo caso la adopción de medidas cautelares.

## 5 IMPLANTACIÓN DE LOS INFORMES CRIMINOLÓGICOS

La inclusión del informe criminológico en materia de seguridad vial ya tiene un cierto recorrido. En el año 2010, de la mano del fiscal coordinador de Seguridad Vial y del fiscal jefe de Alicante, introducen el interés criminológico en los procesos judiciales de delincuencia vial, en colaboración con la Policía Local de Elche y a través del

centro Crimina vinculado a la Universidad de Elche, incorporando informes criminológicos en el proceso penal por delitos contra la seguridad vial.

Posteriormente, en el año 2015 surge otro proyecto de inclusión de informes criminológicos de riesgo en los atestados de los delitos viales cometidos por personas multirreincidentes, realizados por la Policía Local de Murcia, a lo que se van sumando diversas policías locales, como la Policía Local de Madrid, Ourense y Lugo, entre otras.

Desde el año 2015, se ha ido intentando implantar los informes técnicos criminológicos en materia de seguridad vial en el seno de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Por fin y después de un largo camino no lleno de dificultades, se consigue realizar el primer informe de este tipo en el año 2021, el cual tuvo una acogida muy ilusionante, tanto parte del fiscal de la Sala de Seguridad Vial, el cual comunicó que “leído su informe técnico criminológico, le reconozco el esfuerzo y el trabajo realizado. Le agradezco mucho su excelente aportación a la seguridad vial y le invito a continuar en este sentido por la violencia vial”, como por el catedrático Redondo Illescas que ha desarrollado la “teoría del triple riesgo delictivo”, marco teórico en la que se basan los informes redactados que el mismo comunica “el informe puede resultar de utilidad técnica en el ámbito de la seguridad vial”.

## 6 MARCO CONCEPTUAL DE REFERENCIA PARA EL INFORME

Para la elaboración del informe técnico criminológico se toma como referencia teórica el modelo unificado sobre la delincuencia elaborado por el catedrático en Psicología y profesor de Criminología el doctor D. Santiago Redondo Illescas (2015), denominado modelo de “triple riesgo delictivo” (TRD), el cual estructura las vigentes teorías criminológicas entre sí de una forma integrada y compatible.

Este modelo agrupa el análisis de tres fuentes de estudio: a) “los riesgos personales” de quien actúa de modo antisocial (RP); b) “las carencias de apoyo prosocial” que los anteriores recibieron o reciben (CA); c) la exposición de los individuos a las posibles “oportunidades delictivas” (OP).

Las confluencias de riesgo correspondientes a las tres categorías indicarían la probabilidad de que el individuo cometa delitos, ponderando la magnitud global del riesgo delictivo (Redondo, 2015), aplicando la siguiente fórmula.

$$f(\text{RP}, \text{CA}, \text{OP}) = \text{Probabilidad delictiva}$$

## 7 MODELO OPERATIVO

Siguiendo el modelo teórico del TRD se procede a identificar los diversos factores de riesgo y de protección individuales comunes en el comportamiento delictivo, como pueden ser: víctima de abuso en la infancia, abandono escolar, escaso autocontrol, búsqueda de emociones fuertes, baja empatía, locus de control externo y el consumo de sustancias que modifiquen la conducta, entre otros.

Más en concreto, se identifican los factores criminógenos característicos de los delitos contra la seguridad vial mediante la recopilación bibliográfica de información, basada fundamentalmente en informes y estudios publicados por organismos privados y oficiales de reconocida experiencia sobre la seguridad vial, como por ejemplo: la Dirección General de Tráfico (DGT), Asociación Empresarial de Seguros (UNESPA), el Ministerio Fiscal y el Instituto Universitario de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS), entre otros.

Después del análisis bibliográfico y en base a la experiencia, se observa que los principales factores criminógenos de riesgo relacionados con la delincuencia en el tráfico son los siguientes:

- **CONSUMO ABUSIVO DE ALCOHOL Y OTRAS DROGAS**

Es sabido que la combinación del consumo de alcohol y otras drogas junto con la conducción es uno de los factores de riesgo más significativo para provocar un siniestro de tráfico o cometer una conducta delictiva. La conducción bajo los efectos del alcohol es uno de los mayores factores de inseguridad vial, según un estudio realizado por el Observatorio de Seguridad Vial, el cual indica que en España el 82 % de las personas consideran que el alcohol influye mucho en la conducción (Sánchez, 2008).

El consumo abusivo de alcohol y otras drogas son uno de los mayores estresores personales, lo que genera una espiral destructiva que produce grandes problemas familiares, sociales y laborales, que impiden desarrollar en la persona una vida plena. Estas sustancias que modifican la conducta inciden radicalmente en la toma de decisiones y en el sistema de control de impulsos, lo que provoca en la mayoría de los casos conductas desinhibidas, siendo estas consecuencias llevadas a la conducción estando íntimamente ligadas para fomentar conductas de riesgo penadas por la ley.

Para ver la magnitud del problema, según un artículo del director del Área de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre, D. Jesús Monclus (2023), el cual indica que del total de los conductores que están involucrados en los siniestros de tráfico, uno de cada tres había tomado alcohol antes del siniestro, siendo dos de cada tres los conductores muertos (66 %) que dieron positivo, y cuando se trata de otras drogas del comercio ilegal (anfetaminas, cocaína, cannabis, opiáceos, etc.) uno de cada cinco conductores muertos (22 %) las habían ingerido antes del siniestro vial, a su vez, según la memoria de Fiscalía del año 2010 el delito por la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas es sin duda el que más relevancia tiene entre los delitos cometidos contra la seguridad vial, siendo el año 2022 el 55 % de los escritos de acusación y el 57 % de las sentencias condenatorias eran debidos al artículo 379.2 del CP, el cual tipifica la conducción bajo la influencia de alcohol y otras drogas.

- **CARRERAS DELICTIVAS**

Un importante indicador de la delincuencia vial es el análisis de las carreras delictivas, pues se puede apreciar que los individuos que tienen una gran versatilidad criminal, también tienden a cometer delitos contra la seguridad vial.

La “carrera delictiva” se puede definir como el periodo entre el cual una persona inicia su comportamiento delictivo y lo cesa definitivamente. En ocasiones pueden ser



carreras delictivas largas o cortas, de carácter intenso o leve, dependiendo de las circunstancias que rodean a la persona. Como muestra el profesor Ovejero:

”... se puede tener en cuenta que un ambiente familiar, cultural y educativo pobre unido a una fuerte desestructuración familiar lleva, con toda seguridad a un menor rendimiento escolar con conductas problemáticas, este bajo nivel educativo, puede producir desempleo y a su vez problemas económicos, todo ello unido a que esa familia tenga una vivienda con serias deficiencias y en un barrio que hace aumentar el unirse a las malas compañías, además si a eso añadimos el correspondiente ostracismo social, el etiquetado y otros procesos cognitivos, tendremos una idea aproximada de por qué las carreras delictivas suelen ser largas y continuas” (Ovejero. 2009).

- **IMPULSIVIDAD**

La falta de autocontrol es una de las causas fundamentales del hecho antisocial, en especial, la incapacidad para resistir la tentación de realizar algo que se anticipa placentero pero que lo prohíben las leyes (Garrido y Redondo, 2009).

El conductor con una alta impulsividad tiende a adoptar conductas de riesgo al volante, infracciones o delitos contra la seguridad vial, llegando incluso a considerarse la impulsividad como un rasgo de la personalidad en la que más diferencias existen entre infractores y no infractores (Lijarco, J.I.; Escamilla, C.; López, C.; Puchades, R.; Marti-Belda, A.; Bosó, P.; Montoro, L. 2016).

- **BÚSQUEDA DE SENSACIONES**

La relevancia que tiene como factor de riesgo la búsqueda de emociones fuertes en la delincuencia común es más que aceptada. Zuckerman la define como un rasgo que implica “la búsqueda de experiencias y sensaciones variadas, nuevas y complejas, y la disposición a asumir riesgos físicos, sociales, legales y financieros al fin de lograr tales expectativas”. (Zuckerman, 1994, citado en Garrido y Redondo, 2019).

Cobra mayor interés en los individuos que buscan satisfacer esas pulsiones a través de la conducción de vehículos a motor, pues la fácil accesibilidad a este medio hace que en cualquier momento se opte por conducir a gran velocidad o a una velocidad inadecuada, lo que implica asumir un riesgo que la mayoría de las veces no está controlado.

- **ACTITUD PROPENSA A LOS SINIESTROS DE TRÁFICO**

Existe un amplio consenso de que las actitudes de las personas influyen considerablemente en el ámbito de la seguridad vial, la disposición, creencias y la manera de comportarse a la hora de conducir un vehículo a motor puede desencadenar conductas de más riesgo. Si el individuo valora que los siniestros de tráfico no son relativamente frecuentes y tiende a pensar que es probable que no le pase nada, es fácil que se adopte un estilo de conducción con más riesgos (Montoro, 2014).

Otras creencias erróneas que fomentan las actitudes proclives a provocar un siniestro de tráfico son el no reconocer la acción de conducir como peligrosa, menos percepción



de los riesgos, excesiva confianza en su conducción, una mejor valoración de ellos mismos como conductores y mal valoración de los demás y la de responsabilizar de todo lo que les pasa a agentes externos y no reconocer la culpabilidad de su propia conducta.

- ESTILOS DE CONDUCCIÓN

La Universidad de Granada publicó un estudio sobre la reincidencia en el tráfico, señalando que uno de los mejores predictores de la delincuencia vial es el estilo de conducción incauto (Padilla, Doncel, Gluiotta y Castro, 2018).

Se puede definir los estilos de conducción como aquellas formas y hábitos que normalmente adoptamos a la hora de ejercer la acción de conducir por las vías públicas. Cada vez que conducimos un vehículo a motor solemos adoptar un estilo de conducción característico, los cuales se pueden catalogar como estilo agresivo, pasivo o defensivo.

Ahora bien, hay que ser prudente a la hora de analizar los mismos, puesto que no siempre se adopta un estilo de conducción puro, la mayoría de los conductores se mueven de una catalogación a otra, dependiendo de las circunstancias personales, ambientales o situacionales. También es interesante para la interpretación de los resultados identificar el estilo de conducción realizado, pues arroja una claridad metodológica que ayuda a la valoración del riesgo causado en las conclusiones del informe (Llorente, 2022).

- **Estilo defensivo** es el de aquel conductor que circula confiado en su propio comportamiento, sin esperar que los demás se comporten de una forma adecuada y prevista, teniendo en cuenta que las condiciones de la vía o del vehículo no siempre son óptimas. Circula anticipándose a los riesgos propios de la circulación. Por ejemplo, una buena observación de nuestro entorno, una adecuada velocidad y mantener la distancia de seguridad permite anticiparse a las reacciones de los demás conductores y usuarios de la vía, minimizando los riesgos.
- **Estilo pasivo** es el de aquel conductor que, aunque conduce confiado en su comportamiento, también confía en que los demás se comporten de una forma adecuada y prevista, sin percibir por ello los riesgos adecuadamente. Este exceso de confianza en el comportamiento de los demás implica no observar correctamente el entorno, perdiendo la capacidad de reacción necesaria para evitar todo tipo de percance.
- **Estilo agresivo** es el de aquel conductor que no guarda las más elementales normas del tráfico, utiliza conductas agresivas, intimidatorias o de acoso que ponen en riesgo la integridad física de los demás usuarios de la vía pública, asumiendo unos riesgos innecesarios y realizando maniobras imprudentes y bruscas.

Como explica el catedrático de Seguridad Vial D. Luis Montoro (2014) el conductor violento “utiliza el automóvil como medio para aumentar su nivel de agresividad, dando lugar a estilos de conducción violenta y temeraria, donde la competitividad es bastante frecuente. En consecuencia, hacen el espacio público un lugar extremadamente peligroso para las personas”.

## 8 METODOLOGÍA

Para la confección del informe criminológico se realizan diversas técnicas como pueden ser las entrevistas personales semiestructuradas, perfilamiento indirecto, la observación documental o experimental y la realización de diversos cuestionarios; donde se obtiene la información necesaria sobre los riesgos personales, su carencia o apoyo prosocial y las oportunidades delictivas.

Una de las principales fases de recogida de información es la entrevista personal. La primera observación que se debe plantear al realizar la entrevista, es si la persona sobre la que recae el estudio se encuentra sin deterioros cognitivos, para luego obtener dentro del marco teórico la información necesaria que ayude a identificar los indicadores que fomentan la influencia criminológica.

Una vez identificados los factores de riesgo y de protección se analiza que factores de riesgo se consideran más relevantes, pues según la intensidad con la que se manifiesten puede influir en el individuo con mayor o menor medida, pudiendo estar asociados a otros factores de riesgo de distinta naturaleza, lo que potenciaría recíprocamente el riesgo entre las características personales, falta de apoyo prosocial y las oportunidades delictivas; esta acumulación de riesgos inter-fuentes implican una alta probabilidad de la conducta delictiva (Redondo, 2015).

Otra de las técnicas utilizadas es la observación directa, que es una valiosa herramienta de recogida de información, pues permite obtener datos relevantes de la persona, no solamente por lo que comunica, sino por cómo lo expresa. Este trabajo de campo se caracteriza por el estrés que genera la propia entrevista donde la persona deja entrever la información que no puede simular tan fácilmente.

Se debe analizar las fuentes de datos disponibles sobre la persona, como pueden ser antecedentes policiales y judiciales, los cuales proporcionan información sobre los patrones de conducta y muestran su versatilidad criminal y la carrera delictiva de forma objetiva.

Para complementar las anteriores técnicas, se puede realizar cuestionarios para verificar la existencia de deterioro cognitivo (test de Pfifer), o trastornos relacionados con el consumo de alcohol (AUDIT) u otras drogas (ASSIST), o cuestionarios para valorar la percepción de riesgo (DGT).

Una de las circunstancias que se puede dar a la hora de realizar el análisis de una persona, es que la misma no acepte la voluntariedad y la colaboración para salvaguardar esta importante fuente de información, pudiendo utilizar la técnica del perfilamiento indirecto, es decir, “inferir los rasgos de personalidad de un sujeto sin contar con su participación explícita, sabiendo registrar los indicadores observacionales y conductuales” (Sotoca, González y Halty, 2019); formulando las inferencias de los factores de riesgo criminógenos para llegar a las conclusiones por medio de formas alternativas a la entrevista personal, como pueden ser entrevistas con personas del entorno o el análisis documental.

## 9 INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS

Una vez realizadas las técnicas reseñadas, se catalogan los factores de riesgo personales, de carencia de apoyo prosocial y las oportunidades delictivas que se observen, evaluando los factores de las diversas categorías e identificando de una forma dicotómica las que más influencia criminológica se aprecie, y en base a la relación de convergencia que tengan entre ellas y la acumulación de las mismas, se dictamina un pronóstico de una forma lógica, razonable y motivada donde se podrá dar respuesta a lo requerido por la administración de justicia en lo relativo a los motivos de la realización de la conducta delictiva, las circunstancias personales, familiares y sociales, así como el peligro generado y la valoración del riesgo causado, además de la probabilidad individual de la reincidencia en los delitos relacionados contra la seguridad vial.

## 10 CONCLUSIONES

La seguridad vial está íntimamente ligada a los derechos más esenciales de nuestro ordenamiento jurídico, como son la vida y la seguridad personal.

Por ello, combatir la delincuencia en el tráfico debe de ser una prioridad, garantizando los derechos de las personas que son víctimas de la violencia vial, así como los derechos jurídicos de quien comete la acción, valorando individualmente estas conductas de alto riesgo, y tratando de aportar una información válida y contrastada sobre la génesis, dinámica y variables principales del delito vial, encaminado a establecer la pena que más favorezca a la reinserción del penado, conjugando a su vez el resarcimiento del daño causado.

La Criminología es la ciencia empírica encargada de suministrar esta información, por lo tanto, el criminólogo del tráfico debe servir de apoyo a la justicia y está capacitado para esclarecer las dificultades probatorias de este tipo de delitos, elaborando un “informe técnico criminológico” que aporte los elementos de juicio necesarios para interponer las medidas más adecuadas dentro de los principios de nuestro ordenamiento jurídico.

Al igual que otros países con políticas desarrolladas en este sentido, como puede ser Francia, Alemania e Inglaterra, España debe unirse a esta innovadora técnica criminológica. La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil tiene una larga trayectoria como defensora acérrima de los derechos de todos los usuarios de las vías públicas.

Por ello se debe seguir con este proyecto con la intención de identificar y minimizar los graves riesgos para la circulación que se están cometiendo, con la finalidad de salvar cientos de vidas y heridos cada año, empujado por el gran impacto positivo a nivel judicial y académico que tiene el “informe técnico criminológico”, que es visto como una herramienta útil y eficaz que contribuye a rebajar los siniestros de tráfico y la delincuencia vial, mejorando cada día la seguridad vial en España.

## REFERENCIAS

Antón, J.M. (2009). *Delito como cuestión social*. Solo Soluciones.

Carreras, J. A. (2015). *Aspectos Criminológicos en Materia de Seguridad Vial*. Criminología y Justicia.

Constitución Española (C.E). Art. 15. 29 de diciembre de 1978. (España).

Circular 10/2011, de 17 de noviembre. Sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio fiscal en materia de seguridad vial. Fiscalía General del Estado, 17 de noviembre de 2011. (España).

Del Río, L. (2023). *Aumentan las condenas por delincuencia vial*. Revista Tráfico y Seguridad Vial. Extraído el 15 de septiembre de 2023 en: <https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2023/07JULIO/0713-delitos-viales-fiscalia.shtml#>

Dirección General de Tráfico. (2023). *Aumentan las condenas por delincuencia vial*. Extraído el 10 de septiembre de 2023 de:

<https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2023/07JULIO/0713-delitos-viales-fiscalia.shtml>

Dirección General de Tráfico. *Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030*. Madrid. Extraído el 16 de septiembre de 2023 de: [https://seguridadvial2030.dgt.es/export/sites/sv2030/galleries/descargas/Estrategia\\_de\\_Seguridad\\_Vial\\_2030\\_Resumen.pdf](https://seguridadvial2030.dgt.es/export/sites/sv2030/galleries/descargas/Estrategia_de_Seguridad_Vial_2030_Resumen.pdf)

Dirección General de Tráfico. Nota de prensa. Balance anual de siniestralidad vial. Extraído el 16 de septiembre de: <https://www.dgt.es/comunicacion/notas-de-prensa/1.145-personas-fallecieron-en-siniestros-de-trafico-durante-2022/>

Fiscalía General del Estado. (2010). Memoria. Extraído el 10 de septiembre de 2023 de: <https://www.fiscal.es/documents/20142/8e16bfc8-8140-3f23-2d72-ffd5d483f35e>

Fiscalía General del Estado. (2022). Memoria elevada al Gobierno de S.M. Extraído el 10 de septiembre de 2023 de:

[https://www.fiscal.es/memorias/memoria2023/FISCALIA\\_SITE/recursos/pdf/capitulo\\_III/cap\\_III\\_5\\_4.pdf](https://www.fiscal.es/memorias/memoria2023/FISCALIA_SITE/recursos/pdf/capitulo_III/cap_III_5_4.pdf)

García-Pablos, A. (2003). *Tratado de Criminología*. Tirant lo Blanch.

Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial. Boletín Oficial del Estado, 1 de diciembre de 2007, nº 288. (España).

- Lijarco, J.I., Escamilla, C., López, C., Puchades, R., Marti-Belda, A., Bosó, P. y Montoro, L. (2016). *Programa de Intervención Psicoeducativa en Seguridad Vial, sensibilización y reeducación vial*. Documentos Penitenciarios 15. Ministerio del Interior. Extraído el 15 de septiembre de 2023 de: [https://www.interior.gob.es/opencms/pdf/archivos-y-documentacion/documentacion-y-publicaciones/publicaciones-descargables/instituciones-penitenciarias/PROSEVAL\\_Manual\\_para\\_el\\_profesional\\_126160454\\_web.pdf](https://www.interior.gob.es/opencms/pdf/archivos-y-documentacion/documentacion-y-publicaciones/publicaciones-descargables/instituciones-penitenciarias/PROSEVAL_Manual_para_el_profesional_126160454_web.pdf)
- Kaiser, G. (1979). *Estudios de Psicología Criminal. Delincuencia del Tráfico y su Prevención General*. Espasa-Calpe S.A.
- Llorente, I. (2020). *La Criminología en los Siniestros de Tráfico*. Revista informativa y de Ciencias Policiales de la Unión Federal de Policía, n.95, p. 53.
- Llorente, I. (2022). *La Criminología en los Siniestros de Tráfico*. Suboficiales, Revista de la Asociación Escala de Suboficiales de la Guardia Civil. ASES GC Profesional, n. 34, p. 90.
- Mendoza, M. (2018). *El Origen de un Grave Riesgo para la Seguridad Vial* (Trabajo Fin de Grado no publicado). Universidad a Distancia de Madrid.
- Milddendorff, W. (1976). *Estudios de Psicología Criminal. Estudios sobre la Delincuencia del Tráfico en el Tráfico*. Espasa-Calpe S.A.
- Monclus, J. (2023). *Driving under the influence in Spain and proposals to save 650 lives annually*. Extraído el 14 de septiembre de 2023 en: <https://www.linkedin.com/pulse/driving-under-influence-spain-proposals-save-650-lives-jesus-monclus>
- Montoro, L. (2014). Programa de Intervención, Sensibilización y Reeducción Vial. Extraído 15 de septiembre de 2023 en: [https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/nuestros\\_servicios/permisos-de-conducir/recuperapuntos/2014-0841\\_INCOVIA\\_manual\\_formador.pdf](https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/nuestros_servicios/permisos-de-conducir/recuperapuntos/2014-0841_INCOVIA_manual_formador.pdf)
- Organización Mundial de la Salud. Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. Extraído el 9 de septiembre de 2023 de: <https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>
- Ovejero, A. (2009). *Fundamentos de Psicología Jurídica e Investigación Criminal*. Ediciones Universidad de Salamanca.
- Padilla, J., Doncel, P., Gugliotta, A. y Castro, C., (2018) *Which drives are at risk? Factors that determine the profile of the roffender driver*. Accident Analysis and Prevention. Volumen 119.
- Real Decreto de 14 de septiembre por la que se aprueba la Ley de Enjuiciamiento Criminal. Boletín Oficial del Estado, nº 260, de 17 septiembre de 1982. (España).
- Redondo, S.y Garrido, V. (2013). *Principios de Criminología*. Tirant lo Blanch, 2013.

Redondo, S. (2015). *El origen de los delitos*. Tirant Humanidades.

Sanchez, F. (2008). *Actitudes frente al riesgo vial*. Revista Intervención Psicosocial, n. 1, p. 57.

Sotoca, A., González, J.L. y Halty, L. (2019). *Perfiles Criminales. Principios, técnicas y aplicaciones*. Síntesis.

Semicyuc. Los siniestros de tráfico provocan 4 de cada 10 ingresos por lesión grave en la UCI. Extraído el 16 de septiembre de 2023 de: <https://semicyuc.org/2023/05/prensaretrauci/>

Vargas, B. (2015). Diario de sesiones del Congreso de los Diputados, 11 de marzo de 2015. Extraído el 8 de septiembre de 2023 de: [http://www.congreso.es/public\\_oficiales/L10/CONG/DS/CO/DSCD-10-CO-766.PDF](http://www.congreso.es/public_oficiales/L10/CONG/DS/CO/DSCD-10-CO-766.PDF)

### SIGLAS Y ACRÓNIMOS

ASSIST:	Alcohol, smoking and substances involvement screening test.
AUDIT:	Alcohol use disorders identification test.
CA:	Carencia de apoyo prosocial.
CE:	Constitución Española.
CP:	Código Penal.
DGT:	Dirección General de Tráfico.
LECrim:	Ley de Enjuiciamiento Criminal.
OMS:	Organización Mundial de la Salud.
OP:	Oportunidades delictivas.
RP:	Riesgos personales.







**Iván Marcos Ortiz**

Policía Local de Santander. Doctor en Criminología.

**Josefa Muñoz Ruiz**

Profesora de Derecho Penal. Universidad de Murcia.

**Eduardo Osuna Carrillo de Albornoz**

Catedrático de Medicina Legal y Forense.

Universidad de Murcia.

**PREVALENCIA Y ASPECTOS  
CRIMINOLÓGICOS DEL CONSUMO DE  
ALCOHOL Y OTRAS DROGAS EN  
CONDUCTORES SOMETIDOS A PRUEBAS  
DE DETECCIÓN EN EL ÁMBITO URBANO  
DURANTE LA PANDEMIA POR  
CORONAVIRUS**



## PREVALENCIA Y ASPECTOS CRIMINOLÓGICOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y OTRAS DROGAS EN CONDUCTORES SOMETIDOS A PRUEBAS DE DETECCIÓN EN EL ÁMBITO URBANO DURANTE LA PANDEMIA POR CORONAVIRUS.

**Sumario:** 1.- INTRODUCCIÓN. 2.- METODOLOGÍA. 2.1.- Diseño del estudio y población diana. 2.2.- Tratamiento estadístico. 3.- RESULTADOS. 3.1. Características de los conductores que exhibieron resultados positivos a alcohol en aire espirado. 3.2. Características de los conductores que exhibieron resultados positivos a otras drogas determinadas en fluido oral. 4.- DISCUSIÓN. 5.- CONCLUSIONES. 6.- REFERENCIAS.

**Resumen:** La siniestralidad vial constituye un problema de salud pública. La relación entre siniestralidad y consumo de sustancias tóxicas es incuestionable. En 2020 la pandemia por el COVID-19 provocó una crisis sanitaria sin precedentes y se adoptaron medidas que limitaron la movilidad de los ciudadanos. También se observaron cambios en los patrones de consumo de sustancias tóxicas. Se registró un descenso en la prevalencia del consumo de alcohol, tabaco, cannabis y cocaína y un aumento en el consumo de hipnosedantes sin receta. En el presente estudio, nos planteamos conocer la prevalencia del consumo de alcohol y de otras drogas en una población de conductores en el ámbito urbano sometidos a pruebas de detección y la posible repercusión sobre la seguridad vial que tuvieron las medidas de restricción de la movilidad, instauradas durante la pandemia. Para ello hemos realizado un estudio transversal descriptivo en conductores de vehículos en las vías urbanas y travesías de la ciudad de Santander, en el año 2020. Se realizaron 3.680 pruebas de determinación de alcohol y 275 de otras drogas. Nuestros resultados demuestran que en el 20,82% de las actuaciones se encontraron resultados positivos al alcohol y/u otras drogas. El perfil del conductor que muestra la presencia de alcohol es varón entre los 25 a 44 años, que circula en fin de semana entre las 11 de la noche y las 7 de la madrugada y presenta una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 mg/l. El perfil del conductor positivo a otras drogas es varón, entre 25 a 44 años que circula cualquier día de la semana, entre las 7 de la tarde y las 12 de la madrugada. Las principales sustancias consumidas son el cannabis (75,31%) y la cocaína (44,03%). Se constata que durante los meses en los que no hubo confinamiento el 13,02% de las alcoholemias realizadas y el 30,19% de las pruebas de detección de otras drogas fueron positivas, mientras que en el período de confinamiento los porcentajes subieron al 23,44% y al 38,57%, respectivamente.

**Palabras clave:** Alcohol, drogas, seguridad vial, COVID-19.

**Abstract:** Traffic accidents constitute a public health problem. The relationship between traffic accidents and the consumption of toxic substances is undeniable. In 2020, the COVID-19 pandemic caused an unprecedented health crisis which led to measures being adopted in limiting citizen mobility. A subsequent change in the consumption patterns of toxic substances was also observed. There was a decrease in the prevalence of alcohol, tobacco, cannabis, and cocaine use, and contrarily an increase in the consumption of non-prescription sedatives. The aim of this study is to analyze the prevalence of alcohol use and other psychoactive substances in a population of drivers subjected to alcohol and other drug testing in urban areas. This study evaluates the possible impact that mobility restriction measures adopted during the pandemic had on road safety. To achieve this, we

carried out a cross-sectional descriptive study on vehicle drivers on urban roads and crossings in the city of Santander in the year 2020, where we conducted 3,680 alcohol tests and 275 other drug tests. Our results demonstrate that positive results for alcohol and/or other drugs were found in 20.82% of the cases. The profile of the driver positive for alcohol shows a male driver between the ages of 25 and 44, who drives during the weekend between 11 pm and 7 am and presents a breath alcohol level higher than 0.60 mg/l. The profile of the driver positive for other drugs is male, between 25 and 44 years old, who drives with a uniform distribution throughout the week, in the period between 7 pm and midnight. The main substances in this profile are cannabis (75.31%) and cocaine (44.03%). It is confirmed that during the months without confinement, 13.02% of the alcohol tests and 30.19% of other drug tests were positive, while during the confinement period the percentages rose to 23.44% and 38.57%, respectively.

**Keywords:** Alcohol, drugs, road safety, COVID-19.

## 1. INTRODUCCIÓN.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) lo considera la siniestralidad vial como un asunto prioritario de salud pública a nivel global. Cada año, a nivel mundial, se registran aproximadamente 1,35 millones de fallecidos y cerca de 50 millones de personas sufren lesiones no mortales, muchas de las cuales derivan en discapacidad (OMS, 2018). En 2022, la Unión Europea experimentó un incremento del 3% en las muertes por accidentes de tráfico respecto al año anterior, alcanzando las 20.600 víctimas, como consecuencia de la reanudación de la movilidad tras la pandemia. En el mismo periodo, España exhibió una tasa de 36 muertes por millón de habitantes, una cifra menor que el promedio europeo, que fue de 46 (Comisión Europea, 2023).

Es innegable la conexión entre siniestralidad y consumo de sustancias psicoactivas. La presencia de estas sustancias en el organismo afecta en mayor o menor medida en las habilidades del conductor, lo que supone un riesgo para la seguridad vial. De acuerdo con los resultados de las autopsias realizadas, se encontraron resultados positivos a alcohol, drogas de abuso y psicofármacos en el 52,81% de los conductores fallecidos en 2022 (INTCF, 2023). Constituye un dato preocupante y se constata una tendencia ascendente en el último lustro, dado que en 2017 el porcentaje fue del 42,1%. El tóxico más implicado es el alcohol, su consumo es muy común y aceptado a nivel social, ya que el 64,5% de los españoles (casi dos tercios) admite haberlo ingerido en los últimos 30 días (EDADES, 2022). El primer consumo se realiza a una edad temprana (16,5 años) y el 93,2% de los ciudadanos entre 15 y 64 años declara haberlo consumido alguna vez en su vida. Entre las sustancias psicoactivas ilegales, el cannabis y la cocaína sobresalen por su alta prevalencia. Algunos medicamentos, aunque consumidos con menos frecuencia que el alcohol, también representan una amenaza creciente para la seguridad vial.

La pandemia por coronavirus COVID-19, situó al planeta en una situación inédita y desconocida que provocó una crisis sanitaria sin precedentes. El 14 de marzo de 2020 se declaró el estado de alarma, que incluyó el confinamiento de la población. El 28 de abril se anunció un plan mediante el que se redujeron de manera gradual las limitaciones del confinamiento. En relación con el tema que nos ocupa, se constató un cambio en los patrones de consumo de sustancias tóxicas. En España se verificó un descenso en la prevalencia de consumo de alcohol, tabaco, cannabis y cocaína, y un aumento del consumo de hipnosedantes sin receta (OEDA, 2020). El consumo de alcohol y cannabis se redujo en ambos sexos y en todas las edades, mostrando una disminución más acusada entre los jóvenes menores de 25 años. Sin embargo, el consumo de hipnosedantes sin receta aumentó: del 1,9% en los meses previos a la misma, llegó al 3,1%, lo que supone un incremento estadísticamente significativo, más acusado en el sexo femenino. Este aumento se constató en todas las edades, aunque en mayor medida en sujetos entre los 25 y 54 años. En la seguridad vial, durante los picos más severos de la pandemia, también se observó una disminución en la realización de pruebas de detección de alcohol y drogas. En ocasiones se limitaron a los siniestros viales y a situaciones en las que se observó una conducción irregular o síntomas que hacían sospechar la influencia de tóxicos en la conducción.

En verano de 2020, las medidas sanitarias fueron más flexibles y se mantuvieron vigentes ciertas restricciones en los establecimientos de hostelería, y muy especialmente los relacionados con el ocio nocturno, sector estrechamente vinculado con el ámbito de

la seguridad vial, dada su especial relación con el consumo de alcohol. Tras la aprobación del estado de alarma en respuesta a la segunda ola, a partir del 26 de octubre se mantuvo un toque de queda nocturno (entre las 23:00 horas y las 6:00 horas) que permaneció vigente más allá del final del estudio. Por tanto, todas estas restricciones repercutieron en la movilidad de los ciudadanos y en el ocio nocturno, y consecuentemente, en la seguridad vial.

En el presente estudio, nos planteamos conocer la prevalencia del consumo de alcohol y de otras sustancias psicoactivas en una población de conductores sometidos a pruebas de detección en el ámbito urbano, y la posible repercusión que las medidas de restricción de la movilidad, adoptadas durante la pandemia, tuvieron en la seguridad vial en lo que respecta al consumo de sustancias.

## 2. METODOLOGÍA

### 2.1. Diseño del estudio y población diana.

Hemos realizado un estudio transversal descriptivo. La muestra del estudio se compone de conductores de vehículos que circularon por las vías de la ciudad de Santander (vías urbanas y travesías) durante todo el año 2020. Dicha muestra se seleccionó según lo dispuesto en el Reglamento General de Circulación (RGC), que especifica quiénes están obligados a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la determinación de alcohol y otras drogas. En este sentido, los criterios de inclusión fueron los siguientes (art. 21 RGC):

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

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

*d) 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.”*

Se analizaron un total de 120 variables procedentes del atestado y de bases de datos oficiales, clasificadas en los siguientes bloques: 1) datos sociodemográficos del conductor; 2) información del vehículo; 3) datos generales de la intervención; 4) tipo de infracción o delito; 5) antecedentes previos; 6) hallazgos toxicológicos relacionados con alcohol o drogas; 7) información del siniestro vial (si procede).

Conforme a la Tabla 1, se definieron dos periodos, diferenciando entre días laborables y fines de semana/días festivos. Además, cada día se dividió en tres intervalos de tiempo: mañana, tarde y madrugada.

Tabla 1. Periodos y franjas horarias de reclutamiento de sujetos.

<b>Periodos generales</b>	
Días laborables	Desde el lunes a las 07:00 h. hasta el viernes a las 23:59 h.
Fines de semana/días festivos	Desde el sábado a las 00:00 h. hasta el lunes a las 6:59 h. Festivos desde las 00:00 h. hasta las 23:59 h.
<b>Intervalos horarios</b>	
Mañana	De 7:00 h. a 15:59 h.
Tarde	De 16:00 h. a 22:59 h.
Madrugada	De 23:00 h. a 6:59 h.

*Fuente: Marcos Ortiz (2023)*

La Unidad de Atestados de la Policía de Santander efectuó las pruebas de determinación de alcohol en aire espirado y de drogas en fluido oral. Durante los controles preventivos se seleccionaron a los conductores de manera aleatoria. En el caso de sustancias distintas del alcohol, siguiendo el protocolo establecido, se llevó a cabo una prueba preliminar, seguida de la recogida de muestras para su posterior análisis toxicológico mediante la técnica de extracción sólido-líquido y cromatografía líquida acoplada a espectrometría de masas en tándem en un laboratorio especializado. Solo se analizaron las sustancias que mostraron resultados positivos en la prueba inicial, aplicándose un límite superior de cuantificación de 500 ng/ml. Las sustancias y metabolitos objeto de análisis fueron exclusivamente delta-9-tetrahydrocannabinol, anfetamina, metanfetamina, MDEA, MDMA, MDA, cocaína, benzoilecgonina, morfina, 6-acetil-morfina (heroína) y codeína.

## 2.2. Tratamiento estadístico

La información recopilada fue codificada para el análisis estadístico utilizando el software IBM SPSS Statistics (versión 28). Se llevó a cabo un estudio descriptivo, analizando las frecuencias y porcentajes para las variables cualitativas y la media, mediana y desviación estándar para las variables cuantitativas. Utilizamos un análisis de tablas de contingencia para explorar la asociación entre variables a través de la prueba estadística Chi-cuadrado de Pearson, realizando un análisis de residuos tipificados corregidos para interpretar dicha asociación. Se consideraron significativos los valores de  $P < 0,05$ .

## 3. RESULTADOS

Durante el año 2020 en Santander se llevaron a cabo 3.680 pruebas de alcohol en aire espirado y 275 pruebas de drogas en saliva. En este periodo se documentaron 766 (20,82%) actuaciones con resultados positivos a distintas sustancias psicoactivas, de las cuales 522 correspondieron a alcohol (el 14,19% de las pruebas de alcoholemia realizadas) y 243 a otras drogas (el 88,36% de las realizadas). En 29 sujetos, las pruebas resultaron positivas en dos ocasiones diferentes y en dos individuos en tres ocasiones.

De los 766 conductores sujetos a análisis (véase Tabla 2), el 89,95% eran varones con una edad promedio de  $38,96 \pm 0,47$  (DS 12,25), dentro de un rango de edades de 15 a 84 años. El 10,05% eran mujeres, con una edad media de  $37,70 \pm 1,31$  (DS 11,50), en un rango de edades de 20 a 70 años. La mayoría de los conductores (58,49%) que



demonstraron resultados positivos a alguna sustancia psicoactiva pertenecían al grupo de edad de 25 a 44 años. La nacionalidad española predominaba en el 85,51% de los casos y la conducción de turismos representaba el 86,42%. El 74,94% de las pruebas con resultados positivos se llevaron a cabo en las vías principales de la ciudad. La prevalencia más alta se observó en días laborables durante el período de tarde (32,12%) y los fines de semana/festivos en horario de madrugada (33,29%). En cuanto a las infracciones relacionadas con sustancias psicoactivas, el 67,10% presentaron tasas de alcohol por encima de los límites permitidos, el 30,68% mostraron la presencia de otras drogas, y el 1,04% presentaron una combinación de alcohol y otras drogas. Además, un 1,17% de los conductores se negó a someterse a las pruebas de detección.

Tabla 2. Características sociodemográficas de la muestra estudiada.

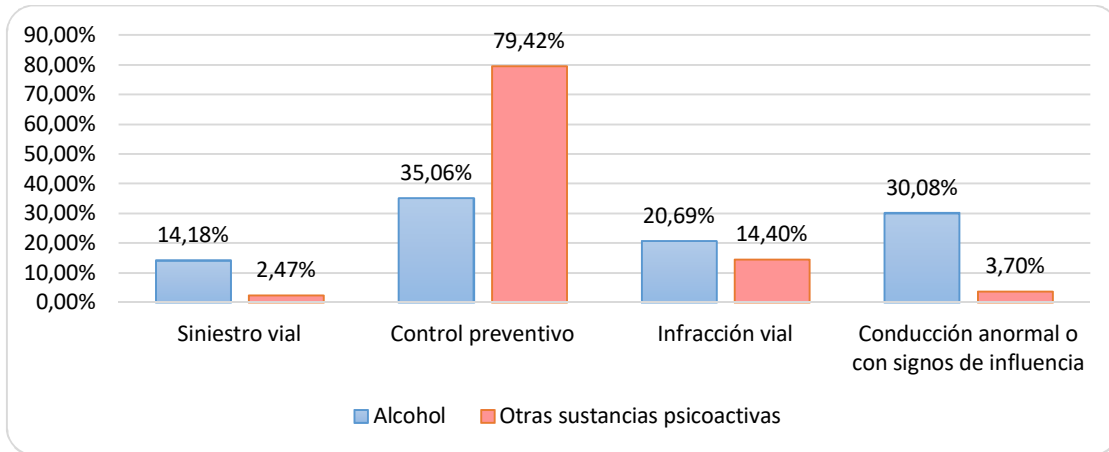
	Hombre, n = 689 n (%)		Mujer, n = 77 n (%)		Total, n = 766 n (%)	
Género	689 (89,95)		77 (10,05)		766 (100%)	
Edad media	38,96 ± 0,47 (DS 12,25)		37,70 ± 1,31 (DS 11,50)		38,83 ± 0,44 (DS 12,17)	
Grupo de edad						
15-24 años	88 (12,77)		11 (14,29)		99 (12,92)	
25-34 años	196 (28,45)		23 (29,87)		219 (28,59)	
35-44 años	207 (30,04)		23 (29,87)		229 (29,90)	
45-54 años	111 (16,11)		15 (19,48)		127 (16,58)	
55-64 años	72 (10,45)		3 (3,90)		75 (9,79)	
65 o más años	15 (2,18)		2 (2,60)		17 (2,22)	
País de origen						
España	592 (85,92)		63 (81,82)		655 (85,51)	
Latinoamérica	50 (7,26)		11 (14,29)		61 (7,96)	
Resto de Europa	39 (5,66)		3 (3,90)		42 (5,48)	
África	5 (0,44)		0 (0,0)		5 (0,65)	
Asia	3 (0,73)		0 (0,0)		3 (0,49)	
Tipo de vehículo						
Turismo	594 (86,21)		68 (88,31)		662 (86,42)	
Motocicleta	44 (6,39)		3 (3,90)		47 (6,14)	
Furgoneta	21 (3,05)		2 (2,60)		23 (3,0)	
Ciclomotor	16 (2,32)		3 (3,90)		19 (2,48)	
Otros	14 (2,03)		1 (1,30)		15 (1,96)	
Periodo	L	FF	L	FF	L	FF
Mañana (7:00 h. a 15:59 h.)	8 (1,16)	26 (3,77)	1 (1,30)	4 (5,19)	9 (1,17)	30 (3,92)
Tarde (16:00 h. a 22:59 h.)	233 (33,82)	103 (14,95)	13 (16,88)	5 (6,49)	246 (32,12)	108 (14,10)
Madrugada (23:00 h. a 6:59 h.)	94 (13,64)	225 (32,66)	24 (31,17)	30 (38,96)	118 (15,40)	255 (33,29)
Presencia de sustancias psicoactivas						
Alcohol	450 (65,31)		64 (83,12)		514 (67,10)	
Otras drogas	225 (32,66)		10 (12,99)		235 (30,68)	
Alcohol + otras drogas	7 (1,02)		1 (1,30)		8 (1,04)	
Negativa a realizar las pruebas	7 (1,02)		2 (2,60)		9 (1,17)	

Nota: L (Laborable) FF (Fin de semana / Festivo)

Fuente: Adaptado de Marcos Ortiz (2023)

La Figura 1 ilustra las circunstancias que condujeron a la realización de las pruebas y las sustancias halladas. En el caso del alcohol, el 35,06% de los resultados positivos surgieron en el contexto de controles preventivos, el 30,08% después de mostrar signos de encontrarse bajo la influencia del alcohol, el 20,69% tras la comisión de una infracción vial y el 14,18% a causa de un siniestro vial. Para las drogas, el 79,42% de los positivos se registraron con motivo de un control preventivo, el 14,40% de una infracción, el 3,70% de mostrar una conducción anormal o signos de estar bajo la influencia de drogas y el 2,47% de un siniestro vial.

Figura 1. Razón por la que se realizaron las pruebas de detección según sustancia identificada.

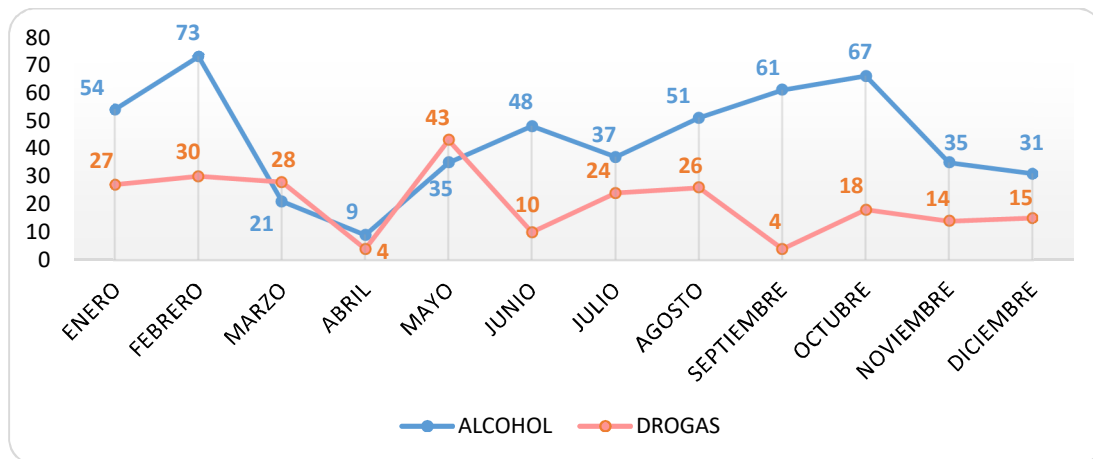


Fuente: Adaptado de Marcos Ortiz (2023)

La Figura 2 presenta la distribución mensual de los resultados positivos. Se observa una variación no uniforme debida a las restricciones aplicadas y a la escasez de test de drogas en ciertos momentos. Los resultados positivos para alcohol superaron a los relativos a otras drogas durante todos los meses del año, excepto en marzo y mayo. En abril, se produjo una notable disminución en los resultados positivos para todas las sustancias, atribuible a las restricciones de movilidad decretadas durante el confinamiento. Durante los meses de verano se observó un repunte, seguido de un nuevo descenso en los dos últimos meses del año, a partir de la implantación -a partir del 26 de octubre- de un toque de queda nocturno que influyó en las actividades de ocio. Junio y septiembre experimentaron una disminución en el número de resultados positivos para drogas debido a la escasez de suministros para los dispositivos de detección.

Los agentes de la policía local identificaron inicialmente 648 (84,60%) de estas infracciones, mientras que otras fuerzas de seguridad 35 (4,57%) infracciones. Las 83 (10,83%) infracciones restantes fueron reportadas por ciudadanos a través del teléfono de emergencias (092 o 112), lo que subraya la relevancia del rol de guardián capaz o vigilante natural que cualquier ciudadano puede desempeñar en el ámbito de la seguridad vial.

Figura 2. Positivos a alcohol y otras drogas según el mes.



Fuente: Adaptado de Marcos Ortiz (2023)

Hemos analizado la distribución de los conductores que evidenciaron resultados positivos según los diferentes períodos de restricción a la movilidad (Tabla 3). Durante el período previo a la declaración del estado de alarma (entre el 1 de enero y el 14 de marzo) fueron contabilizados 146 (27,97%) positivos a alcohol y 85 (34,98%) a otras drogas. Entre el 15 de marzo y el 31 de diciembre, 376 (72,03%) positivos a alcohol y 158 (65,02%) a otras de drogas. Durante el período comprendido entre el 21 de junio y el 24 de octubre, en el que se decretaron medidas restrictivas relacionadas con el ocio nocturno y los aforos en la hostelería, se obtuvieron el 40,61% de las alcoholemias positivas. Durante estas semanas también se encontró la presencia de drogas, en concreto el 28,40% de los positivos totales, lo que constituye el porcentaje más elevado entre los diferentes períodos en los que hemos clasificado los meses de pandemia.

Tabla 3. Resultados positivos a alcohol y otras drogas y su relación con las medidas de restricción decretadas durante la pandemia por COVID-19.

Periodo (año 2020)	Alcohol, n = 522 n (%)	Otras drogas, n = 243 n (%)
Anterior a pandemia por COVID-19		
1 de enero a 14 de marzo	146 (27,97)	85 (34,98)
Durante la pandemia por COVID-19		
15 de marzo a 2 de mayo	14 (2,68)	6 (2,47)
3 de mayo a 20 de junio	72 (13,79)	48 (19,75)
21 de junio a 24 de octubre	212 (40,61)	69 (28,40)
25 de octubre a 31 de diciembre	78 (14,94)	35 (14,40)

En lo que respecta al porcentaje de resultados positivos en función de las alcoholemias realizadas se obtuvieron los mayores porcentajes durante el mes de mayo (32,41%) y de octubre (28,39%).

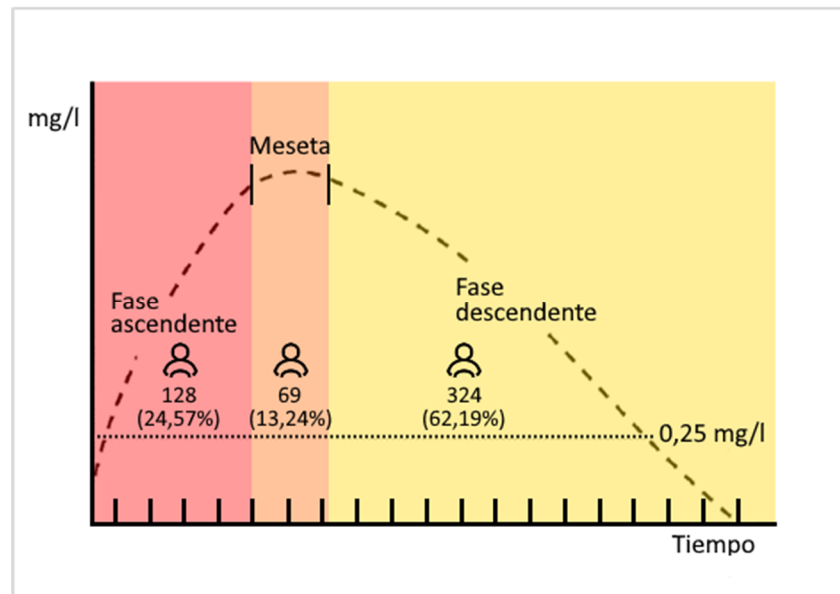
En 183 (23,89%) conductores (173 hombres y 10 mujeres) se formularon denuncias por infracciones graves a la Ley Orgánica de Protección de la Seguridad Ciudadana (LOPSC). En 39 de los casos se constataron resultados positivos a alcohol, 139 a otras drogas y 3 a alcohol junto a otras drogas. Dos sujetos, que mostraron claros indicios de conducir bajo la influencia de alcohol u otras drogas, rehusaron realizar las pruebas. En 129 casos (16,84%) las infracciones se debieron al consumo o tenencia ilícita de drogas; 38 (4,96%) a portar armas prohibidas en el vehículo; 30 (3,92%) a la desobediencia o resistencia a los agentes de la autoridad; y, 22 (2,87%) a otros motivos sancionados por la LOPSC.

### 3.1. Características de los conductores que exhibieron resultados positivos a alcohol en aire espirado.

El 87,55% de los conductores son varones (n=457) y el 12,45% mujeres (n=65) con edades que oscilan entre los 15 y 84 años. El grupo de edad más representado es el de 35 a 44 años (27,01%), seguido por los grupos de 25 a 34 años (23,75%), 45 a 54 años (19,16%), 55 a 64 años (14,18%), 15 a 24 años (12,84%) y finalmente, el grupo de conductores de 65 años o más (3,06%). La concentración promedio de alcohol en el aire espirado es de  $0,62 \pm 0,01$  (DS 0,21) mg/L, con valores que varían entre 0,22 y 1,41 mg/L. En el 46,17% de los casos, la alcoholemia superaba los 0,60 mg/L. Para los hombres las tasas más frecuentes fueron las superiores a 0,60 mg/L (47,05% del total de hombres). En cambio, entre las mujeres sobresalieron tasas de entre 0,40 y 0,60 mg/L (49,23% del total de mujeres).

A partir de las variables relacionadas con las tasas obtenidas en la primera y segunda prueba de alcoholemia, se ha podido determinar la etapa de la curva de alcoholemia en la que se hallaban los conductores al ser interceptados por los agentes de tráfico (Figura 3). Los datos indican que el 24,57% de los conductores se encontraban en la fase ascendente, el 13,24% en la fase de equilibrio (meseta de Grehant) y el 62,19% en la fase descendente.

Figura 3. Número de conductores con resultados positivos y fase de la curva de alcoholemia en la que se encuentran.



Fuente: Adaptado de Marcos Ortiz (2023)

Entre las infracciones relacionadas con resultados positivos a alcohol, 316 (60,54%) fueron perseguidas en el ámbito administrativo sancionador y 206 (39,46%) investigadas en el ámbito penal.

El núcleo principal de la ciudad registró el 82,57% del total de positivos a alcohol, mientras que el restante 17,43% se distribuyó en la periferia entre las entidades menores de población. Se observó una incidencia relativamente baja de infracciones relacionadas con el alcohol durante las mañanas (4,79%), aumentando durante las tardes (31,42%) y registrándose los valores más altos (63,79%) durante las madrugadas (Tabla 4). El mayor número de resultados positivos se situó durante los fines de semana y días festivos (60,92%). El periodo laborable destacó por una escasa presencia de infracciones durante las mañanas (0,96%), con un incremento notable en las tardes (18,01%) y en las madrugadas (20,11%). No obstante, durante los fines de semana y festivos se exhibió un ligero aumento de los positivos durante las mañanas (3,83%), un descenso durante las tardes (13,41%) y un importante aumento durante las madrugadas (43,68%).

Tabla 4. Distribución de alcoholemias positivas según el periodo horario y día de la semana.

Periodo	Laborable, n=204 n (%)	Fin de Semana/Festivo n=318 n (%)	Total, n=522 n (%)
Mañana (7:00 h. a 15:59 h.)	5 (0,96)	20 (3,83)	25 (4,79)
Tarde (16:00 h. a 22:59 h.)	94 (18,01)	70 (13,41)	164 (31,42)
Madrugada (23:00 h. a 6:59 h.)	105 (20,11)	228 (43,68)	333 (63,79)

La Tabla 5 presenta las relaciones estadísticamente significativas descubiertas entre la variable “resultado positivo a alcohol” y otras variables. Hemos encontrado una asociación estadísticamente significativa entre el resultado positivo a alcohol en el conductor y la existencia de accidentes de tráfico, el sexo y la edad del conductor, el día de la semana, el horario, el núcleo de actuación, la infracción LOPSC y el impacto del confinamiento por COVID-19.

Tabla 5. Asociaciones estadísticamente significativas mediante el test de  $\chi^2$  obtenidas en las variables “positivo a alcohol” y “positivo a otras drogas”.

Variables	Positivo a alcohol			Positivo a otras drogas		
	$\chi^2$	Df	Significación	$\chi^2$	Df	Significación
Rama del ordenamiento jurídico	89,856	1	P < 0,001	116,081	1	P < 0,001
Sexo (conductor)	10,584	1	P = 0,001	12,018	1	P < 0,001
Edad (conductor)	69,966	15	P < 0,001	67,050	5	P < 0,001
Edad y positivo a cannabis (THC)	-	-	-	58,262	5	P < 0,001
Edad y positivo a Cocaína	-	-	-	43,587	5	P < 0,001
Franja horaria	156,324	2	P < 0,001	152,978	2	P < 0,001
Día de la semana	75,387	6	P < 0,001	69,897	6	P < 0,001
Núcleo de población	65,941	4	P < 0,001	65,691	4	P < 0,001
Infracción LOPSC	224,461	1	P < 0,001	233,595	1	P < 0,001
Siniestro vial	26,650	1	P < 0,001	-	-	-
Repercusión del confinamiento por COVID-19	3,166	1	P = 0,048	3,449	1	P = 0,041

Fuente: Adaptado de Marcos Ortiz (2023)

Existe una asociación directa entre la tasa de alcoholemia y los siniestros viales ( $P < 0,001$ ), ya que en el 70,27% de los siniestros donde el conductor arrojó un resultado positivo, la tasa obtenida superó los 0,60 mg/L, porcentaje que se incrementó al 90,54% en tasas superiores a 0,40 mg/L. En relación con el sexo ( $P = 0,001$ ) y la edad del conductor ( $P < 0,001$ ) se encuentra una mayor prevalencia de los hombres (87,55%) respecto de las mujeres (12,45%), especialmente en el grupo de edad de 25 a 54 años (69,92%). Por su parte, se constata una asociación significativa entre “positivo a alcohol” y, el día de la semana ( $P < 0,001$ ) y la franja horaria ( $P < 0,001$ ). Se observa una mayor frecuencia de positivos durante los días festivos y el fin de semana (60,92%), así como en la franja asociada al horario de madrugada (63,79%)

Se observa que existe una asociación estadísticamente significativa entre el período de tiempo en el que hubo o no confinamiento y los resultados obtenidos en las pruebas de alcoholemia. De las 3.279 pruebas de cuantificación de alcohol llevadas a cabo en los meses sin confinamiento, el 13,02% arrojó resultados positivos. En contraste, durante el período de confinamiento se realizaron 401 pruebas y el 23,44% de ellas resultaron ser positivas.

### 3.2. Características de los conductores que exhibieron resultados positivos a otras drogas determinadas en fluido oral.

Las pruebas toxicológicas realizadas en las muestras de fluido oral revelaron que 243 conductores, 232 (95,47%) varones y 11 (4,53%) mujeres, presentaron una o varias drogas diferentes al alcohol en su organismo. La edad de los conductores varió entre los 19 y los 55 años, destacando el grupo de 25 a 44 años por su mayor prevalencia (76,13%), seguido por el grupo de 15 a 24 años (13,17%) y el de 45 a 54 años (10,29%). Sin

embargo, se exhibió un único caso positivo (0,41%) en la categoría de 55 a 64 años, y no se reportaron casos a partir de los 65 años. En la zona central de la ciudad se detectaron 143 (58,85%) resultados positivos, mientras que en la periferia se observaron 100 (41,15%).

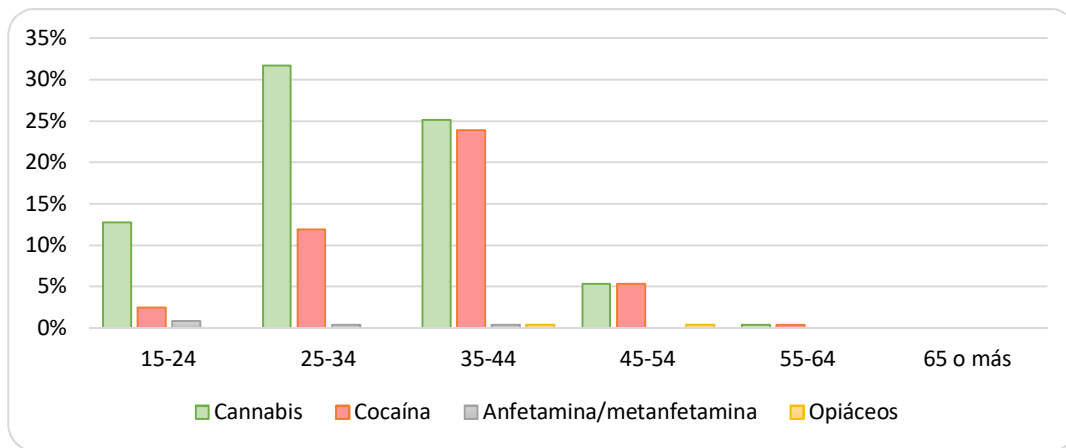
Las drogas más comunes fueron el cannabis y la cocaína, encontradas en 183 (75,31%) y 107 (44,03%) conductores (n=243), respectivamente. Se determinó el cannabis como única sustancia en 134 (55,14%) individuos y en 46 (18,93%) en combinación con cocaína. Esta droga se encontró en 57 (23,46%) sujetos. Además, fueron registradas otras combinaciones de sustancias en 6 (2,47%) conductores. Con menor frecuencia se identificaron opiáceos y anfetamina/metanfetamina, tan solo en 2 (0,82%) y 4 (1,65%) ocasiones, respectivamente. De acuerdo con su repercusión jurídica, 236 (97,12%) infracciones relacionadas con positivos a drogas en fluido oral fueron perseguidas en el ámbito administrativo sancionador, lo que contrasta con el bajo número de infracciones investigadas en el ámbito penal, tan solo 7 (2,88%).

En la Figura 4 se puede apreciar la distribución de las sustancias encontradas según los distintos grupos de edad en los que hemos categorizado nuestra muestra. El cannabis prevalece en el grupo de edad de 25 a 34 años (31,69%), mientras que la cocaína es más común en el grupo de 35 a 44 años (23,87%). En los 4 casos en los que se hallaron compuestos anfetamínicos, dos individuos tenían entre 15 y 24 años, uno entre 25 y 34 años y otro entre 35 y 44 años. En cuanto a los opiáceos, los dos casos localizados correspondieron a conductores de entre 35 y 44 años.

De acuerdo con el análisis temporal, el 77,78% de los resultados positivos a drogas se obtuvieron durante la franja de tarde, el 16,46% durante la madrugada y el 5,76% por la mañana. Durante las tardes del periodo laborable de la semana se documentaron 125 (51,44%) positivos a cannabis y 55 (22,63%) a cocaína. En cambio, en las tardes de los fines de semana o días festivos, se observaron 29 (11,93%) casos positivos para cannabis y 20 (8,23%) para cocaína. Durante las madrugadas de los fines de semana y días festivos, se registraron más casos positivos para cannabis (7,82%) que para cocaína (4,94%). Sin embargo, durante las madrugadas de días laborables, la cocaína (4,12%) mostró una mayor prevalencia que el cannabis (1,65%). Las mañanas fueron la franja horaria con el menor número de casos positivos para cualquier droga y, durante los fines de semana y días festivos predominó la cocaína (3,29%).



Figura 4. Distribución de resultados positivos según sustancia identificada y grupo de edad.



Fuente: Adaptado de Marcos Ortiz (2023)

Encontramos una asociación estadísticamente significativa (Tabla 5) entre el “resultado positivo a drogas” y la variable sexo ( $P < 0,001$ ) y edad del conductor ( $P < 0,001$ ), observándose una mayor prevalencia en hombres (94,47%) respecto de mujeres (4,53%), así como en edades comprendidas entre 25 y 44 años (76,13%). También se evidencia una asociación entre la edad y el tipo de sustancia encontrada, ya que el cannabis ( $P < 0,001$ ) es más prevalente en el grupo de 25 a 34 años (42,08%), mientras que la cocaína ( $P < 0,001$ ) es más común en el grupo de 35 a 44 años (54,21%).

También se observa una asociación significativa entre la variable “positivo a drogas” y la franja horaria ( $P < 0,001$ ) y el día de la semana ( $P < 0,001$ ), encontrándose la mayor incidencia de casos positivos en la franja de tarde (77,78%), especialmente durante el periodo laborable.

En relación con la variable “positivo a drogas” y la repercusión jurídica ( $P < 0,001$ ), se constata que la mayoría de estas infracciones fueron denunciadas administrativamente (97,12%).

Además, se identifica una asociación significativa entre la variable "positivo a drogas" y la implementación de medidas de confinamiento durante la pandemia ( $P = 0,041$ ). En este contexto, durante los meses sin confinamiento, el 30,19% de los conductores sometidos a pruebas de detección obtuvieron resultados positivos, mientras que durante el período de confinamiento, esta cifra se elevó al 38,57%.

#### 4. DISCUSIÓN.

El presente estudio se realizó en la ciudad de Santander durante el año 2020, condicionado por la pandemia de COVID-19 y las medidas de restricción y de confinamiento adoptadas. Este hecho nos permite comparar los resultados obtenidos según períodos de tiempo en los que la limitación a la movilidad era diferente.

Durante los primeros dos meses y medio la actividad se desarrolló con total normalidad. Se realizaron un total de 1.705 pruebas de alcoholemia y 95 de drogas en saliva, siendo contabilizados 146 (8,56%) positivos a alcohol y 85 (89,47%) a otras drogas. El 15 de marzo, se decretó el estado de alarma para hacer frente a la crisis sanitaria, la situación se transformó radicalmente y las medidas restrictivas que se



implementaron tuvieron un impacto variable en la movilidad de las personas y, por ende, en el ámbito de la seguridad vial. Esta circunstancia provocó en los siguientes nueve meses y medio -tras el inicio de la pandemia- un descenso importante en el número de pruebas realizadas de alcohol (1.975) y drogas (180).

El toque de queda decretado implicó la restricción absoluta de movilidad en las vías durante las 24 horas del día, excepto en situaciones excepcionales. En este contexto, se redujeron las pruebas de detección de sustancias psicoactivas casi en su totalidad, quedando limitadas a las situaciones más graves (signos evidentes de influencia en la conducción o siniestro vial). En este sentido, durante el período entre el 15 de marzo y principios de mayo, fueron realizadas 30 pruebas de alcoholemia y 8 de drogas, registrándose 14 (46,67%) y 6 (75,00%) positivos, respectivamente. Se exhibe un claro descenso del número de estas infracciones con respecto a las registradas antes del confinamiento, en consonancia con una menor intensidad circulatoria. En igual sentido, Andres-Pueyo y Redondo (2021) apuntan la considerable disminución de las infracciones relacionadas con la conducción durante el confinamiento (hasta un 80%), en probable asociación con la caída del tráfico rodado (Redondo, *et al*, 2020). Desde una perspectiva ambiental, esta situación pudo ser un factor decisivo para el radical descenso de ciertos delitos (Stickle y Felson, 2020), en este caso ilícitos viales. Es evidente que las medidas preventivas aplicadas a causa de la pandemia por COVID-19 afectaron a las relaciones sociales e interpersonales, componente principal en la génesis del delito, de acuerdo con distintas teorías criminológicas. Contingencia que ha podido dificultar la confluencia en el mismo espacio y tiempo de posibles delincuentes motivados, víctimas adecuadas y ausencia de protectores eficaces, los tres elementos necesarios que, según la teoría de las actividades cotidianas, deben converger para que la delincuencia aumente (Redondo y Garrido, 2023).

A partir del 2 de mayo, se observó un incremento en la movilidad de la población a causa de la flexibilización de las medidas aplicadas. Se aumentaron las pruebas realizadas y el número de positivos. Como resultado, hasta el 20 de junio se realizaron 134 pruebas de alcohol, 72 (53,73%) de las cuales resultaron positivas y 52 pruebas de drogas en saliva, obteniéndose 48 positivos (92,31%).

A pesar de que las medidas sanitarias se suavizaron durante el verano, algunas restricciones continuaron vigentes en los establecimientos de hostelería y, en particular, en el ocio nocturno. Este último está estrechamente vinculado a la seguridad vial, debido a la importancia del consumo de alcohol en este contexto.

Posteriormente, se implementaron nuevas restricciones a partir del 26 de octubre, a causa de un nuevo repunte de los casos positivos de coronavirus que condujo a la aprobación de un nuevo estado de alarma, incluyendo un toque de queda nocturno entre las 23:00 horas y las 6:00 horas, medida que continuaría hasta el final del estudio.

Es innegable que las restricciones afectaron a la vida de la población y, por lo tanto, tuvieron un impacto en la seguridad vial. Sin embargo, también se observó un cambio en el comportamiento de los ciudadanos como resultado de las restricciones impuestas en establecimientos de hostelería y las relativas al ocio nocturno. Esto dificultó el acceso a bebidas alcohólicas en ciertos momentos, ya sea porque las personas no podían salir de sus hogares durante el confinamiento o porque no tenían la posibilidad de visitar bares, restaurantes, etc., o incluso debido al cierre completo del ocio nocturno. En dicho

contexto, muchas personas adquirieron bebidas alcohólicas en otros tipos de comercios autorizados para su venta, distintos de los que operaban en horario comercial (como tiendas de conveniencia) y las consumieron en sus hogares e incluso en la vía pública, a pesar de que esto constituía una infracción administrativa. La Ley de Cantabria 5/1997, de 6 de octubre, de Prevención, Asistencia e Incorporación Social en Materia de Drogodependencias" establece en su artículo 23.1 la prohibición de la *"venta y suministro de cualquier tipo de bebidas alcohólicas, gratuitas o no, realizadas a través de establecimientos de cualquier clase, a excepción de los establecimientos autorizados para su consumo y de las tiendas de conveniencia, durante el horario nocturno, entendido como el comprendido entre las veintidós horas y las ocho horas del día siguiente"*.

En este escenario, en una avenida ubicada en el área central de la ciudad, cerca del límite con la periferia, se encontraba una gasolinera con una tienda que cumplía con los requisitos legales para ser considerada una "tienda de conveniencia". La Ley 1/2002, de 26 de febrero, del Comercio de Cantabria define en el art. 15 a las tiendas de conveniencia como *"aquellas que, con una superficie útil para la exposición y venta al público útil no superior a 500 metros cuadrados, permanezcan abiertas al público al menos dieciocho horas al día y distribuyan su oferta, en forma similar, entre libros, periódicos y revistas, artículos de alimentación, discos, vídeos, juguetes, regalos y artículos varios"*. Esto permitió que el citado establecimiento vendiera bebidas alcohólicas entre las 22:00 y las 8:00 horas del día siguiente, circunstancia que generó un "efecto llamada" entre algunos ciudadanos, que durante las restricciones acudieron conduciendo un vehículo a adquirir dichas sustancias. En nuestro estudio, contabilizamos 25 infracciones viales relacionadas con la presencia de sustancias psicoactivas en esta vía, 24 de ellas ocurrieron durante los períodos más críticos de confinamiento y en el horario comprendido entre las 22:00 y las 8:00 horas.

En nuestra opinión, es una paradoja que en un entorno donde la venta de bebidas alcohólicas esté prohibida durante la noche, se permita su venta en una gasolinera urbana. Si consideramos las teorías criminológicas relacionadas con la oportunidad, esto representa un claro riesgo para la seguridad vial, ya que tratándose de una gasolinera, la mayoría de los clientes que deseen comprar bebidas alcohólicas para consumirlas por la noche probablemente acudirán en sus vehículos. Esta circunstancia crea una oportunidad para la comisión de delitos relacionados con el consumo de alcohol y la conducción. En este sentido, es importante no subestimar el papel significativo que desempeña la oportunidad en la génesis de los delitos, ya que nos permite comprender de manera más completa los actos delictivos y obtener información adicional sobre patrones y tendencias. Tal y como sugieren Wortley y Townsley (2017), el comportamiento criminal, al igual que muchos otros comportamientos desviados, está influenciado por el ambiente inmediato en el que ocurre, pues esta perspectiva se basa en que todo comportamiento resulta de una interacción entre la persona y la situación. La distribución del crimen en el tiempo y el espacio no es aleatoria, quienes cometen delitos actúan en función de sus propios objetivos, preferencias y rutinas de vida. La criminalidad varía de un lugar a otro y de una calle a otra, y pueden alcanzar su punto máximo en diferentes momentos del día, días de la semana y semanas del año. El objetivo del análisis es identificar y describir estos patrones delictivos.

En este contexto, es relevante mencionar los diez subprincipios de la oportunidad delictiva propuestos por Felson y Clarke (1998), algunos de los cuales merece la pena contrastar con lo observado en el estudio para estos patrones y tendencias: "las

oportunidades desempeñan un papel en la causación de todo delito; las oportunidades delictivas son sumamente específicas; las oportunidades delictivas están concentradas en el tiempo y el espacio; las oportunidades delictivas dependen de los movimientos de la actividad cotidiana; un delito crea oportunidades para otro; algunos productos ofrecen oportunidades delictivas más tentadoras; los cambios sociales y tecnológicos producen nuevas oportunidades delictivas; el delito puede ser prevenido reduciendo las oportunidades; la reducción de oportunidades no suele desplazar el delito; una reducción de oportunidades focalizada puede producir un descenso de delitos más amplio". Procedemos al análisis de algunos de estos subprincipios.

a) "Las oportunidades desempeñan un papel en la causación de todo delito". Durante la pandemia, el cierre de los establecimientos autorizados para el consumo de alcohol llevó a una clara motivación delictiva, al permitir la adquisición de bebidas alcohólicas en una gasolinera urbana durante la noche.

b) "Las oportunidades delictivas son sumamente específicas". La oportunidad para cometer delitos debe evaluarse en categorías específicas y la disminución de oportunidades también debe abordarse de manera específica. En este caso, nos enfrentamos a una oportunidad delictiva muy específica, que requiere medidas concretas para eliminarla en nuestra muestra de estudio.

c) "Las oportunidades delictivas están concentradas en el tiempo y el espacio". Nuestro estudio demuestra que los patrones y tendencias delictivas se concentran tanto en el tiempo (entre las 22 horas y las 8 de la madrugada) como en el espacio (en una vía específica de la ciudad). La tienda de conveniencia ubicada en la gasolinera se convierte en un "generador delictivo" y un "reclamo delictivo", atrayendo a personas que inicialmente no habrían visitado ese lugar, pero que lo hacen debido a las circunstancias.

d) "Las oportunidades delictivas dependen de los movimientos de la actividad cotidiana". Los delincuentes suelen buscar oportunidades para cometer delitos con el menor riesgo posible. La franja horaria de 22 a 6 horas coincide con el período de ocio nocturno y presenta menos presencia de personas y vigilancia en las vías, lo que crea oportunidades delictivas.

e) "Un delito crea oportunidades para otro". Una vez que se comete un delito, el delincuente puede verse involucrado en otros delitos de manera inesperada. Por ejemplo, la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas puede aumentar la probabilidad de cometer otros delitos, como la conducción sin permiso, conducción temeraria, desafíos peligrosos con otros conductores, evasión o huida de un control policial, negativa a realizar las pruebas de determinación de alcohol u otras drogas, e incluso la desobediencia, resistencia o atentado a la autoridad.

f) "El delito puede prevenirse reduciendo las oportunidades". En este sentido, las autoridades públicas tienen la responsabilidad de tomar medidas para reducir al máximo las oportunidades delictivas. En el caso que estamos analizando, una manera efectiva de eliminar oportunidades delictivas sería reformar la normativa que permite la venta de alcohol en tiendas de conveniencia ubicadas en gasolineras durante la noche. Se trata de una medida preventiva que contribuiría a reducir este tipo de delitos.

En nuestro análisis de 766 actuaciones, observamos que el 84,60% de las infracciones fueron detectadas por la policía local, quienes tienen la capacidad directa de prevenir y controlar la seguridad vial en el ámbito urbano. Las restantes actuaciones (15,40%) fueron resultado de la actuación ciudadana (10,83%) y de otras fuerzas de seguridad (4,57%), que también actuaron como guardianes de la seguridad vial. Los teóricos del control social mantienen que las personas tienen una tendencia natural hacia la delincuencia o el comportamiento desviado, pero son restringidas o inhibidas por una serie de controles sociales (e.g. Gottfredson & Hirschi, 1990; Hirschi, 1969). Era esperable que la mayor parte de las tareas de vigilancia vial (89,17%) fueran realizadas por medio de mecanismos de control social formal (policía, servicios privados de seguridad, etc.). Ahora bien, en el ámbito de la seguridad vial debe considerarse también como muy importante el control social informal, ejercido por otros actores para prevenir, impedir o cooperar en la averiguación y el control. En nuestro estudio hemos contabilizado las actuaciones incardinadas a la cooperación en la detección y averiguación de los ilícitos viales por parte de otros usuarios de la vía (10,83%), sin poder cuantificar otras actuaciones relacionadas con la disuasión o evitación de este tipo de ilícitos por parte de amigos, familiares del potencial infractor, camareros de un bar que sirve alcohol, etc. En este sentido, Eck complementó la teoría de las actividades rutinarias (Cohen & Felson, 1979), donde el delito ocurre cuando convergen en el mismo espacio y tiempo un delincuente motivado, un objetivo adecuado (víctima o propiedad), y la ausencia de un guardián efectivo para proteger ese objetivo, diferenciando entre los elementos que constituyen condiciones necesarias para cometer el delito y aquellos que, conocidos como factores de control, poseen la capacidad de prevenirlo (Eck & Clarke, 2003). Es importante destacar la relevancia del rol del guardián capaz de prevenir delitos en el ámbito de la seguridad vial. Este papel puede ser desempeñado no solo por agentes encargados del tráfico o miembros de otros cuerpos de policía (control social formal), sino también por cualquier individuo que, en su rutina diaria, contribuya a proteger la seguridad vial (control social informal).

Dentro de los positivos reseñados, el 67,10% de los conductores evidenciaron alcohol como única sustancia, el 30,68% otras drogas y, el 1,04% una combinación de alcohol y otras sustancias. Además, el 1,17% de la muestra rehusó realizar el análisis toxicológico, si bien todos ellos conducían un vehículo a motor o ciclomotor y exhibían signos externos de encontrarse bajo la influencia de sustancias psicoactivas, incurrieron en el delito del art. 383 CP (negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas). El número de casos con resultados positivos a alcohol es 2,2 veces superior a los de drogas, cifra muy similar a los datos suministrados por la DGT en 2020 (Fiscalía General del Estado, 2023), donde los expedientes administrativos por alcoholemia (37.116) duplicaron los de drogas (18.498). Sin embargo, es posible que nuestras cifras de drogas se encuentren infrarrepresentadas, pues siguiendo el protocolo policial se sometió a los conductores a la prueba de alcoholemia en todo caso y, a la prueba de determinación de drogas sólo en situaciones concretas (tras la observación directa de su consumo, la presencia de signos externos u otros indicios que sugirieron un posible consumo de droga). También debemos considerar que durante los meses de junio y julio hubo una escasez de kits de detección de drogas, que limitó el número de controles. Esta circunstancia también se menciona en la Memoria de la Fiscalía General del Estado de 2023, que destaca un aumento porcentual del 27% en el número de controles de alcoholemia realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC) en 2022 con respecto al año anterior, lo que resultó en un incremento del 51% en los expedientes administrativos sancionadores relacionados con el alcohol. Por el contrario, se produjo

un fenómeno inverso con las pruebas de drogas, al descender al 47% el número de pruebas realizadas y el 51% el número de positivos. Si bien, *“esta reducción parece obedecer a escasez de medios materiales más que a consecuencias derivadas de una pandemia ya superada, si consideramos que esta no afectó al alto volumen de pruebas de drogas que se realizaron en 2021”* (Fiscalía General del Estado, 2023).

En nuestro estudio, de los conductores con resultados positivos el 89,95% eran varones, frente a un 10,05% de mujeres. En el caso específico del alcohol (87,55% hombres y 12,45% mujeres) los porcentajes muestran concordancia con los datos del estudio EDAP 2021 (87,88% hombres y 12,12% mujeres) (DGT, 2022). Respecto a otras drogas (95,47% hombres y 4,53% mujeres) se observa una amplia prevalencia de resultados positivos en hombres, que difiere de otros estudios como EDAP 2021 (82,07% hombres y 17,93% mujeres), tal vez debido a las restricciones del estudio (las pruebas de drogas no se realizaron de forma aleatoria).

En el contexto específico del alcohol (n=522), la mayoría de los conductores que exhibieron un resultado positivo presentaban niveles muy altos (por encima de 0,50 mg/L). Este aspecto resulta sorprendente porque se trata de conductores sobre los que parece no tener efecto la disuasión ni la sensibilización vial y, conducen sin preocuparse por el elevado consumo de alcohol. Además, 29 conductores reincidieron en dos ocasiones y 2 conductores en tres ocasiones.

En lo que concierne a las sustancias distintas del alcohol (n=243), el cannabis (75,31%) y la cocaína (44,03%) fueron las más frecuentes, lo que equivale, en relación al total de pruebas realizadas al 23,89% y 13,97% respectivamente. Otras drogas diferentes, como la anfetamina/metanfetamina (1,65%) y los opiáceos (0,83%), fueron mucho menos comunes. A diferencia de lo mencionado para el alcohol, la mayoría de las infracciones relacionadas con otras sustancias (97,12%) fueron sancionadas administrativamente. Esto refleja la limitada respuesta penal para las drogas distintas del alcohol, observándose gran desequilibrio entre las infracciones administrativas (237) y las infracciones penales (6). Esta situación se justifica, en parte, por los requisitos típicos del delito del art. 379.2 CP, que exige acreditar la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas en las facultades del individuo mientras conduce, condición que excede de la simple presencia de estas sustancias en el organismo, criterio que bastaría para la tipificación administrativa. Por tanto, la dificultad radica en acreditar tal influencia en el proceso penal, a diferencia de lo tipificado para el alcohol, que bastaría para constituir el delito superar la tasa objetivada del art. 379.2, inciso segundo CP. La evidencia científica revela que, considerando la toxicocinética del alcohol y la correlación entre la concentración de alcohol en aire espirado y en sangre, a mayor tasa, mayor afectación de las facultades del sujeto. Sin embargo, dichas tesis aplicadas al alcohol no son trasladables *per se* a otras drogas, en las que las premisas científicas difieren del alcohol (Fiscalía General del Estado, 2019). Esta particularidad puede incidir desde el comienzo de la intervención policial en una baja predisposición a instruir diligencias penales, salvo en situaciones menos frecuentes donde la influencia provocada por las drogas resulta evidente. Lo expuesto confirma la preocupación ya expresada por el Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial *“a las policías judiciales de tráfico con instrucciones para la elaboración de atestados por delitos de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas del art. 379.2 del Código Penal”*. En dicha instrucción ya señalaba que *“de estos datos estadísticos se deduce que existe una amplia y creciente persecución sancionadora administrativa sobre el binomio*



*drogas/conducción y una persecución penal muy limitada o casi inexistente desajustada con el creciente consumo de sustancias tóxicas en la circulación viaria*". No obstante, la remisión del citado oficio estableció unas pautas generales de actuación, al estandarizar las diligencias o actas de signos externos del consumo de drogas y los criterios de derivación a la vía penal que, junto con la cada vez mayor formación específica de los agentes, han contribuido al crecimiento gradual de la investigación penal de estos sucesos.

Desde una perspectiva criminológica, se establece una fuerte relación entre delincuencia, desviación social y el comportamiento de riesgo de estos conductores en el ámbito de la seguridad vial. En nuestro estudio observamos una conexión significativa entre la presencia de sustancias psicoactivas en los conductores y el quebrantamiento de la LOPSC. Aproximadamente, uno de cada cuatro conductores infractores (23,89%) fue denunciado por ambos ilícitos: consumo o tenencia ilícita de drogas (16,84%), principalmente cannabis (14,23%) y cocaína (2,35%). También se registraron infracciones administrativas por portar armas prohibidas (4,96%) y, por desobediencia o resistencia a los agentes de tráfico en el ejercicio de sus funciones (3,92%).

También se observa una relación entre la presencia de alcohol y drogas en el conductor y la existencia de denuncias previas como consecuencia de la comisión de una infracción tipificada en la LOPSC. Un 31,11% de los conductores en el estudio (n=733) habían sido denunciados previamente por la policía local -entre los años 2009 y 2019- por infringir alguna de las normas establecidas en la LOPSC (29,33% hombres y 1,77% mujeres). Más de la mitad de estos conductores (52,13%) ya acumulaban dos o más denuncias diferentes. La infracción más común en los antecedentes es el consumo o tenencia ilícita de drogas (23,06% del total de la muestra). Además, al menos el 11,73% de los conductores de la muestra habían sido denunciados anteriormente por alcoholemia positiva, tanto en procedimientos penales como administrativos.

En cuanto al lugar donde se llevaron a cabo las pruebas de detección, el 74,94% de las infracciones relacionadas con el alcohol y otras drogas ocurrieron en el núcleo principal de la ciudad, mientras que el 25,06% se produjo en la periferia. Cuando analizamos estos datos según el tipo de sustancia psicoactiva y el motivo de la infracción, encontramos que, en el caso del alcohol, el 82,57% de las actuaciones se produjeron en vías del núcleo principal de la ciudad, y el 17,43% en áreas periféricas. En cambio, para el resto de drogas, los porcentajes fueron más equilibrados: 58,85% en el núcleo central y 41,15% en áreas menos pobladas.

Un hecho destacable es el número de infracciones reportadas en una zona periférica donde se ubicaba una "asociación cannábica". Según su publicidad, esta asociación se creó con "*finés terapéuticos y sin ánimo de lucro, con un consumo compartido entre los socios en el interior del local, controlando las cantidades suministradas y siempre bajo un respaldo facultativo*". Ahora bien, el Juzgado de Instrucción núm. 5 de Santander ordenó el cierre temporal del local y la suspensión de sus actividades a finales de 2020, ratificado posteriormente (Auto Audiencia Provincial de Cantabria 66/2021, de 17 de febrero). Esta asociación, en realidad, operaba con una actividad oculta de cultivo y producción de cannabis, involucrando la venta y distribución de sustancias estupefacientes, principalmente marihuana y hachís. Esta circunstancia, supuso un claro área de concentración de oportunidades criminales, también para ciertas infracciones administrativas y delitos contra la seguridad vial.

Somos conscientes de algunas limitaciones del estudio, relacionadas con la metodología utilizada en operativa policial. La primera de ellas es el carácter aleatorio de los controles preventivos. Además, son numerosas las sustancias o combinaciones de éstas que pueden ser consumidas y que pueden afectar a la conducción. Sin embargo, muchas de ellas no se incluyen en los análisis toxicológicos, tales como sustancias de uso terapéutico. Finalmente, como limitación del estudio hemos de incluir también el propio contexto de la pandemia, durante la cual además se registró una escasez de dispositivos para la detección de tóxicos.

## 5. CONCLUSIONES

Tras el análisis de nuestros resultados encontramos dos perfiles definidos. Uno corresponde al conductor que consume alcohol; se trata de un conductor varón (87,55%) entre 25 y 44 años. Estos conductores tienden a circular en automóvil por el centro de la ciudad, especialmente durante los fines de semana entre las 11 de la noche y las 7 de la madrugada. Presentan tasas de alcoholemia superiores a 0,60 mg/l en un 47,05% de los casos y generalmente se encuentran en la fase descendente de la curva de la alcoholemia. Las infracciones se sancionan tanto en el ámbito administrativo (60%) como en el penal (40%).

El segundo perfil corresponde a un conductor que consume otras drogas, en su mayoría hombres (95,47%) de edades entre 25 y 44 años. Estos conductores circulan tanto por el centro de la ciudad (58,85%) como por la periferia (41,15%) en automóvil, a lo largo de la semana, principalmente entre las 7 de la tarde y las 12 de la madrugada. Las sustancias más frecuentes son el cannabis (75,31%) y la cocaína (44,03%). Se observa que la franja de edad de 25 a 34 años muestra una mayor incidencia en el consumo de cannabis, mientras que la cocaína prevalece en el grupo de 35 a 44 años. Además, es bastante frecuente que estos conductores se vean involucrados en ilícitos administrativos al contravenir la LOPSC (58,19%).

En lo que respecta a cómo las restricciones de movilidad influyeron en los hábitos de consumo de la población, se constata que durante los meses en los que no hubo confinamiento el 13,02% de las alcoholemias y el 30,19% de las pruebas de drogas realizadas fueron positivas, mientras que en el período de confinamiento los porcentajes subieron al 23,44% y al 38,57%, respectivamente.



## 6. REFERENCIAS.

### BIBLIOGRAFÍA

Andrés-Pueyo, A., & Redondo, S. (2021). Confinamiento y criminalidad en España: un experimento criminológico natural. *Minipapers. PostC: crimen, ciencia y sociedad*. <https://innovacionmh.es/POST-C/2021/verano/index.html#p=47>

Cohen, L. E., & Felson, M. (1979). Social change and crime rate trends: A routine activity approach. *American Sociological Review*, 44(4), 588-608.

Comisión Europea. (2023). *Seguridad vial en la UE: el número de víctimas mortales se mantiene por debajo de los niveles previos a la pandemia, pero los avances son demasiado lentos* [Comunicado de prensa]. [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/es/ip\\_23\\_953/IP\\_23\\_953\\_ES.pdf](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/es/ip_23_953/IP_23_953_ES.pdf)

Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas. (2022). *EDADES 2022. Encuesta sobre el alcohol y otras drogas en España (EDADES)*. [https://pnsd.sanidad.gob.es/profesionales/sistemasInformacion/sistemaInformacion/pdf/2022\\_Informe\\_EDADES.pdf](https://pnsd.sanidad.gob.es/profesionales/sistemasInformacion/sistemaInformacion/pdf/2022_Informe_EDADES.pdf)

Eck, J. E., & Clarke, R. V. (2003). *Clasificación de los problemas policiales comunes: Un enfoque de actividades rutinarias*. En M. J. Smith y D. B. Cornish (Eds.), *Estudios de prevención del delito: Vol. 16. Teoría para la práctica en la prevención situacional del delito* (pp. 7-39). Monsey, NY: Criminal Justice Press.

Felson, M., & Clarke, R. V. (1998). *Opportunity Makes the Thief: Practical theory for crime prevention*. Home Office, Policing and Reducing Crime Unit, Research, Development and Statistics Directorate.

Fiscalía General del Estado. (2023). *Memoria de la Fiscalía General del Estado de 2023*. [https://www.fiscal.es/memorias/memoria2023/FISCALIA\\_SITE/recursos/pdf/capitulo\\_III/cap\\_III\\_5\\_4.pdf](https://www.fiscal.es/memorias/memoria2023/FISCALIA_SITE/recursos/pdf/capitulo_III/cap_III_5_4.pdf)

Fundación General Universidad de Valladolid, & Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2022). *Estudio de prevalencia del consumo de sustancias psicoactivas en conductores de vehículos en España: EDAP 2021*. DGT. [https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/conoce\\_la\\_dgt/que-hacemos/conocimiento-e-investigacion/EDAP-2021\\_Accesible-con-Meta.pdf](https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/conoce_la_dgt/que-hacemos/conocimiento-e-investigacion/EDAP-2021_Accesible-con-Meta.pdf)

Gottfredson, M. R., & Hirschi, T. (1990). *A general theory of crime*. Stanford University Press.

Hirschi, T. (1969). *Causes of delinquency*. New Brunswick: Transaction Publishers.

Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF). (2023). *Hallazgos toxicológicos en víctimas mortales de accidentes de tráfico. Memoria 2022*. <https://www.mjusticia.gob.es/es/EIMinisterio/OrganismosMinisterio/Documents/HallazgosToxicologicosVictimasMortales2022%20%281%29.pdf>

Marcos Ortiz, I. (2023). La incidencia del alcohol y otras drogas en la seguridad vial: *un estudio criminológico en la ciudad de Santander durante 2020* [Tesis de doctorado, Universidad de Murcia]. Teseo.

Observatorio Español de las Drogas y las Adicciones. (2020). *Encuesta OEDA-COVID 2020*. [https://pnsd.sanidad.gob.es/profesionales/sistemasInformacion/sistemaInformacion/COVID-19/20210326\\_Informe\\_ENCUESTA\\_OEDA-COVID\\_2020\\_def.pdf](https://pnsd.sanidad.gob.es/profesionales/sistemasInformacion/sistemaInformacion/COVID-19/20210326_Informe_ENCUESTA_OEDA-COVID_2020_def.pdf)

Organización Mundial de la Salud. (2018). *Global status report on road safety 2018*. <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/276462/9789241565684-eng.pdf?sequence=1>

Redondo Illescas, S., & Garrido Genovés, V. (2023). *Principios de criminología* (5ª ed.). Tirant Lo Blanch.

Redondo, S., Gonçalves, R. A., Nistal, J., Soler, C., Moreira, J. S., Andrade, J., & Andrés-Pueyo, A. (2020). Corrections and Crime in Spain and Portugal during the Covid-19 Pandemic: Impact, Prevention and Lessons for the Future. *Victims & Offenders*, 15(7-8), 1156-1185. <https://doi.org/10.1080/15564886.2020.1827108>

Stickler, B., & Felson, M. (2020). Crime Rates in a Pandemic: the Largest Criminological Experiment in History. *American Journal of Criminal Justice*, 45(4), 525-536. <https://doi.org/10.1007/s12103-020-09546-0>

Wortley, R., & Townsley, M. (2017). Environmental criminology and crime analysis: Situating the theory, analytic approach and application. En R. Wortley & M. Townsley (Eds.), *Environmental Criminology and Crime Analysis* (2nd ed., pp. 1-3). Taylor & Francis.

## LEGISLACIÓN

Fiscalía General del Estado. (2019, 18 de julio). *Oficio del Fiscal de Sala Coordinador a las policías judiciales de tráfico con instrucciones para la elaboración de atestados por delitos de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas del art. 379.2 del Código Penal*.

Ley de Cantabria 1/2002, de 26 de febrero, del Comercio de Cantabria. *Boletín Oficial del Estado*, 79, de 2 de abril de 2002. <https://www.boe.es/buscar/pdf/2002/BOE-A-2002-6232-consolidado.pdf>.

Ley de Cantabria 5/1997, de 6 de octubre, de Prevención, Asistencia e Incorporación Social en Materia de Drogodependencias. *Boletín Oficial del Estado*, 283, de 26 de noviembre de 1997. <https://www.boe.es/buscar/pdf/1997/BOE-A-1997-25123-consolidado.pdf>.

Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana. *Boletín Oficial del Estado*, 77, de 31 de marzo de 2015. <https://www.boe.es/buscar/pdf/2015/BOE-A-2015-3442-consolidado.pdf>

Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. *Boletín Oficial del Estado*, 306, de 23 de diciembre de 2003. <https://www.boe.es/buscar/pdf/2003/BOE-A-2003-23514-consolidado.pdf>



**Rocío Martín Ríos**  
Fiscal Adscrita a la Fiscalía de  
Seguridad Vial de Andalucía, Ceuta y Melilla.  
Fiscalía Provincial de Sevilla.  
Doctora en Derecho por la Universidad de  
Salamanca.  
Máster en Seguridad Vial y Tráfico

**DELITOS DE HOMICIDIO Y LESIONES  
IMPRUDENTES COMETIDOS CON  
VEHÍCULO DE MOTOR O CICLOMOTOR**



## DELITOS DE HOMICIDIO Y LESIONES IMPRUDENTES COMETIDOS CON VEHÍCULO DE MOTOR O CICLOMOTOR

**Sumario:** INTRODUCCIÓN. 1 CONFIGURACIÓN NORMATIVA DE LAS CONDUCTAS IMPRUDENTES EN LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL. 2 CONTRIBUCIÓN JURISPRUDENCIAL EN LA DELIMITACIÓN DE LA IMPRUDENCIA EN LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL. CONCLUSIONES. 3. CONCLUSIONES. 4. REFERENCIAS.

**Resumen:** La preocupación por reducir las altas tasas de siniestralidad en el ámbito de la seguridad vial motivó que el legislador penal pusiera el foco de atención en los siniestros con resultado de fallecimiento o lesiones ocasionados por conductas imprudentes cometidas con vehículo de motor o ciclomotores.

A través de un análisis crítico de las sucesivas reformas a que se sometió el Código Penal en lo relativo a los delitos imprudentes cometidos en dicho ámbito se pretende ofrecer criterios orientativos para identificar las conductas que pueden considerarse efectuadas mediante negligencia grave o menos grave y cuáles, por ser catalogadas como imprudencia leve, quedan excluidas del reproche penal y han de buscar respuesta en la jurisdicción civil.

A tal fin, se tendrán en cuenta las aportaciones doctrinales y jurisprudenciales que han ido acompañando al aplicador de la norma en la interpretación de dichas reformas.

**Abstract:** The concern about reducing the high accident rates in the field of road safety prompted the criminal legislator to focus on accidents resulting in death or injuries caused by reckless behavior committed with motor vehicles or mopeds.

Through a critical analysis of the successive reforms made to the Penal Code regarding reckless crimes committed in this area, it is intended to provide guiding criteria to identify behaviors that can be considered as carried out through gross negligence or less severe negligence, and which, being categorized as slight recklessness, are exempt from criminal reproach and must seek redress in the civil jurisdiction.

To this end, doctrinal and jurisprudential contributions that have accompanied the applicator of the standard in interpreting these reforms will be taken into account.

**Palabras clave:** Imprudencia, deber de cuidado, peligro, riesgo, seguridad vial.

**Key words:** Negligence, duty of care, danger, risk, road safety.

## INTRODUCCIÓN

El avance de los medios técnicos y científicos que ha experimentado la sociedad a lo largo del último siglo ha supuesto indudables ventajas para el bienestar general, pero, a su vez, se ha traducido en la producción de situaciones que pueden suponer un riesgo para los ciudadanos. Ello ha propiciado la necesidad de que el Derecho penal intervenga para controlar, en la medida de lo posible y siempre sobre la base del principio de intervención mínima, las conductas que pudieran desencadenar en dichas situaciones.

Un ejemplo de ello lo constituye el ámbito de la seguridad vial. El aumento del número de desplazamientos efectuados a través de vehículo a motor dio lugar a una situación preocupante en relación con el número y gravedad de los siniestros viales. El elemento humano se situaba en la mayoría de los casos en el origen de aquellos, razón por la que se debía abordar la problemática desde todos los prismas y, por supuesto, también desde la perspectiva penal. El legislador, consciente de esta realidad y, con el propósito de frenar tanto el número de siniestros viarios como sus consecuencias, penó específicamente las conductas imprudentes cometidas con vehículo de motor o ciclomotores que producían el fallecimiento o lesiones.

El loable propósito del legislador quedó enturbiado por la opacidad de la regulación pues, pese a haberse modificado varias veces el texto penal, resulta harto difícil comprender qué supuestos encajan en una conducción en la que se aprecie una negligencia grave, menos grave o leve. La cuestión no es baladí a la vista de la diferencia no solo de tratamiento procesal, sino también penológica.

A lo largo de los últimos años se ha tratado de dar contenido normativo a los supuestos que encajarían en el ámbito de los delitos de homicidio y lesiones imprudentes cometidos a través de vehículos a motor o ciclomotor por suponer una infracción de la norma de cuidado, aun cuando ninguna de las sucesivas reformas ha tenido un gran acogimiento por los operadores jurídicos dada la dificultad de entendimiento. Pese a no ser completamente satisfactoria ninguna de ellas, ha de reconocerse, no obstante, la voluntad de ir perfilando la figura.

Las siguientes líneas tratarán de arrojar luz en torno a los criterios a tener en cuenta para encajar las conductas en cada una de las modalidades de imprudencia.



# 1 CONFIGURACIÓN NORMATIVA DE LAS CONDUCTAS IMPRUDENTES EN LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

## 1.1 LA REFORMA OPERADA POR LA LO 1/2015, DE 30 DE MARZO

Para comprender la regulación actual de la imprudencia y la línea punitiva marcada por el legislador se hace imprescindible conocer las reformas precedentes que ahondan en esta materia. A partir del año 2014 se invirtió la tendencia descendente de los últimos años y volvió a crecer la cifra de fallecidos por accidentes de circulación. Ello condujo a un abordaje de la imprudencia en el ámbito penal con el propósito de evitar una proclividad al alza, dejando de lado otros aspectos de la vida cotidiana donde las conductas descuidadas eran también origen de no pocos resultados lesivos (piénsese, v.gr., en la rama sanitaria o alimenticia).

La Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal (en adelante, LO 1/2015) ofreció, mediante los arts. 142 y 152 CP, una nueva formulación del homicidio y lesiones imprudentes, introduciendo las siguientes innovaciones respecto de la regulación anterior: clasificó las infracciones penales en delitos graves, menos graves y delitos leves<sup>1</sup>, eliminando la categoría de las faltas ( y, con ello, el título relativo a las mismas); en segundo lugar, despenalizó el homicidio y las lesiones producidas a través de imprudencia leve. Y, por último, introdujo la imprudencia menos grave.

En concreto, en relación con el delito de homicidio imprudente (art. 142.2 CP), se tipificó el homicidio por imprudencia menos grave, que se convertía en un delito leve en consideración a la extensión de la pena (art.13.4. CP<sup>2</sup> en relación con el art. 33 CP); estableció la pena de privación del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotor de manera potestativa cuando el homicidio se hubiera ocasionado con uso de vehículo de motor o ciclomotor. Asimismo, configuró el tipo como un delito semipúblico (requiriendo para su persecución la denuncia del ofendido o de su representante legal). Esto vino a determinar que el perdón del ofendido *ex art.* 130.1.5 CP extinguiera la responsabilidad penal.

Por su parte, el delito de lesiones imprudentes (art. 152.1 CP) sufrió las siguientes modificaciones: cuando las lesiones fueran originadas por imprudencia grave se contempló la pena de multa como alternativa a la prisión; se excluyeron las lesiones previstas en el art. 147.1 CP cometidas por imprudencia menos grave; las lesiones establecidas en los arts. 149 y 150 CP cometidas por imprudencia menos grave se convirtieron en delito leve en atención a la pena prevista (multa de 3 a 12 meses); la pena de privación del derecho de conducir cuando las lesiones se produjeran empleando vehículo de motor o ciclomotor cometidas por imprudencia menos grave se convertía en potestativa; para la incoación del procedimiento (esto es, como requisito de perseguibilidad) se exigió la previa denuncia de la persona agraviada o de su representante

---

<sup>1</sup> De acuerdo con la clasificación del art. 13 CP.

<sup>2</sup> Art. 13.4 CP: “Cuando la pena, por su extensión, pueda incluirse a la vez entre las mencionadas en los dos primeros números de este artículo, el delito se considerará, en todo caso, como grave. Cuando la pena, por su extensión, pueda considerarse como leve y como menos grave, el delito se considerará, en todo caso, como leve.” El art. 33 CP clasifica las penas en graves, menos graves o leves según su naturaleza y extensión.

legal, lo que, al igual que sucedía con el homicidio, posibilitaba que el perdón del ofendido extinguiera la responsabilidad penal(art.130.1.5 CP).

### 1.1.1 El origen de la reforma

La reforma efectuada por la LO 1/15 tuvo como innovaciones principales la creación de la imprudencia menos grave (figura desconocida hasta la fecha), y la despenalización de la imprudencia leve. Esto conllevó que las lesiones del art. 147 CP cometidas a través de imprudencia leve (antigua falta del art. 621.3 CP) y el homicidio originado igualmente por un descuido leve (recogido en el extinto art. 621.2 CP) resultaran atípicas penalmente.

La eliminación de las faltas se fundamentó a través de la Exposición de Motivos de la LO 1/2015 en el principio de intervención mínima del Derecho penal, circunscribiendo el reproche punitivo a los “supuestos graves de imprudencia”. Los asuntos en los que se apreciara una negligencia menor quedarían limitados, por tanto, al ámbito civil.

Sin embargo, dicha remisión a la jurisdicción civil no obtuvo buena acogida entre las asociaciones de víctimas y un amplio sector tanto de la doctrina como de los operadores jurídicos. Y ello por un doble motivo: por un lado, eliminaba la intervención del Ministerio Público (en adelante, MP) en el procedimiento pese a que entraban en juego los bienes jurídicos más importantes: la vida y la integridad física. De hecho, para De Vicente Martínez (2017), “es la decisión probablemente más discutible de cuantas se ha tomado respecto de la destipificación de las faltas”. En segundo lugar, resultaba indiscutible que el ciudadano que se decidiera litigar debía hacer un desembolso no contemplado en la jurisdicción penal, pues su intervención precisaba de la defensa por un letrado y la representación a través de procurador. Esto motivó que -principalmente- las asociaciones de víctimas alzarán la voz contra la reforma al sospechar que los únicos beneficiados por ésta serían las aseguradoras. Según De Vicente Martínez (2017, p.5), las desventajas para el ciudadano desembocarían en una notable disminución de las demandas cuyo origen se encontrara fuera de los siniestros viales, al negarse el ciudadano a litigar en una jurisdicción lenta y costosa.

Por otro lado, para un sector doctrinal, entre los que se encuentran Cuello Contreras y Mapelli Caffarena (2015), la despenalización de la imprudencia leve no fue una motivación directa del legislador, sino más bien un efecto colateral de la principal consecuencia que buscaba el legislador: la eliminación del Libro III del Código Penal, de las Faltas.

La LO 1/2015 trató de justificar la eliminación de la imprudencia leve del acervo penal a través de la Exp. Mot. de la LO 1/2015 aludiendo a que la nueva regulación permitiría una “mejor graduación de la responsabilidad penal en función de la conducta merecedora de reproche pero, al mismo tiempo, permitirá reconocer supuestos de imprudencia leve que deben quedar fuera del Derecho penal.” A través del segundo inciso vino a admitir la existencia de supuestos que recibirán respuesta penal aun cuando concurriera una infracción del deber de cuidado de menor entidad.

### 1.1.2 Incorporación de la imprudencia menos grave

Una de las principales innovaciones introducidas por la LO 1/2015 fue, por tanto, la introducción de una figura intermedia entre la imprudencia grave y la leve: la menos grave, que sólo se podía apreciar en los casos de homicidio y lesiones de los arts.149 y 150 CP, y se excluía en las lesiones del art.147.1 CP. Dado que la institución nació sin contenido específico, la doctrina y la jurisprudencia acudieron a la llamada de la necesidad de efectuar una delimitación conceptual que permitiera conocer qué supuestos podrían integrarse en una u otra categoría.

Autores como Delgado Sancho (2017) anticiparon los problemas interpretativos que supondría establecer los límites de la dicotomía imprudencia grave/ menos grave. De esta forma, si ya resultaba- en no pocas ocasiones- complejo delimitar la imprudencia grave de la leve, la introducción de la nueva modalidad, que se asemeja aún más a la grave, supone un nuevo escalón de dificultad.

Un sector doctrinal consideró que se trataba de una modificación “terminológica” en la que el legislador únicamente sustituyó la expresión imprudencia leve por imprudencia menos grave (Ramón Ribas (2015)), de modo que la imprudencia leve subsistía en el CP después de la reforma.

El Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial (en lo sucesivo, FSCSV) apuntó en el Dictamen 2/2016 sobre la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica el Código Penal (en adelante, Dictamen 2/2016), tres razones por las que tal equiparación no debía efectuarse:

1. el apartado 31 de la Exp. Mot. las distingue,
2. existen diferencias gramaticales, pues la imprudencia “menos grave” realiza un análisis comparativo que lo aleja de la leve,
3. las penas previstas para los delitos leves de los arts. 142.2 y 152.2 son superiores a las que se establecían para las antiguas faltas recogidas en el art. 621.1 y 3, con sus correlativos efectos “en el régimen de prescripción del delito y pena de los arts. 131.1 y 133.1 y en el de cancelación del art. 136.1 c) “, razón por la que “no puede pensarse que la mayor respuesta punitiva no vaya unida a un mayor desvalor del comportamiento punible”.

Una segunda tesis considera que la imprudencia menos grave comprende parcialmente la imprudencia leve, asumiendo los casos más graves dentro de la levedad. De esta forma, aducen, la imprudencia leve no queda fuera del marco penal y las conductas muy leves se dirimen en la vía civil, respetando la *ultima ratio* del Derecho penal.

Para Galán Cáceres (2017) cabe la posibilidad de que se acaben llevando al terreno de la imprudencia menos grave conductas que antes de la reforma se tomaban como leves (las antiguas faltas) para velar por el derecho resarcitorio de las víctimas y también “a los fines de evitar que conductas causantes de graves resultados queden impunes”.

Como crítica a esta posibilidad encontramos que el nuevo delito leve de homicidio y lesiones por imprudencia menos grave tendría la pena mínima propia de un delito leve, pero al tener previsto como pena máxima la de 18 meses de multa en el homicidio y de

12 meses de multa en las lesiones, se preveía una cuantía superior a la que se contemplaba para las antiguas faltas, imponiendo penas que, en realidad, eran propias de los delitos menos graves.

Precisamente con el fin de evitar que la imprudencia leve sufriera un reproche penalmente desproporcionado, se fijó una pena mínima que quedó incluida en la horquilla de los delitos leves para que, *ex art.* 13.4 CP, conservara esta naturaleza.

Como ventajas de esta concepción encontramos, por una parte, que el aumento de la pena para este tipo de supuestos casa con el planteamiento de que abarca los casos más graves de la imprudencia leve y, por otra, que elimina la posibilidad de que se traigan a la vía penal casos de culpa levísima y evita la destipificación de supuestos de conductas descuidadas de cierto nivel.

La tercera línea doctrinal estima que la imprudencia menos grave acoge las conductas menores de la imprudencia grave. De esta forma, se disminuye el castigo de las imprudencias más livianas dentro de la gravedad, sancionándose como delitos leves.

Como crítica hemos de indicar que se olvidan de que lo que pretendía con la reforma (tal y como se deduce de la Exp. Mot.) no era sancionar con menos pena las imprudencias graves de menor entidad, sino evitar la destipificación de las conductas más gravosas dentro de las leves. La crítica a la anterior tesis de que se había producido un incremento punitivo en relación con las antiguas faltas, la convierten los defensores de esta teoría en un argumento a su favor.

A nuestro juicio, la imprudencia menos grave constituye una nueva categoría conceptual. Se diferencia de la imprudencia grave en la intensidad del deber de cuidado, traducido en la disminución de la gravedad de la infracción de los deberes de cuidado que constituirían una imprudencia de carácter grave. Para conocer dicha degradación deberá atenderse al caso concreto.

La reforma sitúa la infracción de la norma administrativa como punto de partida para conocer la gravedad de la imprudencia cometida. Pese a ello, no han faltado órganos judiciales que continuaron atendiendo al criterio de la infracción de la norma administrativa como esencial para ponderar la imprudencia<sup>3</sup>.

El Dictamen 2/2016 determinó que, para valorar la entidad del descuido, debía prestarse atención a la elementalidad del deber de cuidado infringido, “imprescindibles para salvaguardar la seguridad de la circulación”. Para ello debía considerarse tanto al carácter grave o muy grave de las infracciones (arts. 76 y 77 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 (en lo sucesivo, LSV) como la entidad de los riesgos creados para los bienes jurídicos de todos los usuarios “atendiendo a la densidad del tráfico del lugar y número de posibles afectados”.

---

<sup>3</sup> Un ejemplo de ello lo encontramos en el auto 619/2016, de 15 de septiembre de la AP de Alicante (Sección Primera), que fija como criterio para delimitar la gravedad de la imprudencia la naturaleza de la norma administrativa infringida.

El Dictamen, consciente de la necesidad de huir de los automatismos, anima a realizar un análisis casuístico. Aun así, ofreció una serie de orientaciones que permitiera deslindar la imprudencia grave de la menos grave. Recogió en la Conclusión 11º las maniobras en las que podría apreciarse imprudencia grave por la gravedad de la norma de cuidado infringida, mientras que en la Conclusión 12ª contempla las conductas que pudieran ser consideradas a través de la imprudencia grave por afectar los deberes normativos de cuidado de la LSV que afectan a las condiciones básicas de seguridad de la circulación, a las reglas elementales para una conducción sin riesgos y que están asociadas a las infracciones graves o muy graves previstas en los arts. 76 y 77 LSV.

El Dictamen 2/2016, de manera didáctica, identifica la imprudencia grave con la vulneración de elementales normas de cautela o deberes de cuidado exigibles a cualquier persona; la menos grave con la infracción de normas de cuidado respetadas por el ciudadano medio; y la leve con la omisión de deberes de escasa relevancia. No confunde la infracción grave con la imprudencia grave, sino que la pondera atendiendo a la vulneración del deber de cuidado. Existen comportamientos que suponen infracciones graves o muy graves según la LSV y que no deja duda de su carácter de imprudencia grave por la entidad de la violación del deber de cuidado, como pudiera ser la marcha atrás en una autopista. Ahora bien, si la marcha atrás se realizara en vía urbana sin peligro directo para terceros, la conducta podría tildarse de menos grave.

Así las cosas, la infracción de la norma administrativa destinada a controlar el riesgo de la circulación ofrece indicios de que se ha infringido una norma de cuidado, pero no puede equipararse la norma administrativa con el deber de cuidado. De esta manera, no siempre que se produzca una infracción grave de la LSV nos hallaremos ante una infracción del deber de cuidado. En este sentido, Daunis Rodríguez (2018, p. 18) se pronuncia a favor de ligar la gravedad de la imprudencia a “la intensidad o gravedad de la infracción de deber de cuidado y no de la gravedad de la infracción administrativa”. En la misma línea se manifiesta Rueda Martín (2009).

Por tanto, para conocer si el agente cometió una conducta imprudente no podemos acudir únicamente a la infracción de la norma administrativa, sino a la puesta en peligro o lesión del bien jurídico protegido, pues puede darse la situación en que se infrinja una norma administrativa pero no suponga una actuación poco prudente desde el punto de vista penal por no haberse puesto en peligro el bien. Y viceversa. Sin embargo, como veremos, las reformas posteriores se inclinan por emplear como criterio de catalogación de la imprudencia la gravedad de la infracción en que se incurra.

Como advierte Trapero Barreales (2019), las conductas que consistan en omisión de normas esenciales de cuidado excluirían la posibilidad de una imprudencia menos grave al deber ser consideradas como graves (siempre que exista un nexo causal con el resultado producido, añadimos), y lo mismo sucedería cuando la falta de atención sea mínima, porque sería configuradora de una imprudencia leve, y no menos grave.

Daunis Rodríguez (2018, pp. 39-40) propone una fórmula para diferenciar la imprudencia grave de la menos grave: la imprudencia que derive de un mero despiste o falta de atención debida conformaría la imprudencia leve, que quedaría al margen del procedimiento penal; aquélla en la que se omita la diligencia exigible a un hombre medio constituiría la modalidad intermedia de imprudencia y, si comete un grave ataque a la norma de cuidado, debía ser considerada grave. En cualquier caso, añadimos, habría que

descender siempre al caso concreto para valorar la infracción de la norma, las lesiones del deber de cuidado y la relación de causalidad con el resultado, sin que sean posibles para la clasificación criterios meramente apriorísticos.

## 1.2 LA REFORMA OPERADA POR LO 2/2019, DE 1 DE MARZO

### 1.2.1 La nueva regulación de la imprudencia

La LO 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de LO 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente (en lo sucesivo, LO 2/2019) modificó algunos aspectos con respecto de la regulación efectuada en el año 2015.

En relación al delito de homicidio introdujo una presunción *ope legis*: se consideraría imprudencia grave la conducción en que la concurrencia de algunas de las circunstancias previstas en el art. 379 CP (velocidad excesiva, conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas o superando las tasas legales) determinara la producción del hecho. Por su parte, el art. 142.2 CP, en relación con los supuestos de homicidio por imprudencia menos grave, y, como novedad, trató de establecer un criterio para determinar cuándo la imprudencia se considerará menos grave, entendiendo que lo será la imprudencia que no sea grave y en la que se produzca una infracción grave de la normativa de tráfico, siempre que dicha infracción sea la causa del hecho. En todo caso, indica será” apreciada la entidad de ésta” por el órgano judicial.

Asimismo, el homicidio por imprudencia menos grave únicamente podría perseguirse a través de “denuncia de la persona agraviada o de su representante legal”, otorgándole la naturaleza de delito semipúblico.

Incorpora el legislador a través del art. 142 bis CP dos modalidades agravadas para los supuestos del art. 142.1 (homicidio por imprudencia grave), previendo la pena superior en uno o dos grados si hubieran fallecido dos o más personas o la muerte de una y las demás hubieran sufrido lesiones propias del art. 152.1. 2º o 3º, y la posibilidad de imponer la pena superior en dos grados si se hubiera producido un número elevado de fallecidos.

Con respecto del delito de lesiones, se presume que será imprudencia grave la conducción en que la concurrencia de algunas de las circunstancias previstas en el art. 379 CP determinara la producción del hecho. Se castiga cuando la imprudencia menos grave ocasionara lesiones que requirieran además de una primera asistencia facultativa tratamiento médico o quirúrgico (art. 147.1 CP) y, por último, intenta configurar la imprudencia menos grave empleando la misma fórmula que utilizara para el homicidio.

De igual forma, sólo cabrá el inicio del procedimiento a través de denuncia de la persona agraviada o su representante legal.

Por último, incorpora en el art. 152 bis CP un tipo específico equivalente al art. 142 bis para el ámbito de las lesiones en idénticos términos a lo previsto para el supuesto del homicidio.



### 1.2.2 El origen de la reforma

El Preámbulo de la LO fundamentó la reforma en el “incremento de accidentes” (siniestros viales) provocados por el uso de vehículos de motor o ciclomotores en los últimos años que habían tenido como víctimas peatones y ciclistas. Ello dio lugar, según expone el Preámbulo, a una “importante demanda social”, principalmente, por parte de estos colectivos considerados vulnerables. No han faltado voces críticas hacia esta justificación, entendiendo que el germen de la reforma no se encuentra tanto en el aumento objetivo de las cifras como en el “impacto mediático” que obtuvieron determinados siniestros en que las víctimas fueron peatones y ciclistas. En el núcleo crítico se incluye Lanzarote Martínez (2019, pp. 2 y ss.). Ciertamente, la revisión normativa se puso en marcha a partir de una campaña iniciada por la viuda de un ciclista arrollado por el conductor de un camión que se dio a la fuga tras el atropello<sup>4</sup>. Por otro lado, en términos absolutos, no se produjo un incremento en el número de accidentes, pero el descenso del número de colisiones provocó que, dentro de la cifra total de víctimas, aumentaran porcentualmente las víctimas vulnerables.

La reforma de 2019 dio respuesta penal a quienes instaban que los supuestos en que se ocasionaran lesiones del art. 147. 1 CP cometidos por imprudencia menos grave recibieran respuesta por parte del *ius puniendi*. Pero, pese a ello, se le criticó que dejara fuera del ámbito penal las conductas cometidas por una imprudencia leve, pues obligaba a la víctima a acudir a la jurisdicción civil para litigar en pro de sus intereses.

A nuestro juicio, el legislador desaprovechó la oportunidad de elevar la pena prevista para el homicidio causado por imprudencia grave. La reducida pena que se podría imponer como máximo para el delito (4 años) impide que se cumplan los fines preventivos (tanto especiales como generales). Y ello, por una parte, porque en contadas ocasiones se ingresará en prisión por un delito de esta naturaleza y, por otra, crea en la sociedad la imagen de que el castigo aparejado al delito no resulta de excesiva gravedad.

### 1.2.3 La delimitación de la imprudencia grave y menos grave

La reforma de 2019 pretendió facilitar la comprensión de qué debía tomarse por imprudencia grave, presumiendo que lo sería “en todo caso” cuando concurriera alguna de las circunstancias contempladas en el art. 379 CP y ésta fuera determinante de la producción del hecho. No actúa a modo de *numerus clausus*, pues podrán existir otros supuestos de conducción en que el incumplimiento de una norma esencial de cuidado dé lugar a un riesgo grave que se traduzca en un resultado grave (homicidio o lesiones) y constituyan un supuesto de imprudencia grave. Esta consideración se apoya no sólo en el hecho de que el legislador aluda a que se considera “en todo caso”, sin cerrar otras posibilidades, sino también en que la imprudencia menos grave lo será cuando “cuando no sea calificada de grave”. A favor de esta consideración se muestra Frías Martínez (2019). Para Rodríguez Lainz (2019, p.9) la infracción administrativa muy grave podría desembocar en una imprudencia grave o menos grave, al igual que las infracciones graves pueden dar lugar a la imprudencia menos grave.

---

<sup>4</sup> La viuda, Anna González, recogió 200.000 firmas bajo la campaña “Por una ley justa” con el propósito de que se modificara el Código Penal para proteger a este colectivo vulnerable y evitar que “muertes como la de su marido” quedasen impunes.



La expresión “se reputará en todo caso como imprudencia grave” ha sido criticada por aplicar una fórmula de interpretación automática en la que siempre que concurriese una de las circunstancias del art. 379 CP debería tomarse la imprudencia como grave. Se trató de paliar el efecto nocivo de la presunción *iuris et de iure* a través de la precisión de que se exigiría además que “determinara la producción del hecho”. De esta forma, se requería un nexo de causalidad entre la infracción de la norma y el resultado. La existencia o no del nexo causal constituía un juicio de valor que correspondía a la autoridad judicial.

Por tanto, no en todos los casos en que se circulara bajo alguna de las conductas del art. 379 CP y tuviera lugar un resultado lesivo debería apreciarse *ope legis* la imprudencia grave, pues deberá establecerse una relación de causalidad entre la gravedad de la infracción del deber de cuidado y el resultado de homicidio o lesiones. Y ello pese a la fórmula taxativa “en todo caso”, pues, de lo contrario, se podría calificar un siniestro como cometido por imprudencia grave por incurrir en el tipo del art. 379 CP cuando el origen del mismo lo encontráramos, por ejemplo, en una distracción al volante derivada del uso del teléfono móvil.

La doctrina ha llegado a un consenso en torno a la consideración de que lo determinante para la graduación de la imprudencia no es el resultado producido, sino la trascendencia o intensidad del deber de cuidado infringido, partiendo de la exigencia que ha de pedírsele a un hombre medio (Roig Torres, 2022, p. 89).

La imprudencia menos grave se definió por la LO 2/2019 en los arts. 142.2 segundo inciso del segundo párrafo y art. 152.2 segundo inciso del segundo párrafo CP, para los casos de homicidio y lesiones, respectivamente. La redacción pecó de imprecisa, al delimitar como menos grave la que no fuera calificada de grave, en la que se produjera una infracción grave de las normas administrativas viales. Ahora bien, se dejaba la apreciación de la entidad a criterio del juzgador.

Si en relación con la imprudencia grave concluíamos que la referencia al art. 379 no podía entenderse como una lista cerrada (“se reputará en todo caso”, dejando abiertas otras vías), la Exp. Mot. de la LO 2/2019 parece- en esta ocasión- acogerse a un catálogo cerrado en relación con los supuestos incardinables en la menos grave. Así, la Exp. Mot. refiere que se efectúa una “interpretación auténtica” de la imprudencia menos grave, que debe considerarse vinculante. A esta conclusión parece llegarse con la expresión “se reputará como imprudencia menos grave (...) siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave”, pues sólo tendrá este carácter la conducta cuando el actor incurra en infracción grave en materia de tráfico.

Una interpretación contextual de esta expresión conllevaría una aplicación inmediata de la imprudencia como mínimo menos grave siempre que se produjera una infracción grave del ordenamiento de tráfico. El legislador matiza esta presunción y la hace aún más farragosa con la cláusula “apreciada la entidad de ésta por el Juez o Tribunal”, pues concede nuevamente al órgano judicial la facultad de graduar la gravedad de la imprudencia. Gracias a aquella el juez podría valorar la conducta como grave, menos grave o leve, tras analizar la infracción de la norma de cuidado y la relación de causalidad con el resultado lesivo. En línea con la opinión de Roig Torres (2023), no parece que el legislador abogara por esta solución cuando introdujo la interpretación auténtica de la imprudencia menos grave.

En nuestra opinión, no siempre que se produzca una infracción muy grave o grave ha de considerarse sistemáticamente que la imprudencia será, como mínimo, de menor entidad. La normativa administrativa en materia de tráfico clasifica las infracciones en muy graves, graves y leves y, si bien es cierto que la clasificación de las infracciones pueden servir de faro para la determinación de la imprudencia en cuanto a la determinación de la infracción del deber de cuidado debido (de modo que las infracciones muy graves pudieran ser constitutivas de imprudencia grave y las infracciones muy graves o graves se corresponderían con la imprudencia menos grave) no es suficiente, máxime cuando no todas las infracciones que se califican como graves reflejan una conducción negligente, al no aumentar el riesgo de la conducción. Existe pues, una desconexión entre conductas catalogadas como graves y la definición de imprudencia menos grave que contempla el CP. Habrán de valorarse las específicas circunstancias concurrentes en la producción de unas lesiones u homicidio, no sólo si se infringió o no la norma reguladora de la actividad de la que trae causa el resultado lesivo. Y dicha valoración corresponderá al juzgador, de acuerdo con la propia letra de la ley (“apreciada la entidad de ésta por el juez o tribunal”).

De hecho, cuando el art. 76 expresa que “son infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito” podemos entender que la propia LSV asume que puede haber conductas reprochables de forma grave administrativamente pero que no merezcan reproche penal, bien por no haber originado la infracción el siniestro o bien por no considerarse una infracción del deber de cuidado de entidad mayor.

Hemos visto que la LSV efectúa una triple clasificación de las infracciones: muy graves, graves y leves. Pese a que el CP únicamente hace mención a las infracciones graves, lo cierto es que, en línea con lo ya defendido, ni toda infracción grave da lugar a una imprudencia grave ni una infracción leve puede excluir la posibilidad de que se aplique la imprudencia menos grave. Si, por ejemplo, el conductor no se encuentra en condiciones de conducir el vehículo por estar indispuesto o adormecido y pese a ello, asume la conducción, podría dar lugar a un resultado lesivo provocado por la poca atención puesta durante la conducción. Se trataría de una infracción leve que podría dar lugar a una imprudencia menos grave o grave. De hecho, la STS 1491/1982, de 27 de noviembre (ECLI:ES:TS:1982:609) ya consideró que constituía un supuesto de imprudencia grave o temeraria la conducta de quien condujo bajo los efectos de un medicamento que presentaba como efecto secundario somnolencia y, a consecuencia de ello, se quedó dormido al volante, provocando un siniestro que resultó con varias víctimas mortales.

Magro Servet (2019, pp.4-7) se pronuncia en sentido opuesto, considerando que la referencia a la normativa administrativa supone que en aquellos casos en que se cometa una infracción administrativa grave en materia de seguridad vial, de acuerdo con la nueva regulación de los arts. 142.2 y 152.2 CP, habrá de considerarse imprudencia menos grave.

Para Aguado López (2019) uno de los principales criterios para la delimitación del nivel de imprudencia es la previsibilidad del resultado, de manera que, a mayor previsibilidad del resultado, más grave será la imprudencia.

En otro orden de cosas, no podemos restar mérito a las novedades de la reforma dignas de ser alabadas. Entre ellas, el castigo de las lesiones previstas en el art. 147.1 CP que fueran cometidas por imprudencia menos grave.

### 1.3 LA REFORMA OPERADA POR LA LO 11/2022, DE 13 DE SEPTIEMBRE

#### 1.3.1 La nueva regulación de la imprudencia

A través de un artículo único la LO 11/2022, de 13 de septiembre, de modificación del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor (en adelante, LO 11/2022) reformó el art. 142 y 152 CP introduciendo las siguientes novedades: añadió a la delimitación del homicidio por imprudencia menos grave la presunción legal “en todo caso” cuando concurren los requisitos que ya marcaba el precepto, así como que corresponderá al juzgador valorar motivadamente la existencia de la relación de causalidad entre la infracción del deber de cuidado y la producción del hecho; convirtió el homicidio por imprudencia menos grave en semipúblico; modificó el art. 152 apartado 2 párrafos primero y segundo sancionando a quien a través de imprudencia menos grave ocasione lesiones del art. 147.1, aumentando la pena si se produjeran las lesiones a que aluden los arts. 149 y 150 e introdujo con respecto de las lesiones idéntica presunción tendente a la apreciación de la imprudencia menos grave a la señalada para el homicidio.

De nuevo, el abordaje de la imprudencia que se lleva a cabo por la LO 11/2022 se circunscribe al ámbito de la imprudencia cometida a través de uso de vehículo a motor o ciclomotor.

#### 1.3.2 Justificación de la conocida como “ley ciclista”

El colectivo de la bicicleta no se consideró suficientemente protegido por la LO 2/2019, razón por la que la Mesa Española de la Bicicleta exigió una nueva reforma para “evitar los resquicios de la ley que posibilitan que se archiven imprudencias menos graves cuando se produzcan lesiones o muerte tras la comisión de una infracción catalogada como «grave»” en la LSV, y que, “por rutina, los tribunales consideran «leves» y por tanto no generadoras de responsabilidad penal, en uso de la facultad que les da la norma con esta redacción”.

Lo cierto es que, pese a la continua voluntad legislativa de protección de las víctimas de delitos viarios, las modificaciones acometidas por la LO 1/2015 y LO 2/2019 abocaron al archivo de procedimientos cuando las conductas eran judicialmente calificadas como imprudencia leve, aun cuando se producían lesiones o incluso la muerte. Ello obligaba a las víctimas a acudir a la jurisdicción civil, lo que acarreó la fuerte crítica, como vimos, tanto de un sector doctrinal como de las asociaciones de víctimas de seguridad vial.

Eso sí, insiste el Preámbulo, no se pretende reducir la potestad judicial a la hora de determinar si hubo imprudencia, si se incurrió en infracción administrativa grave de las normas de tráfico o si existió un “nexo causal entre el acto imprudente y el resultado de muerte o de lesiones relevantes”. A través de estas palabras se justificaba la introducción de novedosas fórmulas que, sin eliminar la función valorativa del juez en torno a la

apreciación de la imprudencia, facilitarán la apreciación de la imprudencia menos grave o grave si se cometiera una infracción grave de la LSV.<sup>5</sup>

La LO 11/2022 pretende alejar a los jueces de la posibilidad de reputar la imprudencia leve en los supuestos en que se produzca una infracción grave de las normas sobre circulación y hubiera un resultado lesivo importante (muerte o lesiones). Sin embargo, critica Roig Torres (2023), lo hace a través de una regulación confusa. En primer lugar, parece que viene a establecer *ope legis* que si el juez o tribunal resuelven que hubo una imprudencia conduciendo un vehículo a motor o ciclomotor concurriendo una infracción grave de las normas de circulación (art. 76 del LSV) de las que se derive la muerte o lesiones relevantes, la imprudencia ha de ser calificada como mínimo, como menos grave, pero nunca como leve. Sin embargo, incluye la coletilla “La valoración sobre la existencia o no de la determinación deberá apreciarse en resolución motivada”, por lo que el juez o tribunal deberá no ya pronunciarse sobre la gravedad de la infracción o el tipo de imprudencia, sino establecer un nexo de causalidad entre la grave infracción de la ley de tráfico y el resultado de muerte o de lesiones. Y, además, dicha relación de causalidad deberá hacerse a través de resolución motivada para que se considere objetivamente delito, para no dejar fuera de la vía penal dichas conductas.

Para la Mesa Española de la Bicicleta la redacción sigue guardando resquicios por los que, pese a que se produjera una infracción grave de las normas de tráfico y la conducta tuviera un resultado de muerte o lesiones, podría conducir al archivo del procedimiento bajo la potestad judicial de catalogar la conducta como leve.

### 1.3.3 La delimitación de la imprudencia grave y menos grave

Las presunciones establecidas por la LO 2/2019 para delimitar la imprudencia grave y menos grave a través una remisión a las infracciones de la LSV fue censurada por percibir que limitaba la potestad jurisdiccional de graduar los niveles de imprudencia. Esto supuso que los tribunales fueran matizando la previsión legal reconociendo la facultad del juzgador en la identificación del grado de imprudencia, de forma que no siempre que se produjera un resultado lesivo fruto de una infracción administrativa grave debía relacionarse necesariamente con una imprudencia grave. Ahora bien, si se cometió una infracción grave y el juzgador la calificaba como imprudencia leve debía motivarlo razonada y suficientemente<sup>6</sup>.

La LO 11/2022, trató de avanzar en la lucha contra el automatismo en que, según las distintas asociaciones, incurrieran los tribunales aplicando la imprudencia leve y, través de los arts. 142.2 y 152.2 introdujo, ahora sí, una presunción *iuris et de iure* que superaba la tendencia jurisprudencial que habilitaba al juzgador para apreciar la imprudencia leve. Sobre la base de esta presunción, cuando las lesiones que se produjeran como consecuencia de un siniestro vial fueran de muerte o lesiones graves y se hubiera observado una infracción grave de la normativa vial, los jueces o tribunales quedaban privados de apreciar la imprudencia como leve. A través de esta vía, tal y como observa,

---

<sup>5</sup> En el texto final se suavizó lo contenido en la Exp. Mot. inicial, en la que se afirmaba que existía una derivación automática por los jueces de las causas a la jurisdicción civil pese a existir indicios de delito. Sobre este particular, Roig Torres (2023, p. 178).

<sup>6</sup> Véase la STS de Pleno 421/2020, de 22 de julio (ECLI:ES:2020:2533).

Roig Torres (2023, p.166) “convertían la fórmula introducida por la LO 2/2019 en una presunción *iuris et de iure*”.

Las novedades de la regulación actual frente a la anterior de 2019 se centran en la delimitación de la imprudencia menos grave con respecto de la grave a través de los arts. 142.2 y 152.2 CP, pretendiendo con su modificación que, en todos los casos en que se produzca un resultado lesivo grave y concurra una infracción grave, se descarte la apreciación de la imprudencia en su grado menor, la leve.

Pierde, no obstante, la oportunidad de ofrecer una regulación clara que esclarezca la distinción entre la negligencia grave y menos grave y, por el contrario, presenta un texto de difícil comprensión. Por un lado, establece una presunción *ope legis* para, a continuación, indicar en el inciso final que la valoración sobre la “existencia o no de la determinación deberá hacerse en resolución motivada”, que alude únicamente a la relación de causalidad entre la infracción del deber de cuidado y el resultado, no a que corresponda al juzgador determinar el carácter grave, menos grave o leve de la imprudencia. Y ello porque la primera parte del precepto dejó clara el descarte de la imprudencia leve cuando tuviera lugar un quebranto grave de la norma de seguridad vial. En palabras de Roig Torres (2026, p.186) “se echa en falta que esa motivación se requiera también respecto al nivel de imprudencia grave o menos grave”, se refiere exclusivamente al juicio de causalidad y no a la naturaleza del descuido” que sí precisa de mayor justificación por cuando depende de la apreciación subjetiva del juzgador a partir de los datos objetivos”.

La principal crítica que podemos hacer es que se deja de atender a la infracción del deber de cuidado y a la gravedad del riesgo producido derivado de ello para dirigir el foco hacia la normativa administrativa. Será el incumplimiento de la norma administrativa el criterio que prevalecerá para la calificación penal del tipo, de modo que, si la norma infringida se cataloga como muy grave o grave, la conducta recibirá el castigo del *ius puniendi* del Estado, siempre que se establezca pertinentemente el juicio de causalidad por el tribunal. Pero se descarta la modalidad leve cuando concurra dicha infracción.

Supuestos como la falta de respeto a las señales viales o las preferencias de paso, si dan lugar a un siniestro con resultado lesivo de gravedad darán lugar a un delito de lesiones u homicidio imprudente si, conforme a los arts. 142 y 152 CP, se estableciera el nexo de causalidad, privando al juzgador de la valoración del resto de circunstancias concurrentes.

La motivación de la última redacción no es otra que evitar que las víctimas de siniestros graves se vean forzadas a acudir a la vía civil, con todos los inconvenientes económicos y temporales a los que nos venimos refiriendo.

El hecho de que la reforma sea tan reciente, sin embargo, nos impide conocer cuál será su aplicación definitiva por los tribunales. Pueden resistirse a hacer una interpretación literal de la norma y tender a valorar las circunstancias concurrentes, no apreciando delito aun cuando con la conducta se incurriera en alguna infracción administrativa grave en los supuestos en que se considerara menor la negligencia asociada a ello.

Para Rodríguez Lainz (2022) hay que poner el acento en el carácter determinante de la relación de causalidad entre la infracción y el resultado lesivo, pues no solo deberá existir aquélla, sino que habrá de ser relevante. A su entender, se llega a establecer dicha determinación como elemento del tipo. Ahora bien, advierte, se confiere al juzgador una capacidad moderadora al someter a su criterio el carácter relevante de la infracción en la producción del resultado lesivo. En este sentido, indica: “esa misma facultad de ponderación de la infracción administrativa como determinante del resultado dañoso estaría facilitando tener en cuenta la entidad de la misma; tal y como se estableciera en la norma que se enmienda”.

Magro Servet (2022) incide en la idea de que la diferencia entre la imprudencia grave y menos grave se halla en la intensidad de la infracción del deber de cuidado, de forma que será tomada como grave cuando exista una “dejación más intolerable de las conductas fácticas que debe controlar el autor”, provocando un riesgo que origina un resultado lesivo.

Tras la última reforma operada en materia de resultados lesivos cometidos por imprudencia a través de la LO 11/2022, el FSCSV emitió el Dictamen 1/2023 sobre la reforma operada por la Ley Orgánica 11/2022, de 13 de septiembre, de modificación del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor (en adelante, Dictamen 1/2023), con el propósito, entre otras cuestiones, de clarificar el concepto de imprudencia menos grave.

La nueva redacción pretende, señala el Dictamen, limitar la discrecionalidad del jugador que contemplaba la anterior redacción, eliminando la expresión “apreciada la entidad de ésta por el Juez o Tribunal” e incluyendo la fórmula “en todo caso” (“se reputará, en todo caso, como imprudencia menos grave”).

A los efectos que atañen al presente estudio, recalca el Dictamen lo que ya indicara en los anteriores 2/2016 y 1/2021, la necesidad de huir de automatismos y hacer valoraciones casuísticas para la catalogación de la negligencia.

Concluye que siempre que nos encontramos ante un resultado lesivo cometido con vehículo a motor o ciclomotor en que se haya producido una infracción grave de las normas de tráfico y se haga una imputación objetiva del resultado, la imprudencia deberá tomarse como mínimo como menos grave. De manera que la infracción de la norma administrativa de carácter grave actuará como indicio de la gravedad de la imprudencia.

Ahora bien, si el resultado causado con la conducta no era previsible objetivamente o se hubiera producido incluso con una actitud negligente, habría que negar la imputación objetiva. Por el contrario, si concurrieran los elementos de la imputación objetiva y la infracción de la norma grave hubiera sido determinante para la producción del resultado, la imprudencia ha de ser valorada, como mínimo, como menos grave.

## **2 CONTRIBUCIÓN JURISPRUDENCIAL EN LA DELIMITACIÓN DE LA IMPRUDENCIA EN LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL**

Uno de los temas que mayores dificultades presenta y más polémica suscita en el ámbito de la imprudencia en el marco de la seguridad vial es conocer qué conductas incluiríamos



en la imprudencia grave y cuáles en la menos grave, debido a los vaivenes que la norma penal ha ido experimentando en los últimos tiempos (tres modificaciones en siete años).

Pese a que la ley penal ha tratado de ir estableciendo criterios objetivos para catalogar la infracción del deber de cuidado y limitar la potestad jurisdiccional en este cometido<sup>7</sup>, las sucesivas reformas han dejado un margen de discrecionalidad tan amplio que colisionaba con la objetividad pretendida y seguía dejando a criterio de los juzgadores la graduación de la negligencia. En este contexto, la jurisprudencia del TS ha resultado fundamental a la hora de fijar los parámetros para la delimitación de ambas figuras.

La primera vez que el Alto Tribunal se pronunció sobre la imprudencia menos grave fue en la STS 805/2017, de 11 de diciembre (ECLI:ES:TS:2017:4867), sobre el “caso Madrid Arena”, donde concluye que la imprudencia es un concepto penal, no administrativo.

La STS de Pleno 421/2020 de 22 de julio (ECLI:ES:TS: 2020:2533) se dictó para la unificación de doctrina en materia de negligencia en el tráfico viario. Para la delimitación de la imprudencia grave de la menos grave siguió la línea marcada por la aludida STS 805/2017, de 11 de diciembre (ECLI:ES:TS:2017:4867), que seguía a su vez la estela del Dictamen 2/2016. Define la imprudencia menos grave como aquélla que origina un riesgo inferior a la grave en la que se produce una “infracción del deber medio de previsión ante la actividad que despliega el agente en el actuar correspondiente a la conducta que es objeto de atención” y que se encuentra en una relación casual con el resultado producido. La imprudencia grave la describe como “la omisión de la diligencia más intolerable”, a través de una acción u omisión que origina un daño.

La STS 945/22, de 12 de diciembre (ECLI:ES:TS:2022:4627) expone que la incursión en una infracción grave de la LSV, cuando resultó determinante para producir el daño, es un indicio sólido de que se cometió una imprudencia menos grave. Advierte de que no puede incurriarse en automatismo, pues una misma infracción-según el resto de las circunstancias concurrentes- puede dar lugar a los tres tipos de imprudencia (grave, menos grave y la atípica leve). Así, con cita de la STS 284/2021, de 30 de marzo<sup>8</sup>(ECLI:TS:2021:1159), con cita a su vez de la STS 421/2020, de 22 de julio (ECLI:ES:TS:2020:2533), recuerda que la reforma de 2019 pretendió clarificar la diferenciación centrándose en una infracción grave de tráfico, pero dicha infracción puede dar lugar a los tres tipos de imprudencia según la “magnitud de la infracción del deber de cuidado.”

La STS 284/2021, de 30 de marzo (ECLI TS:2021:1159) entendió que el legislador del 2019, al remitirse a las conductas del art.379, estableció una presunción de la imprudencia grave “taxativa”, pero no excluyente. Es “taxativa” en cuanto a que siempre que concurren estos supuestos y se produzca un resultado derivado del riesgo producido la imprudencia será grave excepto en el caso de que la infracción grave de la norma de cuidado no fuera determinante en la causación del resultado. En relación con la imprudencia menos grave, por el contrario, la remisión a la normativa administrativa es únicamente orientadora. Aun cuando la infracción sea grave puede estimarse la

<sup>7</sup> En línea con la línea doctrinal y jurisprudencial de los últimos años, en favor de la imputación objetiva.

<sup>8</sup> En dicha resolución critica sin ambages las “desafortunadas y prescindibles” reformas acometidas en materia de imprudencia (FJ.3).



imprudencia grave o incluso leve, según las circunstancias. De lo contrario, dada la amplitud del art. 76 m) LSV que cataloga como infracción grave la “conducción negligente”, la mayoría de las conductas no graves se considerarían automáticamente como menos grave a través de esta especie de cajón desastre, lo que hay que rechazar.

Critica la interpretación auténtica de las normas, que conllevaría una objetivación que casa mal con la apreciación de las circunstancias concurrentes<sup>9</sup>.

La STS 344/22, de 6 de abril (ECLI:TS:2022:1492), recuerda que una infracción de la ley vial grave puede dar lugar tanto a una imprudencia penal grave como menos grave, en función de las circunstancias. De igual forma, la infracción muy grave del art. 77 LSV podrá llevarnos a una imprudencia grave o menos grave, ya que no se indica en el CP que la infracción muy grave se limite a la negligencia grave, aun cuando “es un factor a tener en cuenta para calificar la conducta.” Recalca que al delimitar el art. 142 CP la imprudencia menos grave establece el “suelo”, pero no el “techo”.

La referida Sentencia de Pleno del Tribunal Supremo 421/2020(ECLI:ES:TS:2020:2533) señaló la posibilidad de que una infracción grave de la normativa administrativa de tráfico constituyera una imprudencia menos grave. Se trata de una primera aproximación que actúa a modo de presunción, pues el juez no puede ser un “esclavo de la catalogación administrativa”.

Especialmente elocuente en lo que a la diferenciación de los distintos tipos de imprudencia se refiere resulta la STS 2543/2022, de 22 de junio (ECLI:ES:TS:2022:2543). La resolución concluye que la clave diferenciadora entre la imprudencia grave y la menos grave la encontramos en la “intensidad o relevancia” de la infracción del deber de cuidado, siendo la grave aquella en la que se produce una inobservancia intolerable de las normas de cuidado que provoca un riesgo que desemboca en un resultado dañoso. En la menos grave, por el contrario, existe menor exigencia “en el nivel de previsibilidad y exigencia de ese deber de cuidado”. Insiste el Alto Tribunal en la necesidad de atender a las condiciones que rodean el supuesto en concreto para valorar los parámetros que serán determinantes en la calificación del nivel de imprudencia, tales como el “nivel de exigencia de observancia” de la norma de cuidado, el “alcance de la infracción” de la misma, “la intensidad o relevancia de esa infracción” o el riesgo derivado de la falta de diligencia.

En conclusión, el TS insiste en la necesidad de individualizar por los tribunales las circunstancias de cada caso pues una misma infracción puede dar lugar a una imprudencia grave, menos grave o leve según el resto de elementos de la ecuación. La infracción de la norma muy grave o grave actuarán como indicios de una negligencia, cuanto menos, menos grave. Pero habrá que estar al grado de grosería de la diligencia omitida para determinar ante qué imprudencia nos encontramos.

---

<sup>9</sup> “(...) Y es que la utilidad esa interpretación auténtica es solo aparente, pues genera otras dificultades asociadas a los principios de legalidad, proporcionalidad, dad jurídica y culpabilidad. Algunos de estos principios pueden resultar irremediabilmente dañados cuando el legislador ve en la administrativización del Derecho penal la fórmula taumatúrgica hoy a la que encomendarse. Pretender objetivar las distintas categorías de imprudencia supone prescindir de la propia naturaleza de la acción negligente.” (FJ.3)

La remisión a las conductas del art.379 CP- siempre que fueran determinante del resultado lesivo- supondrá la consideración de imprudencia grave, pero no cierra las puertas a que se califiquen como graves conductas distintas de aquélla en que se infrinja una norma grave y se produzca una grosera inobservancia de la diligencia debida.

En el mismo sentido, podrá advertirse imprudencia menos grave cuando se cometa una conducta infractora muy grave o grave de la norma vial que sea determinante para la producción del siniestro, pero también podrá darse en conductas que supongan una inobservancia del deber de cuidado medio y no tenga encaje en ninguna de las infracciones administrativas. Sin embargo, esta última posibilidad es más remota, pues la fórmula empleada en el art. 76 m) LSV conforme a la que es infracción grave “la conducción negligente” absorbe una amplitud de casos tal que resulta difícil imaginar actos que se escapen de su ámbito.

### 3 CONCLUSIONES

El legislador ha ido perfilando la imprudencia en función de la demanda social, especialmente en lo que a los delitos de homicidio o lesiones cometidos por imprudencia utilizando un vehículo de motor o ciclomotor se refiere.

Se sigue echando en falta una norma precisa en sus términos que evite disparidad de criterios por los tribunales, que afecta claramente a la seguridad jurídica. El legislador emplea los términos “grave”, “menos grave” e “imprudencia grave” sin dotarlos de contenido.

La determinación de la imprudencia grave plantea menores problemas interpretativos al fijarse como elemento objetivo la concurrencia de alguna circunstancia del art. 379 CP que fuera “determinante” en la producción del resultado. De este modo, se ha logrado ofrecer al aplicador de la norma un criterio que convive con la potestad valorativa del tribunal. Pese a la pretendida cláusula de objetividad, es necesario rechazar una aplicación automática del precepto que obligue a considerar *ope legas* la imprudencia como grave cuando participe alguna de las circunstancias del art. 379 CP. Será siempre necesario establecer una relación de causalidad entre la gravedad de la infracción del deber de cuidado y el resultado de homicidio o lesiones.

La imprudencia menos grave ha dado lugar, desde el inicio, a problemas que no han logrado ser superados pese a los esfuerzos iniciados con la LO 2/2019. La reforma efectuada por dicha ley fue desafortunada en su redacción, ya que la disparidad de los criterios apreciados en su aplicación condujo a una gran inseguridad jurídica. Al conceptualizar la imprudencia menos grave como “la que no es calificada de grave” se ofrece una definición vacía de contenido, sin que la remisión a la infracción grave de las normas de tráfico cuando sea determinante de la producción del hecho acabe de clarificarlo, entre otros motivos, porque no resuelve qué sucede cuando el quebranto es a una infracción muy grave. En este caso, lo congruente será considerar la conducta, como mínimo, como imprudencia menos grave, sin que pueda descartarse su consideración de grave si fuera determinante para la producción del resultado.

Nos inclinamos por entender la imprudencia menos grave como una figura independiente y diferente de la anterior leve y de la grave, un escalón intermedio que habrá de configurarse en cada caso concreto.

La LO 11/2022 buscaba evitar que los jueces aplicaran la imprudencia leve en caso de resultado de muerte o lesiones, para lo cual habría sido suficiente eliminar la coetilla final “apreciada la entidad de ésta por el juez o tribunal”. Pero, en vez de ello, se redactó el precepto de forma farragosa subordinando el Derecho penal al administrativo, presumiendo la imprudencia grave o menos grave (nunca leve) cuando la muerte o lesiones se debiera a infracción grave de las normas de tráfico. La nueva redacción tenía como claro propósito evitar que las víctimas tuvieran que acudir a la jurisdicción civil, dejando sin efecto la doctrina asentada desde la STS de Pleno 421/2020, de 22 de julio (ECLI:ES:TS:2020:2533).

Es claramente mejorable la delimitación de la imprudencia abordada en la última reforma por las siguientes razones: los preceptos son difícilmente entendibles; limita la libertad del juzgador de apreciar la imprudencia leve cuando lo considere oportuno en función de las circunstancias del caso; atiende a los reclamos sociales por encima de las necesidades de política criminal; las sucesivas reformas sobre la materia- imperfectas desde un punto de vista técnico- crea inseguridad en los operadores jurídicos y, por último, no se comparte la necesidad de ligar la graduación de la negligencia a un catálogo de infracciones que, en algunos casos, parecen alejarse de las situaciones de producción de un riesgo real para la seguridad vial.

De *lege ferenda* podría mejorarse la comprensión del texto legal alterando las expresiones empleadas. Así, donde dice (...)” infracciones graves de las normas de tráfico (...)” podría decir “(...) una grave infracción de las normas de tráfico (...)”, evitando la automática remisión a la infracción grave administrativa y confiriendo al juzgador valorar la gravedad de la infracción y su determinación para el siniestro según el deber objetivo de cuidado quebrantado, el riesgo provocado y la relación con la producción del daño.

Mediante dicha modificación se evitaría el automatismo en la consideración de que es menos grave la imprudencia cuando nos encontremos ante una infracción grave de las normas de tráfico, especialmente si tenemos en cuenta que la infracción prevista en la letra m) del art. 76 LSV es tan amplia que catalogaría como menos grave la mayoría de las conductas.

Las modificaciones introducidas por los arts. 142 bis y 152 bis CP supusieron un lógico aumento de la punición de conductas con resultados más graves. Ahora bien, desaprobamos el articulado por no concretar los supuestos en que se podrá producir la exasperación de la pena en uno o dos grados. La deficiente técnica legislativa desembocará en interpretaciones dispares por los distintos tribunales, por lo que habrá que esperar a que el TS sienta jurisprudencia para aplicar los preceptos con seguridad jurídica.

#### 4 REFERENCIAS

Aguado López, S. (2019), La imprudencia menos grave: concepto y criterios para su correcta calificación jurídica tras las últimas reformas. *La Ley Penal*, nº 141, pp. 1-38.

Cuello Contreras, J. C. (2015). Curso de Derecho Penal Parte General (3ª ed.), Madrid, España: Tecnos.

Daunis Rodríguez, A. (2018). La imprudencia menos grave. *Revista para el análisis del derecho*, pp. 1-48.

Delgado Sancho, C. D. (2017). Los delitos imprudentes tras la reforma de la Ley Orgánica 1/2015, especial referencia al homicidio y las lesiones. *Revista Aranzadi Doctrinal*, nº 11.

De Vicente Martínez, R. (2009), Seguridad vial y Derecho penal. En especial el homicidio imprudente con vehículos a motor, *Abogacía*, nº 1.

De Vicente Martínez, R. (2017). La Reforma Penal de 2015 y su incidencia en los accidentes de circulación. *Revista Aranzadi Doctrinal*, nº5, pp.41-47.

Dictamen 2/2016 sobre Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica el Código Penal. Los nuevos conceptos de imprudencia grave y menos grave de los arts. 142 y 152 y su incidencia en la utilización actualizada del Ministerio Fiscal para una efectiva protección penal de la seguridad vial, Madrid: Ministerio de Justicia. Fiscalía General del Estado.

Dictamen 1/2023 sobre la reforma operada por la Ley Orgánica 11/2022, de 13 de septiembre, de modificación del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor, Madrid: Ministerio de Justicia. Fiscalía General del Estado.

Frías Martínez, E. (2019). Novedades en el Código Penal, Ley Orgánica 2/19 de 1 de marzo. Imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores y sanción del abandono del lugar del accidente. *Revista de Tráfico y Seguridad Vial*, nº 237.

Galán Cáceres, J. C. (2017). La imprudencia menos grave luego de la LO 1/2015 de reforma del Código Penal. Las consecuencias en la responsabilidad sanitaria. *Actividad de la Asociación de Fiscales*, nº 25, pp. 1-58. <https://www.fiscal.es/documents/20142/100242/Ponencia+Juan+Calixto+Gal%C3%A1n+C%C3%A1ceres.pdf/96c6f765-0a02-104e-6974-e353a681e295>

Lanzarote Martínez, P. A. (2019). El nuevo delito de abandono del lugar del accidente y otras importantes novedades de la inminente reforma del Código Penal en materia de imprudencia. *Diario La Ley*, nº 9359, pp 2 ss,

Magro Servet, V. (2019), ¿Cómo se van a tramitar ahora las reclamaciones por accidente de tráfico en la vía penal?, *La Ley*, nº 9370, pp 4-7.

Magro Servet, V. (2022), La jurisprudencia del TS y la clarificación entre la imprudencia grave y menos grave, *Revista de Derecho de la circulación*, nº 112, pp. 2-7.

Trapero Barreales, M. (2019). Comentario urgente sobre la reforma penal vial y otros aspectos controvertidos. *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, nº 11

Ramón Ribas, E. (2015). Comentarios a la reforma penal de 2015, Pamplona, España: Aranzadi.

Rodríguez Lainz, J. L. (2019). Los nuevos delitos leves de imprudencia menos grave en materia de tráfico: aspectos sustantivos y procesales. *Diario La Ley*, nº 9392.

Rodríguez Lainz, J.L. (2019), Comentario de urgencia a la reforma de los delitos leves por imprudencia menos grave en materia de tráfico en la Ley Orgánica 11/2022. *Diario La Ley*, nº 10141.

Roig Torres, M. (2023). Los delitos de homicidio y lesiones causados por imprudencia con vehículo a motor o ciclomotor, Valencia, España: Tirant lo Blanch.

Rueda Martín, M. Á. (2009). La concreción del deber objetivo de cuidado en el desarrollo de la actividad médico-quirúrgica curativa. *Revista para el análisis del Derecho. InDret*, nº 5, pp.1-58.

## ABREVIATURAS, SIGLAS Y ACRÓNIMOS

BOE	Boletín Oficial del Estado
CP	Código Penal
FGE	Fiscalía General del Estado
FSCSV	Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial
LO	Ley Orgánica
LSV	Ley de Seguridad Vial
MF	Ministerio Fiscal
MP	Ministerio Público
P	Página
TS	Tribunal Supremo
V.gr.	Por ejemplo





**José Javier Martínez Martínez**  
Teniente de la Guardia Civil  
Técnico especialista en Informática de Gestión

**SINIESTRALIDAD VIAL GRAVE EN VÍAS  
INTERURBANAS DE LA REGIÓN DE  
MURCIA CON IMPLICACIÓN DE  
CONDUCTORES EXTRANJEROS**





## SINIESTRALIDAD VIAL GRAVE EN VIAS INTERURBANAS DE LA REGIÓN DE MURCIA CON IMPLICACIÓN DE CONDUCTORES EXTRANJEROS

**Sumario:** FUENTE DE INFORMACIÓN. ESTUDIO DEMOGRÁFICO. Población extranjera residente. Censo de conductores. ANÁLISIS DE LA SINIESTRALIDAD VIAL. Estudio del conductor del vehículo implicado. Conductor responsable del siniestro vial. Nacionalidad del conductor. FACTOR CONCURRENTE. Análisis del factor concurrente. Factor concurrente y responsabilidad en siniestro vial. Nacionalidad conductor responsable y factor concurrente. TIPO DE ACCIDENTE. Análisis del tipo de accidente. INFRACCIÓN A LA NORMA. Actividad infractora. Infracción a la norma administrativa. Infracción vial en el orden penal. CONCLUSIONES. PROPUESTAS. BIBLIOGRAFÍA.

**Resumen:** La Región de Murcia es la sexta provincia de España con mayor población extranjera residente en valores absolutos. La mayoría de esos extranjeros son inmigrantes por razones laborales y otros eligen esta región por motivos vacacionales o de ocio. En conjunto, en la región de Murcia conviven personas de más de 175 nacionalidades distintas, personas que, aun teniendo hábitos, formas de vida y costumbres diferentes, acaban coincidiendo en las carreteras de la región, en los desplazamientos que realizan en sus vehículos en su vida cotidiana. La DGT<sup>1</sup> realiza estudios estadísticos de casi todas las variables que se pueden medir en un siniestro vial pero no existen estudios que midan esas variables en relación con la nacionalidad del conductor del vehículo siniestrado. La finalidad del presente trabajo es poner de manifiesto cómo se comportan los datos de siniestralidad vial si se analizan en función del origen nacional del conductor para de esta forma disponer de información que nos permita adoptar medidas concretas dirigidas a reducir el número y gravedad de los siniestros viales en la Región de Murcia.

**Abstract:** The Region of Murcia is the sixth province of Spain with the largest resident foreign population in absolute values. Most of these foreigners are immigrants for work reasons and others choose this region for vacation or leisure reasons. As a whole, in the region of Murcia people of more than 175 different nationalities live together, people who, despite having different habits, ways of life and customs, end up coinciding on the roads of the region, in the movements they make in their vehicles in their daily life. The DGT carries out statistical studies of almost all the variables that can be measured in a road accident, but there are no studies that measure these variables in relation to the nationality of the driver of the accident vehicle. The purpose of this paper is to show how road accident data behaves if they are analyzed based on the national origin of the driver.

**Palabras clave:** Siniestralidad vial, Seguridad vial, Región de Murcia, conductor extranjero, nacionalidad del conductor

**Key words:** Road accident rate, Road safety, Region of Murcia, foreign driver, nationality of the driver.

---

<sup>1</sup> Dirección General de Tráfico

La Región de Murcia es lugar de residencia de un importante número de extranjeros y de orígenes nacionales diversos. Esta circunstancia hace que las carreteras de la región sean punto de confluencia de numerosos conductores con formación vial y de cultura de seguridad que, en muchas ocasiones difiere de la de los conductores formados en España. Esto unido a hábitos y costumbres diferentes provoca que la siniestralidad vial en las carreteras de la Región de Murcia presente aspectos diferentes si se estudia desde el punto de vista de la nacionalidad de conductor.

Existen muchos estudios de siniestralidad vial. Concretamente la DGT elabora numerosas estadísticas sobre siniestralidad que nos dan información de casi todos los aspectos que se pueden medir en un siniestro vial, información que se publica en los correspondientes anuarios estadísticos de accidentalidad, pero ninguno de esos estudios se centra en el origen nacional del conductor.

Dado que la Región de Murcia tiene uno de los índices más elevados de población extranjera residente de toda España, en el presente trabajo se ha estudiado la siniestralidad vial y sus consecuencias en las carreteras interurbanas de esta región entre los años 2014 y 2022 con el que se pretende poner de manifiesto cuales fueron las circunstancias que concurrieron en la siniestralidad vial en la que se vieron implicados los conductores extranjeros y como afectó esto a los datos de siniestralidad vial en general.

## FUENTE DE INFORMACIÓN

El estudio parte de los siniestros viales ocurridos en las carreteras interurbanas de la Región de Murcia desde el 1 de enero de 2014 hasta el 31 de diciembre de 2022, utilizando como fuente el sistema informático ARENA2.

ARENA2 es la aplicación para la recogida y almacenamiento de datos que sirve de apoyo al registro policial de accidentes de tráfico. ARENA (**A**ccidentes: **RE**cogida de **i**nformación y **A**nálisis), estuvo vigente desde el 2005 hasta el 31 de diciembre de 2013, siendo sustituida en enero de 2014 por el actual sistema ARENA2 que integra nuevas funcionalidades.

ARENA2 permite inicialmente la introducción de un conjunto mínimo de datos que son los que recaba el agente en un primer momento y que permite su ampliación posterior con la información que demanda el sistema, que es la establecida en los formularios de accidentes con víctimas y que se rige por los criterios que se establecen en la Orden Ministerial INT/2223/2014 por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de accidentes de Tráfico (Ministerio del Interior, 2014).

Una de las principales ventajas del sistema de obtención de la información es que la recopilación de datos la realizan los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y control del tráfico que tienen esta responsabilidad, a partir de su presencia en el lugar ya que les está encomendada la elaboración de atestados e informes técnicos, así como la atención a los implicados y el restablecimiento de la seguridad vial. A partir de la investigación, los agentes tienen un amplio conocimiento del suceso, por lo que se les considera los sujetos idóneos para cumplimentar la información del fichero de accidentes de tráfico. Además, el envío de la información al fichero se realiza a partir de formularios

estandarizados, de acuerdo con definiciones y procedimientos comunes que se aplican a la totalidad del Estado.

## ESTUDIO DEMOGRÁFICO

Para poder extraer conclusiones válidas sobre la importancia que tienen los conductores extranjeros en la siniestralidad vial de la Región de Murcia, resulta necesario contar con unos valores de referencia sobre la presencia de extranjeros en esta región.

Para ello, se ha accedido a la información sobre el censo de habitantes a través del portal web del Instituto Nacional de Estadística (Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, 2023), y del Centro Regional Estadístico de Murcia (Centro Regional Estadístico de Murcia - CARM, 2023), en adelante CREM, con datos actualizados hasta 2021.

Por otro lado, se ha considerado necesario contar con información específica sobre el censo de conductores y vehículos en la Región de Murcia para así poder contar con datos concretos referidos al número de conductores extranjeros censados, información que ha aportado para este trabajo por la Oficina del Dato de la DGT a través de la Jefatura Provincial de Tráfico de Murcia (Oficina del Dato, DGT, 2023).

### POBLACIÓN EXTRANJERA RESIDENTE

En el año 2021, España tenía una población extranjera residente<sup>2</sup> de 5.440.148 personas, de los cuales 222.324 residían en la provincia de Murcia, lo que sitúa a esta región en 6<sup>a</sup> lugar del ranking de provincias de España con más residentes extranjeros, solo por detrás de Madrid, Barcelona, Alicante, Valencia y Málaga.

Si analizamos los datos concretos de la Región de Murcia, según el CREM, en la provincia de Murcia, del total de 1.518.486 habitantes, 222.324 son de origen extranjero lo que supone el 14.64 % de la población.

De todos los extranjeros, casi la mitad, 103.736 (46,66 %) son de origen africano y de estos, 89.914 marroquíes, lo que supone el 40,44 % del total de extranjeros. Este dato posiciona a la provincia de Murcia en segundo lugar de toda España con mayor número de residentes marroquíes solo por detrás de Barcelona con 137.010 y por delante de Madrid con 80.090. Del resto de países africanos, los que destacan son, en este orden, Senegal con 3.048 personas, Argelia con 3.038 personas, Ghana con 2.005 personas y Mali con 1.723 personas.

De las 55.731 personas de origen europeo que residen en la región de Murcia, la población mayoritaria es la de Reino Unido con 16.625 personas seguida por Rumanía con 10.655, Ucrania con 7.433 y Bulgaria con 5.140 personas.

---

<sup>2</sup> Incluye extranjeros con Tarjeta de Residencia y Certificado de Registro

En relación con América de Sur, son 43.725 las personas que con origen en alguno de los países de esa zona del mundo las residen en la provincia de Murcia, destacando Ecuador con 17.603 personas seguido de Colombia con 8.162 y Bolivia con 7.491.

### CENSO DE CONDUCTORES

Para estudiar la relación entre el origen del conductor y la siniestralidad vial que se pretende, además de conocer el peso que tiene la población extranjera en la Región de Murcia, resulta importante conocer cuál es el peso de esta población en el censo de conductores.

La información que nos proporciona la Oficina del Dato de la DGT y que refiere a fecha 31 de diciembre de 2022, nos indica que el 9,54 % de los conductores censados en el registro de conductores en la Región de Murcia son conductores extranjeros que poseen un permiso de conducir expedido en España. El otro 90,46 % son conductores españoles.

Otro dato importante que nos aporta la DGT es que desde el año 2014, el 75,47 % de los permisos de conducir obtenidos por personas extranjeras residentes en Murcia fue a través del método del canje del permiso de conducir de su país de origen por el equivalente en España. El resto se obtuvo por el método la realización de un examen teórico y práctico.

Por último, en relación con la titularidad de los vehículos, según consta en las bases de datos del registro de vehículos el 11,24 % de todos los vehículos matriculados en Murcia se encuentran a nombre de una persona extranjera

### ANÁLISIS DE LA SINIESTRALIDAD VIAL

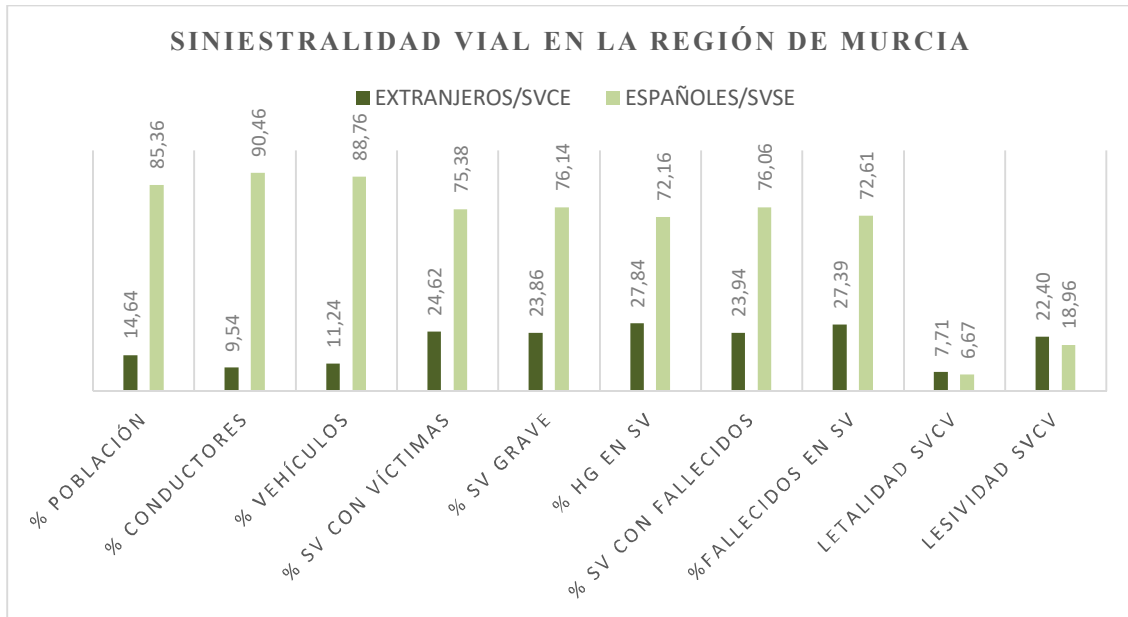
Antes de empezar con el análisis y para dar claridad a los datos que se van a mostrar, conviene familiarizarse con las abreviaturas que se van a utilizar.

*Tabla 1. Abreviaturas*

SIGNIFICADO DE LAS ABREVIATURAS	
SV	SINIESTRO VIAL
SVG	SINIESTRO VIAL GRAVE
SVCE	SINIESTRO VIAL CON CONDUCTOR EXTRANJERO IMPLICADO
SVSE	SINIESTRO VIAL SIN CONDUCTOR EXTRANJERO IMPLICADO
SVCV	SINIESTRO VIAL CON VÍCTIMAS
HG	HERIDOS GRAVES
SVGCE-RESP	SINIESTRO VIAL GRAVE CON CONDUCTOR EXTRANJERO IMPLICADO RESPONSABLE DEL SINIESTRO
SVGSE-RESP	SINIESTRO VIAL GRAVE SIN CONDUCTOR EXTRANJERO IMPLICADO RESPONSABLE DEL SINIESTRO

*Fuente. Elaboración propia*

Para hacer una primera aproximación a los datos de siniestralidad vial (SV), se han comparado los datos de población, conductores y titularidad de vehículos con los datos de siniestralidad, diferenciando entre conductores extranjeros y conductores españoles, lo que se ha plasmado en el siguiente gráfico.



Gráfica 1. Resumen comparado información capítulo. Fuente Arena 2. Elaboración propia

Lo que nos indica la gráfica es que en el periodo 2014-2022, con un 14,64 % de población extranjera en la Región de Murcia, un censo de conductores extranjeros residentes del 9,54 % y un porcentaje de vehículos matriculados a nombre de un ciudadano extranjero del 11,24 %, hubo al menos un conductor extranjero implicado en el 24,62 % de los siniestros viales con víctimas, en el 23,86 % de los siniestros viales graves y en el 23,94 % de siniestros viales con fallecidos. Que el 27,84 % de los heridos graves y el 27,39 % de los fallecidos en siniestro vial se produjeron en siniestros viales donde al menos hubo un conductor extranjero implicado. Por último, esta frecuencia de implicación de conductores extranjeros en siniestros viales produjo que hubiera 7,71 fallecidos y 22,40 heridos graves por cada 100 siniestros viales con víctimas mientras que en los siniestros viales donde no hubo conductores extranjeros implicados los índices de letalidad y lesividad se redujeron hasta 6,67 y 18,96 respectivamente.

Dicho lo cual, tras analizar los datos resultantes, se puede afirmar que el número de siniestros viales en los que se vio implicado un conductor extranjero superó lo que podía esperarse, a la vista del peso de la población extranjera en la Región de Murcia.

Del mismo modo, se observa que las consecuencias más graves de los siniestros viales (índices de letalidad y lesividad), son peores en los siniestros viales en los que se encuentra implicado un conductor extranjero que en aquellos en los que no lo está.

## ESTUDIO DEL CONDUCTOR DEL VEHÍCULO IMPLICADO

Para estudiar la frecuencia de ocurrencia de siniestros viales graves (en adelante SVG) e implicación de conductores extranjeros, resulta necesario conocer el número de vehículos implicados.

Tabla 2. Tipo de vehículo en siniestro vial grave.

TIPOS DE VEHÍCULO EN LOS 968 SVG											
SVGTC	BU S	BI C	CA M	FU R	CIC L	MO T	TU R	OTR O	PE A	TOTA L	%
VEH. CONDUCIDOS POR EXTRANJERO	2	13	33	30	2	15	9	5	3	262	<b>16,10</b>
VEH. CONDUCIDOS POR ESPAÑOL	8	58	148	116	61	246	66	38	24	1365	<b>83,90</b>
TOTAL, VEHÍCULOS EN SVG	10	71	181	146	63	261	82	43	27	1627	100,00

Fuente ARENA 2. Elaboración propia

De este modo podemos conocer que el 16,10 % de todos los conductores de vehículos o peatones implicados en SVG, eran extranjeros, mientras el 83,9 % restante eran conductores o peatones españoles.

También podemos conocer en qué porcentaje aparecen los diferentes tipos de vehículo implicados.

Tabla 3. Porcentaje del tipo de vehículo en siniestro vial grave.

PORCENTAJE DEL TIPO DE VEHÍCULO EN LOS 968 SVG						
SVGTC	%CA M	%FU R	%CIC L	%MO T	%TU R	% TOTAL
VEH. CONDUCIDOS POR EXTRANJERO	12,60	11,45	0,76	5,73	60,69	<b>16,10</b>
VEH. CONDUCIDOS POR ESPAÑOL	10,84	8,50	4,47	18,02	48,79	<b>83,90</b>
TOTAL, VEHÍCULOS EN SVG	11,12	8,97	3,87	16,04	50,71	100,00

Fuente ARENA 2. Elaboración propia

Así, podemos comprobar que, de los utilizados por los extranjeros cuando ocurrieron los SVG, el 60,69 % fueron turismos, seguido de camiones con un 12,60 % y furgonetas con un 11,45 %, mientras que, entre los conducidos por españoles, el más utilizado era también el turismo con un 48,79 %, seguido de la motocicleta con un 18,02 %, el camión con un 10,84 % y la furgoneta con un 8,49 %.

Como se puede comprobar, entre los conductores extranjeros tienen más peso los vehículos industriales, camión y furgoneta, que entre los conductores españoles donde, después del turismo, el más utilizado cuando sufrieron un siniestro vial grave fue la motocicleta que es un vehículo más utilizado en tiempo de ocio.



## CONDUCTOR RESPONSABLE DEL SINIESTRO VIAL

De los 231 siniestros viales graves con implicación de algún conductor extranjero que ocurrieron en el periodo estudiado, después de las investigaciones se determinó que, en 164 de ellos, el responsable del siniestro vial fue el conductor extranjero, produciéndose solo en estos siniestros 60 fallecidos y 179 heridos graves.

Esto supone que, de los 968 siniestros viales graves ocurridos, en el 16,94 %, el responsable fuera un conductor extranjero, mientras que en el 83,05 % restante, el responsable fue el conductor español.

Como consecuencia de los 164 siniestros con responsabilidad del conductor extranjero se produjeron 60 fallecidos que suponen el 19,10 % del total de fallecidos en siniestro vial grave.

*Tabla 4. Siniestros viales y fallecidos por tipo de conductor responsable*

RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR EN SVG				
TIPO DE CONDUCTOR RESP	Nº DE SVG	% de SVG	Nº FALLECIDOS	%FALLECIDOS
CONDUCTOR ESPAÑOL	804	83,05	254	80,99
CONDUCTOR EXTRANJERO	164	16,94	60	<b>19,10</b>
TOTAL	968	100	314	100

*Fuente ARENA 2. Elaboración propia*

Del mismo modo, se puede afirmar que como consecuencia de los 164 siniestros con responsabilidad del conductor extranjero se produjeron 179 heridos graves que supusieron el 19,93 % del total de heridos graves en siniestro vial.

*Tabla 5. Siniestros viales y heridos graves por tipo de conductor responsable*

RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR EN SVG				
TIPO DE CONDUCTOR	Nº DE SVG	% de SVG	Nº HG	%HG
CONDUCTOR ESPAÑOL	804	83,05	719	80,07
CONDUCTOR EXTRANJERO	164	16,94	179	<b>19,93</b>
TOTAL	968	100	898	100

*Fuente ARENA 2. Elaboración propia*

## NACIONALIDAD DEL CONDUCTOR

En el periodo de estudio ha habido 262 conductores extranjeros de 34 nacionalidades distintas implicados en alguno de los 231 siniestros viales graves con un conductor extranjero implicado. Solo los siniestros en los que resultaron implicados conductores de 7 de esas 34 nacionalidades suponen el 68,08 % del total por lo que las 27 nacionalidades restantes tienen poco interés a nivel estadístico.

*Tabla 6. Conductores extranjeros implicados y responsables en siniestro vial grave por nacionalidad.*

<b>NACIONALIDAD CONDUCTORES EXTRANJEROS EN SVG</b>					
<b>% DE LA POBLACIÓN EXTRANJERA EN LA R. MURCIA</b>	<b>NACIONALIDAD</b>	<b>Nº CONDUCTORES EXTRANJEROS IMPLICADOS EN SVG</b>	<b>% CONDUCTORES EXTRANJEROS IMPLICADOS EN SVG</b>	<b>Nº CONDUCTORES EXTRANJEROS RESPONSABLES</b>	<b>% CONDUCTORES EXTRANJEROS RESPONSABLES</b>
40,44	MARRUECOS	103	<b>39,31</b>	69	<b>42,07</b>
7,91	ECUADOR	43	<b>16,41</b>	28	<b>17,07</b>
7,47	REINO UNIDO	27	<b>10,31</b>	16	<b>9,76</b>
4,79	RUMANIA	22	<b>8,4</b>	13	<b>7,93</b>
3,36	BOLIVIA	9	<b>3,44</b>	6	<b>3,66</b>
3,34	UCRANIA	5	<b>1,91</b>	4	<b>2,44</b>
0,77	MALI	5	<b>1,91</b>	4	<b>2,44</b>
31,92	OTROS	48	<b>18,32</b>	24	<b>14,63</b>
100	TOTAL, EXTRANJEROS	<b>262</b>	<b>100</b>	<b>164</b>	<b>100</b>

*Fuente ARENA 2. Elaboración propia*

Lo primero que se observa a la vista de la tabla es que siendo la población marroquí la primera en importancia en la Región de Murcia con el 40,44 % de total de los extranjeros residentes, estos suponen el 39,01 % de los conductores extranjeros implicados en SVG y el 42,07 % de los conductores extranjeros responsables de algún SVG.

La segunda nacionalidad en importancia es la ecuatoriana que siendo el 7,91 % del total de la población extranjera residente, suponen el 16,41 % de los conductores extranjeros implicados en siniestro vial grave y el 17,07 % de los conductores extranjeros responsables del siniestro.

En tercer lugar, se encuentran los residentes procedentes de Reino Unido que suponen el 7,47 % del total de extranjeros residentes mientras que suponen el 10,31 % de todos los conductores extranjeros implicados en siniestro vial grave y el 9,76 % de todos los conductores extranjeros responsables del siniestro.

Por último, nos referiremos a los extranjeros procedentes de Rumanía que siendo 4,79 % de la población inmigrante residente, fueron el 8,40 % de los conductores extranjeros implicados y el 7,93 % de los responsables de un siniestro vial grave.

Analizando la información mostrada se puede comprobar que es el dato de los conductores de nacionalidad ecuatoriana el que peor comportamiento muestra de los relacionados al resultar la frecuencia relativa, tanto de la implicación como de la responsabilidad en siniestro vial grave, más del doble del porcentaje que supone respecto de la población extranjera residente.

También los conductores de nacionalidad rumana tienen un porcentaje, tanto de implicación como de responsabilidad, elevado en relación con el porcentaje que su nacionalidad supone en el total de la población extranjera en Murcia, pero además de que

su implicación en números absolutos es baja, tampoco los porcentajes llegan a los niveles de los conductores ecuatorianos.

El resto de las nacionalidades muestra datos, tanto de implicación en siniestro vial grave como de responsabilidad en los mismos, en línea con el dato de porcentaje que cada nacionalidad representa en el conjunto de la población extranjera de la Región de Murcia.

En la siguiente tabla vamos a comprobar cuál es el peso tienen estos datos respecto del conjunto de la población de la Región de Murcia, por lo que los vamos a poner en relación con todos los conductores implicados en SVG (no solo los extranjeros) y todos los SVG ocurridos en el periodo de estudio (968 SVG).

*Tabla 7. Conductores extranjeros implicados y responsables en siniestro vial grave por nacionalidad*

<b>NACIONALIDAD CONDUCTORES EXTRANJEROS EN SVG</b>			
<b>% POBLACIÓN EN LA REGIÓN DE MURCIA</b>	<b>NACIONALIDAD</b>	<b>% CONDUCTORES EN SVG. (% de 1627)</b>	<b>% CONDUCTORES RESPONSABLES EN SVG. (% de 968)</b>
<b>5,92</b>	<b>MARRUECOS</b>	<b>6,33</b>	<b>7,13</b>
<b>1,15</b>	<b>ECUADOR</b>	<b>2,64</b>	<b>2,89</b>
1,09	REINO UNIDO	1,66	1,65
0,7	RUMANIA	1,35	1,34
0,49	BOLIVIA	0,55	0,62
0,48	UCRANIA	0,31	0,41
0,11	MALI	0,31	0,41
4,7	OTROS	2,95	2,48
14,64	TOTAL, EXT	16,10	16,94

*Fuente ARENA 2. Elaboración propia*

A través de la información mostrada podemos saber que la población marroquí supone el 5,92 % del total de la población de la Región de Murcia, son el 6,33 % de los conductores implicados en siniestro vial grave y responsables del 7,13 % de estos.

La marroquí como el resto de las nacionalidades de los conductores extranjeros muestra unos datos de implicación y responsabilidad en siniestro vial grave superiores a lo que su población representa en la población total de la región, pero el dato más llamativo lo muestran los nacionales de Ecuador que siendo el 1,15 % de la población de la Región de Murcia se han visto implicados en el 2,64 % de los siniestros viales graves, siendo responsables del 2,89 % de ellos.

## **FACTOR CONCURRENTE**

Los criterios a tener en cuenta en la cumplimentación de los formularios de accidentes de tráfico se describen en el Anexo II de la Orden Ministerial INT/2223/2014, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de accidentes de Tráfico (Ministerio del Interior, 2014). En los citados formularios se incluye una relación de 23 ítems bajo el epígrafe de “FACTOR CONCURRENTE”.

En la última actualización del MANUAL DE CONTENIDOS DE LA APLICACIÓN ARENA2 (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2023), se define el factor concurrente como “*los factores que han incidido en el accidente en opinión del agente y cuya importancia parece determinante en la producción del mismo*”, siendo un campo de respuesta múltiple y 23 opciones.

Dicho lo cual, resulta de interés analizar los factores concurrentes (en adelante FC) en los siniestros viales graves y compararlos entre los distintos conjuntos de siniestros que estamos estudiando, es decir comparar si, los FC más frecuentes en los siniestros viales graves con implicación de algún conductor extranjero (SVGCE) coinciden o no con los que con más frecuencia se dan en los siniestros viales graves sin implicación de conductor extranjero (SVGSE). Del mismo modo, también es de interés estudiar la incidencia de un determinado FC en relación con la nacionalidad del conductor.

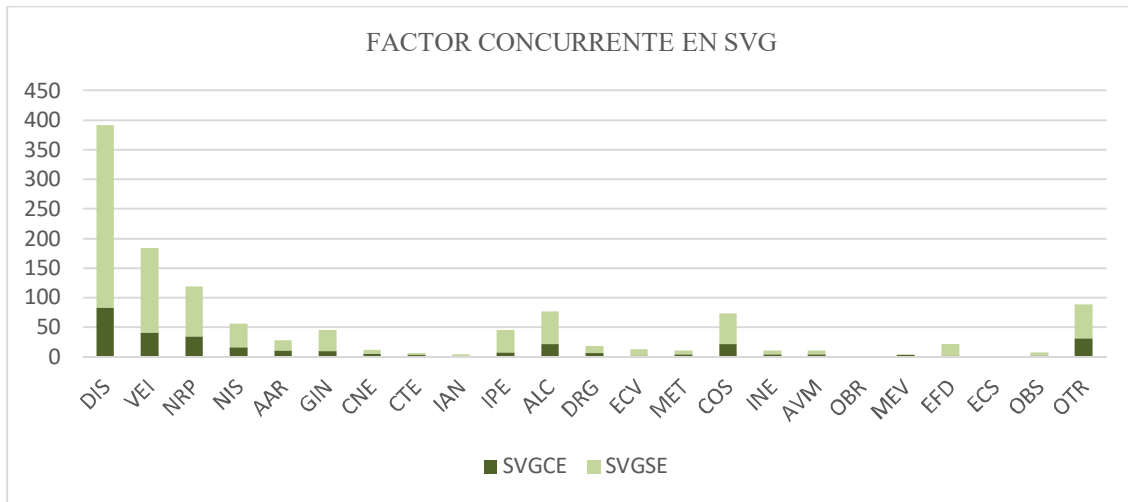
*Tabla 8. Tipos de factor concurrente en siniestro vial*

FACTOR CONCURRENTE (FC)	ABREVIATURA
Conducción distraída o desatenta	DIS
Velocidad inadecuada	VEI
No respetar prioridad	NRP
No mantener el intervalo de seguridad	NIS
Adelantamiento antirreglamentario	AAR
Giro incorrecto	GIN
Conducción negligente	CNE
Conducción temeraria	CTE
Irrumpir animal en la calzada	IAN
Irrumpir peatón en la calzada	IPE
Alcohol	ALC
Drogas	DRG
Estado o condición de la vía	ECV
Meteorología adversa	MET
Cansancio o sueño	COS
Inexperiencia del conductor	INE
Avería mecánica	AVM
Tramo en obras	OBR
Mal estado del vehículo	MEV
Enfermedad	EFD
Estado o condición de la señalización	ECS
Obstáculo en calzada	OBS
Otro factor	OTR

*Fuente ARENA2. Elaboración propia*

## ANÁLISIS DEL FACTOR CONCURRENTE

En la siguiente gráfica se muestra la frecuencia absoluta de cada FC en el conjunto de SVG y dentro de estos, como se distribuyen entre los siniestros viales con y sin conductor extranjero implicado. Conviene aclarar que en cada siniestro vial pueden concurrir uno o varios factores como desencadenantes del siniestro.



Gráfica 2. FC en SVG con y sin conductor extranjero implicado. Fuente Arena2. Elaboración propia

Como se puede observar en la gráfica, el FC que más se repite tanto en el total de SVG como en los grupos de SVGCE y SVGSE en los que se divide, es la DISTRACCIÓN, seguido de la VELOCIDAD INADECUADA y NO RESPETAR LA PRIORIDAD. Con frecuencia mucho menor se repite los factores concurrentes ALCOHOL, CANSANCIO O SUEÑO y NO MANTENER EL INTERVALO DE SEGURIDAD. El resto de los FC tienen una incidencia muy baja en los tres grupos de siniestros viales estudiados no resultando relevantes a nivel estadístico, por lo que no se tendrán en cuenta en las siguientes fases del estudio.

#### FACTOR CONCURRENTENTE Y RESPONSABILIDAD EN SINIESTRO VIAL.

El FC es un indicador que se relaciona directamente con el conductor del vehículo responsable del siniestro vial por lo que vamos a analizar ahora, la frecuencia de este indicador entre los siniestros viales con conductor extranjero implicado en los que fue el conductor extranjero el responsable del siniestro para ponerlo en relación con el conjunto de SVG.

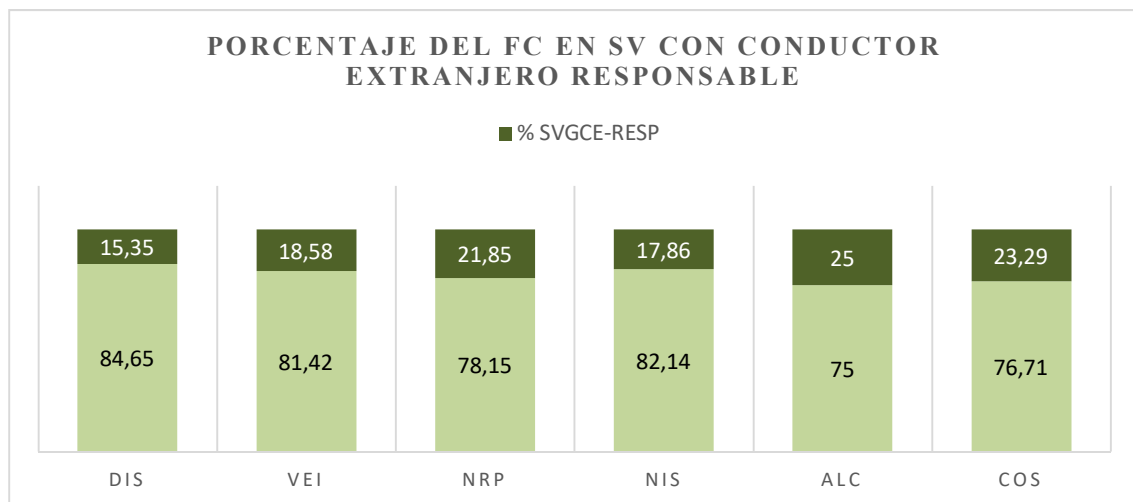
Para ello, vamos a comprobar cual/es de los FC resultaron más frecuentes en los siniestros viales graves con responsabilidad de un conductor extranjero (en adelante SVGCE-RESP), para centrar nuestro estudio en estos y despreciar los que por su escasa incidencia tengan un peso irrelevante en el total.

Tabla 9. Factor concurrente en SVG cuando el conductor extranjero es el responsable del SV.

FACTOR CONCURRENTE SVGCE-RESP												
	DIS	VEI	NRP	NIS	AAR	GIN	CNE	CTE	IAN	IPE	ALC	DRG
TOTAL, EN SVG	391	183	119	56	28	45	12	6	4	45	76	18
EN SVGCE-RESP	<b>60</b>	<b>34</b>	<b>26</b>	<b>10</b>	8	6	3	2	1	4	<b>19</b>	4
	ECV	MET	COS	INE	AVM	OBR	MEV	EFD	ECS	OBS	OTR	
TOTAL, EN SVG	13	10	73	10	10	0	4	21	0	7	88	
EN SVGCE-RESP	1	1	<b>17</b>	4	2	0	2	2	0	1	19	

Fuente Arena2. Elaboración propia

A la vista de los datos mostrados en la tabla, en la siguiente gráfica vamos a centrar el estudio solo en los seis FC que más se repiten y se va a mostrar en qué proporción de siniestros viales graves aparecen los SVGCE-RESP con un determinado FC.



Gráfica 3. Porcentaje del FC en SVG cuando el conductor extranjero es responsable del SV.

Fuente Arena2. Elaboración propia

Haciendo un análisis pormenorizado de los datos mostrados, se puede concluir que, de todos los siniestros viales graves con FC NO RESPETAR LA PRIORIDAD DE PASO, un conductor extranjero fue responsable del 21,85 %, de los siniestros viales graves con FC CANSANCIO O SUEÑO, un conductor extranjero fue responsable del 23,29 % y por último el dato más llamativo, de los siniestros viales graves cuyo FC fue el ALCOHOL, en el 25 % (uno de cada cuatro), el responsable del siniestro fue un conductor extranjero.

#### NACIONALIDAD CONDUCTOR RESPONSABLE Y FACTOR CONCURRENTES

En apartados anteriores se analizaron los siniestros viales graves y se indicó la incidencia de la nacionalidad del conductor extranjero en el dato de responsabilidad concluyéndose que, tomados por nacionalidad, en casi todos los casos, los conductores extranjeros mostraban datos de responsabilidad en siniestro vial grave superiores a lo que su población suponía en el conjunto de la población de la Región de Murcia, tal y como se muestra en la tabla 5.

A continuación, se muestra una tabla en la que se puede observar la frecuencia con la que se repite cada FC de los seis más importantes, entre los conductores extranjeros con responsabilidad en siniestro vial grave, divididos por nacionalidad.

*Tabla 10. FC en SVG con responsabilidad del conductor extranjero por nacionalidad del conductor*

FACTOR CONCURRENTES EN SVG CON RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR EXTRANJERO						
NACIONALIDAD CONDUCTOR EXTRANJERO RESPONSABLE	FACTORES CONCURRENTES					
	DIS	VEI	NRP	NIS	ALC	COS
MARRUECOS	22	13	17	3	7	5
ECUADOR	11	5	3	3	6	5
REINO UNIDO	6	2	2			
RUMANIA	3	5	2	1	0	1
BOLIVIA	3	3			1	
UCRANIA	2	1			1	
MALI	2	1		1		1

*Fuente Arena2. Elaboración propia*

Nuevamente se comprueba que son los conductores procedentes de Marruecos y Ecuador los que presentan unos valores más abultados dado que son los que tienen una frecuencia superior en responsabilidad en siniestro vial grave.

Dicho esto, vamos a referirnos únicamente a los conductores de esas dos nacionalidades y en la siguiente tabla vamos a mostrar cuales fueron los factores que concurrieron en los siniestros viales graves de los que fueron responsables y el porcentaje que este dato supuso del total de ese concreto factor.

*Tabla 11. Porcentaje del FC conductor responsable SVG nacionalidad Marruecos y Ecuador*

PORCENTAJE DEL FC CONDUCTOR RESPONSABLE						
NACIONALIDAD CONDUCTOR EXTRANJERO RESPONSABLE	FACTORES CONCURRENTES					
	DIS	VEI	NRP	NIS	ALC	COS
TODOS LOS CONDUCTORES	391	183	119	56	76	73
% FC SVG	100	100	100	100	100	100
CONDUCTOR MARROQUÍ	22	13	17	3	7	5
% CONDUCTOR MARROQUÍ	<b>5,63</b>	<b>7,10</b>	<b>14,29</b>	<b>5,36</b>	<b>9,21</b>	<b>6,85</b>
CONDUCTOR ECUATORIANO	11	5	3	3	6	5
% CONDUCTOR ECUATORIANO	<b>2,81</b>	<b>2,73</b>	<b>2,52</b>	<b>5,36</b>	<b>7,89</b>	<b>6,85</b>
<b>% TOTAL COND MARR + ECUA</b>	<b>8,44</b>	<b>9,84</b>	<b>16,81</b>	<b>10,71</b>	<b>17,11</b>	<b>13,70</b>

*Fuente Arena2. Elaboración propia*

Así, analizando los datos de esta forma podemos concluir que en el 16,81 % de los SVG con FC NO RESPETAR LA PRIORIDAD y en el 17,11 % de los SVG con FC ALCOHOL fue responsable del siniestro un conductor marroquí o un conductor



ecuatoriano cuando entre ambas nacionalidades suman el 7,07 % de la población de la región.

### TIPO DE ACCIDENTE

El tipo de accidente es un factor más que se estudia cuando se investiga un siniestro vial. El método utilizado para determinar el tipo de accidente y la secuenciación de este es el método METRAS (Measuring and Recording Traffic Accident Sequence)<sup>3</sup> mediante el cual, el instructor, con el estudio y análisis del siniestro vial establece y refleja en el aplicativo ARENA2, en qué orden ocurrieron los distintos eventos (tipos de accidente) en un siniestro vial grave y las unidades (vehículos, peatones etc.,) que se vieron afectadas, así como, cual fue el evento que desencadenó las consecuencias más gravosas de los implicados en el siniestro (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2023).

De este modo, este dato, queda reflejado en el informe arena de cada siniestro mediante la asignación, en el campo correspondiente, de uno de los 53 eventos (tipos de accidente), que se dividen en 8 categorías, como se puede observar en la siguiente imagen extraída de la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

SECUENCIA DEL ACCIDENTE (CUMPLIMENTAR SÓLO EN CASO DE ACCIDENTES GRAVES O MORTALES)		TIPOS DE EVENTOS:																												
<p>Los vehículos se identificarán como V1, V2, V3, V...</p> <p>Los peatones se identificarán como P1, P2, P3, P...</p> <p>Los conductores que hayan sido atropellados (se han caído del vehículo, estaban subiendo o bajando del mismo...) se identificarán como C. Se le asignará un número C1, C2, C3 teniendo en cuenta el vehículo en que viajaban). En el caso de los pasajero se utilizará PA1, PA2... siguiendo la misma lógica.</p>		<p><b>COLISIÓN ENTRE VEHÍCULOS</b></p> <p>1. COLISIÓN FRONTAL</p> <p>2. COLISIÓN FRONTAL LATERAL AFECTANDO EL LADO DERECHO</p> <p>3. COLISIÓN FRONTAL LATERAL AFECTANDO EL LADO IZQUIERDO</p> <p>4. COLISIÓN LATERAL O REFLEJA</p> <p>5. RASPADO POSITIVO</p> <p>6. RASPADO NEGATIVO</p> <p>7. COLISIÓN POR DETRÁS, ALCANCE O EN CARAVANA</p> <p>8. ALCANCE INVERSO</p> <p>9. COLISIÓN POSTERIOR-LATERAL</p> <p>10. EMPOTRAMIENTO</p> <p><b>ATROPELLO</b></p> <p>11. ATROPELLO A PERSONA</p> <p>12. ATROPELLO A ANIMAL</p> <p><b>CAÍDA</b></p> <p>13. CAÍDA EN LA VÍA</p> <p>14. CAÍDA DE PASAJERO DENTRO DE BUS</p> <p><b>CHOQUE CONTRA OBSTÁCULO</b></p> <p>15. ELEMENTOS DE OBRAS</p> <p>16. CONOS U OTROS ELEMENTOS DE BALIZA MÓVILES</p> <p>17. VALLA (NO BARRERA DE SEGURIDAD)</p> <p>18. DESPRENDIMIENTOS DE PIEDRA O VEGETACIÓN</p> <p>19. VEHÍCULO DETENIDO</p> <p>20. CARGA O ELEMENTOS DE OTROS VEHÍCULOS</p> <p>21. VEHÍCULOS IMPLICADOS EN ACCIDENTE PREVIO</p> <p><b>SALIDA DE LA CALZADA</b></p> <p>22. SALIDA POR LA DERECHA</p> <p>23. SALIDA POR LA IZQUIERDA</p> <p>24. SALIDA EN LÍNEA RECTA</p> <p>25. CRUCE DE MEDIANA</p> <p>26. INVASIÓN DE OTRA VÍA O CALZADA</p> <p>27. RETORNO A LA VÍA</p>																												
<p><b>MÉTODO METRAS DE SECUENCIACIÓN DEL ACCIDENTE</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>UNIDADES IMPLICADAS</th> <th>EVENTOS</th> <th>SUCESO MÁS GRAVE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table> <p>Ejemplar 1: </p> <p>Ejemplar 2: </p> <p>Ejemplar 3: </p> <p>Como guía puede identificar en estos diagramas a qué ejemplar en papel corresponde cada vehículo o peatón (si hay más de dos vehículos o más de un peatón) y el color que lo representa en papel (V1, P1...).</p>		UNIDADES IMPLICADAS	EVENTOS	SUCESO MÁS GRAVE																									<p><b>CHOQUE CONTRA ELEMENTOS FIJOS</b></p> <p>28. GLORIETA</p> <p>29. REFUGIO ISLETA</p> <p>30. BORDILLO</p> <p>31. BOLLARDOS</p> <p>32. SEÑAL DE TRÁFICO</p> <p>33. SETOS, ARBUSTOS</p> <p>34. ÁRBOL</p> <p>35. FAROLA O POSTE</p> <p>36. CONTENEDOR</p> <p>37. FUENTE O ESTATUA</p> <p>38. PARADA DE BUS</p> <p>39. BARRERA DE CONTENCIÓN DE VEHÍCULOS</p> <p>40. BARRERA DE PASO A NIVEL</p> <p>41. AMORTIGUADORES DE IMPACTO</p> <p>42. PASO SALVACUNETAS</p> <p>43. PUENTE O TÚNEL</p> <p>44. DIQUE, MURO DE CONTENCIÓN</p> <p>45. CASA, MURO O EDIFICIO</p> <p>46. MURO DE NIEVE O HIELO</p> <p>47. ROCA</p> <p>48. OTROS ELEMENTOS</p> <p><b>VUELCO, INCENDIO, REVENTÓN, OTRO TIPO</b></p> <p>49. GIROS SOBRE SÍ MISMO</p> <p>50. VUELTAS DE TONEL O DE CAMPANA</p> <p>51. VUELCO DEL VEHÍCULO</p> <p>52. INCENDIO DEL VEHÍCULO</p> <p>53. DESPEÑAMIENTO</p> <p>54. INMERSIÓN</p> <p>55. DESPLAZAMIENTO DE LA CARGA</p> <p>56. SEPARACIÓN DE UNIDADES DE CARGA</p> <p>57. DESPRENDIMIENTO DE CARGA</p> <p>58. OTRO TIPO DE SUCESO</p> <p><b>VEHÍCULO IMPLICADO SIN EVENTO</b></p> <p>59. SIN EVENTO O IMPLICADO SIN CHOQUE NI COLISIÓN</p>	
UNIDADES IMPLICADAS	EVENTOS	SUCESO MÁS GRAVE																												
<p>NOTA: El vehículo o peatón que haya intervenido en primer lugar en un evento del accidente se situará en la primera columna de la secuenciación, y así sucesivamente. En el caso de vehículos que han intervenido en el accidente pero no han sufrido directamente las consecuencias del mismo se indicarán en la tabla y se indicará: Evento 59.</p>																														

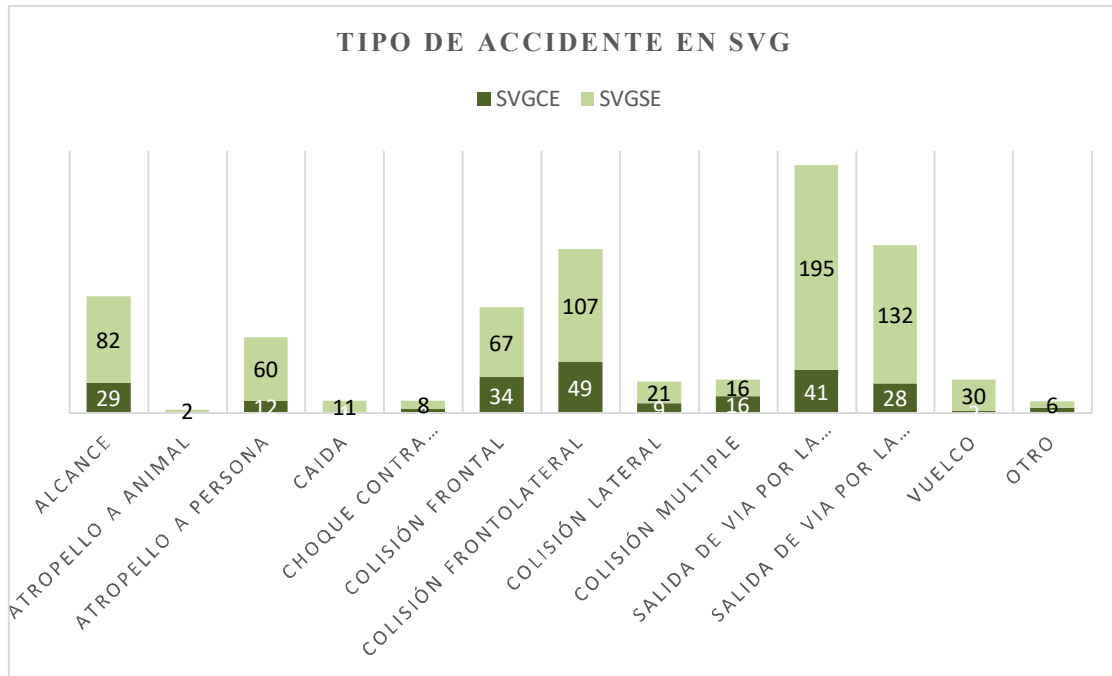
Gráfica 4. Secuencia del accidente. Fuente. Orden INT/2223/2014.

### ANÁLISIS DEL TIPO DE ACCIDENTE

Mediante el análisis del tipo de accidente se pretende conocer si en el conjunto de SVG existe algún tipo de accidente (en adelante TA) que resulte anormalmente frecuente entre los conductores extranjeros.

<sup>3</sup> Manual de contenidos aplicación ARENA 2

Para ello, vamos a mostrar la información correspondiente en una gráfica, en la que se pueden observar la frecuencia absoluta de los diferentes TA grabados en el aplicativo ARENA2 tanto en el conjunto de todos los SVG como en los SVG con un conductor extranjero implicado (SVGCE) y en los SVG sin conductor extranjero implicado (SVGSE), así como la frecuencia relativa de cada TA en el total de los 968 SVG que se estudian.



Gráfica 5. Tipo de accidente en SVG según tipo de conductor.  
Fuente ARENA2. Elaboración propia

Como se puede observar, algunos TA estuvieron poco representados en el conjunto de siniestros viales graves por lo que su estudio carece de valor estadístico, centrándonos en adelante en el estudio en los seis TA más frecuentes que son el ALCANCE, ATROPELLO A PERSONA, COLISIÓN FRONTAL, COLISIÓN FRONTOLATERAL, SALIDA DE VÍA POR LA DERECHA Y POR LA IZQUIERDA.

De esta forma podemos comprobar que 33,66 % (34 de 67) de los siniestros viales graves que se produjeron por COLISIÓN FRONTAL y el 31,41 % (49 de 107) de los que se produjeron por COLISIÓN FRONTOLATERAL, ocurrieron habiendo un conductor extranjero implicado en el siniestro.

Dado que el tipo de accidente está directamente relacionado con el conductor responsable del siniestro vial, vamos a comprobar con qué frecuencia se dio cada TA en los siniestros viales de los que fueron responsables los conductores extranjeros.

Como ya se ha indicado, los conductores extranjeros fueron responsables del 16,94 % de todos los siniestros viales graves, así que para averiguar si un determinado tipo de accidente se da entre los siniestros viales con conductor extranjero responsable en un porcentaje relevante habrá que comparar su frecuencia con ese dato.

Tabla 12. Porcentaje del TA en SVG con conductor extranjero implicado siendo el responsable del SV

FRECUENCIA DEL TA EN LOS SVGCE-RESP			
TIPO DE ACCIDENTE	EN SVGCE RESP	% DEL TA SOBRE SVG	EN SVG
ALCANCE	12	10,81	111
ATROPELLO A PERSONA	8	11,11	72
COLISIÓN FRONTAL	21	<b>20,79</b>	101
COLISIÓN FRONTOLATERAL	35	<b>22,44</b>	156
SALIDA DE VIA POR LA DERECHA	38	16,10	236
SALIDA DE VIA POR LA IZQUIERDA	27	16,88	160
OTROS TIPOS DE ACCIDENTE	23	17,42	132
TOTAL	164		968

Fuente ARENA2. Elaboración propia

Dicho esto, a la vista de los datos que nos muestra la tabla podemos concluir que en el 20,79 % de siniestros viales graves por COLISIÓN FRONTAL y en el 22,44 % de los que se produjeron por COLISIÓN FRONTOLATERAL, un conductor extranjero fue el responsable del siniestro.

## INFRACCIÓN A LA NORMA

### ACTIVIDAD INFRACTORA

El sistema viario está formado principalmente por el factor humano, el factor infraestructura y el factor vehículo a los que podemos sumar los factores ambiental y normativo.

El siniestro vial ocurre cuando se produce un fallo en uno o varios de estos factores, bien por una acción voluntaria o involuntaria del conductor o una disfunción notable de las condiciones de la infraestructura, el ambiente o del vehículo.

Evidentemente, no todos los factores tienen el mismo peso en la causa de los siniestros viales siendo el factor humano el más importante, quedando el resto de los factores relegados a un segundo plano.

En la 1º Semana Mundial sobre Seguridad Vial de la ONU celebrada del 23 al 29 de abril de 2007 (Organización Mundial de la Salud, 2006) uno de los mensajes clave fue “la seguridad vial no es accidental”. Desde entonces resulta más adecuado utilizar el término “siniestro vial” que “accidente de tráfico” para referirnos al hecho “causal” que no “casual” que ocurre cuando se produce la alteración del sistema viario y ocurre el siniestro.

Como antesala al siniestro vial, en muchas ocasiones ocurre lo que podemos denominar “incidentes” que son aquellos hechos que se producen durante la conducción y que constituyen situaciones peligrosas o arriesgadas que en la mayoría de las ocasiones no acaban produciendo un siniestro vial, aunque, si son reiteradas, probablemente terminarán por provocarlo.

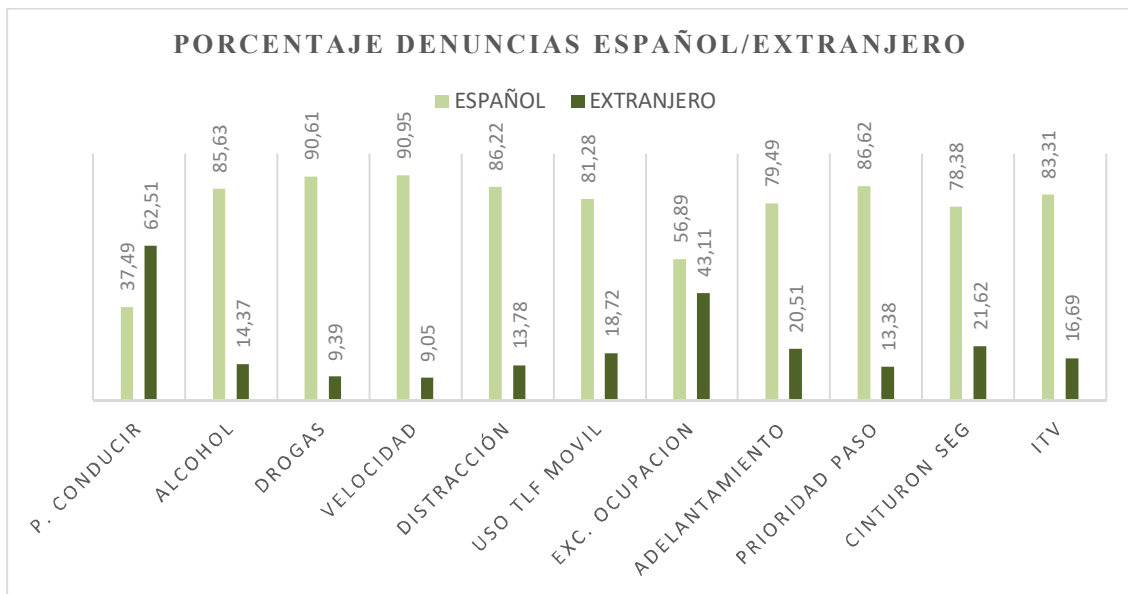
Dicho esto, en el presente apartado se intentará determinar si existe una relación directa entre los incidentes viales que ocurren durante el hecho de la conducción y los siniestros viales que se producen o dicho de otro modo, entre las infracciones a la norma en la circulación viaria y la ocurrencia de siniestros viales, en los que se ven implicados conductores extranjeros en la Región de Murcia.

Como es sabido, las infracciones a la norma viaria pueden tener un carácter administrativo o penal y que tenga uno u otro depende de la gravedad del reproche que el legislador ha considerado que merece la acción realizada.

### INFRACCIÓN A LA NORMA ADMINISTRATIVA

Para poder establecer la relación entre las infracciones administrativas a la normativa vial (Ley de Seguridad Vial y Reglamentos) y los siniestros viales y sus consecuencias, se ha estudiado la frecuencia de 11 tipos de infracciones detectadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en la Región de Murcia. Cada una de las denuncias estudiadas se relaciona con uno o varios de los factores concurrentes (en adelante FC) más importantes en los siniestros viales en los que se ven implicados los conductores extranjeros en la Región de Murcia o bien con las consecuencias en víctimas de estos siniestros viales.

El estudio citado ha consistido en el análisis de la frecuencia de esas infracciones en las vías interurbanas de la Región de Murcia entre los años 2014 y 2022, el cual se muestra en la siguiente gráfica.



Gráfica 6. Porcentaje de denuncias por tipo de denuncia y tipo de conductor. Fuente. ATGC. Sección de Estudios y Análisis Estadísticos. Elaboración propia

Realizando un análisis de la información mostrada se observa que el 62,51 % de las denuncias por conducir careciendo de permiso de conducir las comenten los conductores extranjeros. El dato revela que muchos extranjeros conducen en España sin su permiso de conducir en regla lo que se traduce en la carencia de habilidades y

conocimiento de la normativa vial además de falta de pericia y experiencia en la conducción que en muchas ocasiones desencadena el siniestro vial.

Los siniestros viales en los que el conductor extranjero es responsable y que se pueden relacionar con este tipo de infracción son aquellos en los que el FC está relacionado con la falta de pericia o con el desconocimiento de la norma como es la velocidad inadecuada (VEI) en los que el conductor extranjero es responsable del 18,58 % de los SVG, el hecho de no respetar la prioridad (NRP) en los que es el responsable del 21,85 % de los SVG o el de no mantener el intervalo de seguridad (NIS) en los que es responsable del 17,86 % de los SVG.

En el caso de las denuncias por superar las tasas de alcoholemia estas suponen el 14,37 % del total para los conductores extranjeros, cuando el porcentaje del SVG con FC alcohol con responsabilidad para el conductor extranjero es del 25 % por lo que se observa relación directa entre la actividad infractora del conductor extranjero y las consecuencias en el número de SVG de los que es responsable por esta causa.

Las denuncias por distracción a conductores extranjeros suponen el 13,78 % en su versión del art. 18 del RGCir y el 18,72 % en su versión del art. 76 de la LSV<sup>4</sup> (uso del teléfono móvil mientras se conduce). La responsabilidad del conductor extranjero en SVG con FC relacionado con este tipo de infracción es del 15,35 % en FC distracción (DIS), 17,86 % en FC no mantener el intervalo de seguridad (NIS) y del 23,29 % en FC cansancio o sueño (COS), todas ellas relacionadas con el FC distracción.

Respecto de las denuncias por exceso de ocupación que las interpuestas a los conductores extranjeros suponen el 43,11 % del total, tienen importancia al ponerlas en relación con el número de víctimas. Así, si decimos que el 17,83 % de los fallecidos y el 17,93 % de los heridos graves en SVG eran ocupantes de un vehículo conducido por un extranjero, se observa una relación directa entre la actividad infractora por esta causa y las consecuencias graves de los siniestros viales que se derivan.

En este apartado también se puede incluir la actividad infractora por no hacer uso del cinturón de seguridad o SRI (sistema de retención infantil) con un porcentaje de denuncias del 21,62 % a extranjeros (conductores u ocupantes), relacionada directamente con los datos de fallecidos y heridos graves ocupantes de vehículos conducidos por el conductor extranjero implicados en SVG.

En el caso de la infracción de adelantamiento antirreglamentario en la que el conductor extranjero tiene un porcentaje de infracción del 20,51 % resulta directamente proporcional al porcentaje del 28,6 % que suponen los SVG con FC adelantamiento antirreglamentario (AAR) de los que los conductores extranjeros fueron responsables.

Respecto de las denuncias a conductores extranjeros por no respetar la prioridad de paso, en las que se dio una proporción del 13,38 %, estas se relacionan con el porcentaje del 21,89 % de los SVG con FC no respetar la prioridad (NRP) de las que los conductores extranjeros fueron responsables.

---

<sup>4</sup> Ley de Seguridad Vial

## INFRACCIÓN VIAL EN EL ORDEN PENAL

Los delitos contra la Seguridad Vial se encuentran tipificados en el Capítulo IV, Título XVII, artículos del 379 al 385ter, de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en adelante CP.

Los artículos del 379 al 382 y 354 al 385, del CP tipifican conductas que ya están castigadas como infracción administrativa pero que, el legislador, atendiendo a criterios de gravedad de la conducta, ha decidido castigar con más severidad en el orden penal. Así, por ejemplo, el artículo 379.1 CP tipifica la misma conducta que los artículos 76.a y 77.a LSV (art. 42 a 52 RGCir<sup>5</sup>) relativa a los excesos de velocidad, o el artículo 379.2 CP que tipifica la misma conducta que los artículos 14 y 77.c de la LSV, pero en este caso en relación con el consumo de alcohol y/o drogas.

Es decir, las acciones que los delitos contra la seguridad vial del CP castigan, son acciones que comprometen la seguridad vial y, como en el caso de las infracciones administrativas, constituyen incidentes de tráfico que son la antesala de la ocurrencia de un siniestro vial, considerando por tanto que existe una relación directa entre las tasas de criminalidad vial y las de siniestralidad.

Por tal motivo, se han estudiado las tasas de criminalidad vial de los conductores en general y de los conductores extranjeros en particular, en la Región de Murcia y en el resto de España (Ministerio del Interior, 2022) Portal Estadístico de Criminalidad del Ministerio del Interior.

*Tabla 13. Detenidos/investigados delitos contra la seguridad vial España (periodo 2014/2021)*

DETENIDOS/INVESTIGADOS DELITOS CONTRA LA SV ESPAÑA	
NACIONALIDAD DETENIDOS - INVESTIGADOS	NÚMERO
ESPAÑOLES	223.540
EXTRANJEROS	61.815
TOTAL, DETENIDOS/INVESTIGADOS	285.355
% EXTRANJEROS SOBRE TOTAL	<b>21,66</b>

*Fuente. Portal estadístico de criminalidad (MI). Elaboración propia*

*Tabla 14. Detenidos/investigados delitos contra la seguridad vial R. Murcia (periodo 2014/2021)*

DETENIDOS/INVESTIGADOS DELITOS CONTRA LA SV MURCIA	
NACIONALIDAD DETENIDOS - INVESTIGADOS	NÚMERO
ESPAÑOLES	5.204
EXTRANJEROS	2.627
TOTAL, DETENIDOS/INVESTIGADOS	7.831
% EXTRANJEROS SOBRE TOTAL	<b>33,55</b>

*Fuente. Portal estadístico de criminalidad (MI). Elaboración propia*

<sup>5</sup> Reglamento General de Circulación

Como se puede observar, en el conjunto de todo el país, en el periodo de tiempo indicado, el porcentaje de extranjeros detenidos/investigados por delito contra la seguridad vial fue del 21,66 %, mientras que, en la Región de Murcia este se elevó hasta 33,55 %.

## CONCLUSIONES

Los extranjeros suponen el 14,64 % de la población de la región de Murcia, el 9,54 % de los conductores censados y son titulares del 11,24 % de todos los vehículos.

El 75,47 % de los permisos de conducir expedidos en España a extranjeros se ha hecho en virtud de los distintos convenios de canje que existen con sus países de origen y solo el 24,53 % se ha obtenido previo examen en la Jefatura de Tráfico correspondiente.

Un conductor extranjero estuvo implicado en el 24,62 % de todos los siniestros viales con víctimas, en el 23,86 % de todos los siniestros viales graves y en el 23,94 % de los siniestros viales con fallecidos. El 16,1 % de todos los conductores o peatones implicados en un siniestro vial grave eran extranjeros.

En el 33,66 % de los siniestros viales graves que se produjeron por COLISIÓN FRONTAL y en el 31,41 % de los que se produjeron por COLISIÓN FRONTOLATERAL, hubo un conductor extranjero implicado.

Un conductor extranjero fue responsable del 16,94 % de todos los siniestros viales graves pero este porcentaje se vio incrementado notablemente cuando en el siniestro vial concurrieron los factores NO RESPETAR LA PRIORIDAD con un 21,8 %, ALCOHOL con un 25 % y CANSANCIO O SUEÑO con un 23,3 %.

Al analizar los datos de responsabilidad en siniestro vial grave en función de la nacionalidad del conductor se ha observado que, aquellas nacionalidades con un peso importante en el conjunto de la población de la región, como son marroquíes, ecuatorianos, británicos y rumanos, en todos los casos el porcentaje de responsabilidad en siniestro vial grave supera al peso de su propia población en la región y de entre todos se destacaron los de nacionalidad ecuatoriana que pese a constituir solo el 1,16 % de la población fueron responsables del 2,89 % de los siniestros viales graves.

Como dato representativo se ha demostrado que, de todos los siniestros viales graves en los que el factor concurrente fue NO RESPETAR LA PRIORIDAD, en el 16,81 % el conductor responsable fue de nacionalidad marroquí o ecuatoriana y lo mismo ocurrió en el 17,11 % de los siniestros viales graves con factor concurrente ALCOHOL, cuando entre las dos nacionalidades suman solo el 7,08 % de la población de la región.

En relación con el tipo de accidente hemos sabido que, en el 20,79 % de siniestros viales graves por COLISIÓN FRONTAL y en el 22,44 % de los que se produjeron por COLISIÓN FRONTOLATERAL, un conductor extranjero fue el responsable del siniestro.

Sobre las consecuencias de toda esta presencia de conductores extranjeros en la siniestralidad vial, a lo largo de este trabajo se han calculado los porcentajes de fallecidos y heridos graves. De esta forma se ha sabido que, al menos hubo un conductor extranjero



implicado en los siniestros viales en los que se produjeron el 27,39 % de los fallecidos y el 27,84 % de los heridos graves. Que el 17,83 % de los fallecidos y el 17,93 % de los heridos graves en siniestro vial se produjeron entre los ocupantes de un vehículo conducido por un extranjero y que el 19,1 % de los fallecidos y el 19,93 % de los heridos graves en siniestro vial se produjeran como resultado del 16,94 % de los siniestros viales en los que el conductor extranjero fue el responsable.

Respecto de la infracción a la norma, a través del presente estudio se ha podido concluir que existe una relación directa entre las infracciones de tráfico que cometen los conductores extranjeros y los siniestros viales que sufren y de los que son responsables, así como de las consecuencias que se producen en esos siniestros viales.

De esta forma, se han podido saber que el 14,37 % de todas las infracciones por alcoholemia las han cometido conductores extranjeros habiéndose detectado que son responsables del 25 % de todos los siniestros viales graves con factor concurrente alcoholemia. Que son responsables del 13,78 % de las infracciones por distracción y responsables del 15,35 % de los siniestros viales graves producidos por esa causa. Que son autores del 18,72 % de las infracciones por uso del teléfono móvil mientras conducían y responsables del 17,86 % de los siniestros viales por no mantener el intervalo de seguridad (accidente por alcance) relacionado directamente con la distracción al volante.

Que, mientras que entre los ocupantes de los vehículos conducidos por extranjeros se da un porcentaje del 17,83 % de fallecidos y 17,93 % de heridos graves, estos son responsables del 43,11 % de las infracciones por exceso de ocupación y el 21,62 % de las infracciones por no usar el cinturón de seguridad. Que mientras que los conductores extranjeros son responsables del 13,38 % de las infracciones por no respetar la prioridad de paso, son a su vez responsables del 21,89 % de todos los siniestros viales graves que se producen por esta causa.

En relación con la delincuencia vial, se ha podido saber que en la Región de Murcia los extranjeros son el 33,55 % de todos los delincuentes viales que han sido investigados o detenidos, mientras que en España ese porcentaje es del 21,66 %.

Toda esta actividad infractora es la que podría explicar los elevados índices de implicación de los conductores extranjeros en siniestros viales, las elevadas tasas de responsabilidad en siniestro vial y los elevados índices de letalidad y lesividad que sufren los ocupantes de vehículos conducidos por extranjeros.

## PROPUESTAS

En el presente trabajo se ha podido observar que, en muchas ocasiones existe una acusada desproporción entre los datos referentes a la presencia de extranjeros en la Región de Murcia (residentes, conductores, etc...) y los que se corresponden con los datos de siniestralidad y con los factores que rodean a esta.

Culpar de esta desproporción a una deficiente formación de los conductores extranjeros sería muy aventurado sin disponer de datos más precisos que justifique esta afirmación.

No obstante, siendo la formación precisamente una de las “áreas estratégicas” de la Estrategia de Seguridad Vial 2030 (personas formadas y capaces), convendría revisar los Convenios de Canje del Permiso de Conducir que España mantiene con algunos países y analizar si realmente la formación de los conductores en esos países es equiparable a la que se imparte en España y si esta es supervisada y controlada de manera eficaz por autoridades que estén en condiciones de impedir el fraude en la obtención de las autorizaciones para conducir.

Al margen de esto, dado que, en muchos casos, los extranjeros que viven en la Región de Murcia se establecen en comunidades más o menos cerradas, formadas en su mayor parte por sus propios compatriotas, el resultado del presente estudio podría servir de herramienta a las policías encargadas de la vigilancia del tráfico para establecer, en esos lugares, una vigilancia de la seguridad vial, orientada a la corrección de infracciones concretas que la haría más eficaz.

## BIBLIOGRAFÍA

Centro Regional Estadístico de Murcia - CARM. (2023). *econet.carm.es*.

Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital. (2023). *www.ine.es*.

Ministerio del Interior. (2014). *OM INT/2223/14 por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de accidentes de Tráfico*. Madrid: BOE.

Ministerio del Interior. (2022). *Portal estadístico de Criminalidad*. Obtenido de <https://estadisticasdecriminalidad.ses.mir.es/publico/portalestadistico/>

Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2023). *Manual de contenidos aplicación ARENA II*. Madrid: DGT.

Oficina del Dato, DGT. (2023). *Informe sobre conductores y vehículos*.

Organización Municipal de la Salud, O. (2006). *La Seguridad Vial no es accidental. Manual de actividades*.



**José Antonio Mérida Fernández**  
Jefe Provincial de Tráfico de Zaragoza  
Master en Seguridad Vial y Tráfico por la  
Universidad Carlos III de Madrid.  
Programa de Alta Dirección del Instituto  
Nacional de Administración Pública.  
Funcionario de Carrera de la Escala Superior de  
Técnicos de Tráfico.

**RIESGOS ASOCIADOS A LA  
INTERVENCIÓN EN SINIESTROS VIALES  
CON IMPLICACIÓN DE VEHÍCULOS  
ELÉCTRICOS**



## RIESGOS ASOCIADOS A LA INTERVENCIÓN EN SINIESTROS VIALES CON IMPLICACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

**Sumario:** 1. INTRODUCCIÓN. 2. LA IRRUPCIÓN DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO EN LA MOTORIZACIÓN. 3. RIESGOS ESPECÍFICOS ASOCIADOS A VEHÍCULOS ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS. 4. RESPUESTA A LAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN. 4.1. ¿Existe una formación reglada de actuación en intervenciones en siniestros viales con implicación de vehículos eléctricos? 4.2. ¿Existe un protocolo específico unificado de actuación en intervenciones en siniestros viales con esta clase de vehículos? 4.3. ¿Dispone el personal de emergencias de los equipos de protección necesarios para estas intervenciones? 5.- CONCLUSIONES.

**Resumen:** La motorización del futuro da paso a vehículos con sistemas de propulsión eléctrica e híbrida. Durante esta transición, impulsada desde las más altas instituciones de la Unión Europea, convivirán vehículos con las nuevas motorizaciones, con vehículos con motores de combustión interna.

La irrupción del vehículo eléctrico e híbrido trae consigo una serie de riesgos específicos, por lo que la realización de un rescate por parte de los equipos de emergencia puede convertirse en un riesgo si no se tienen en cuenta determinadas premisas antes y durante la actuación.

La garantía de una atención rápida y eficaz a la víctima de un siniestro vial vendrá pareja a la seguridad del personal de intervención y, ésta a la dotación de los necesarios equipos de protección, a una adecuada formación de los mismos y a la existencia de protocolos de actuación específicos para los intervinientes.

**“Abstract”:** The motorization the future gives way to vehicles with electric and hybrid propulsion systems. During this transition, promoted by the highest institutions of European Union, vehicles with the new engines will coexist with vehicles with internal combustion engines.

The irruption of electric and hybrid vehicles brings with it a series of specific risk, so that carrying out a rescue by emergency teams can become a risk if certain premises are not taken into account before and during the action.

The guarantee of rapid and effective attention the victim of a road accident will go the intervention personnel and, this, the provision of the necessary protective equipment, adequate training for them and the existence of safety protocols, specific actions for the participants.

**Palabras clave:** Vehículo eléctrico, siniestro vial, servicio de rescate, protocolo de actuación, formación.

**Keywords:** Electric vehicle, road accident, rescue service, action protocol, training.

## 1. INTRODUCCIÓN.

Un objetivo de la Estrategia de Seguridad Vial es “mejorar el mecanismo para activar la respuesta tras el siniestro de modo que haya una buena coordinación para ejecutar la respuesta entre los distintos intervinientes con objeto de reducir los tiempos de actuación de los servicios de emergencia”, para lo cual es necesario “promover protocolos y mecanismos de coordinación entre los diferentes servicios encargados de rescatar y asistir a las víctimas”, garantizando una atención rápida y eficaz, orientadas a reducir el riesgo de fallecimiento o lesiones graves en personas implicadas en un siniestro, así como la seguridad del personal de intervención y de los usuarios de la vía. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2022)

Ahora bien, la irrupción del vehículo eléctrico e híbrido trae una serie de riesgos específicos, por lo que la realización de un rescate por parte de los equipos de emergencia puede convertirse en un riesgo si no se tienen en cuenta determinadas premisas antes de la actuación, de ahí que cualquier daño que sufra el personal interviniente derivará en una mala, diferida o nula atención a la víctima del siniestro vial.

El objetivo del estudio es analizar el nivel formativo de los servicios de emergencias respecto a la manipulación de vehículos de propulsión eléctrica, así como si dispone del material de protección, de la información de seguridad necesaria y de una metodología integral de actuación unificada, que les proporcione un marco de seguridad en la intervención en siniestros viales y eliminen la preocupación del personal de primera respuesta ante la irrupción del vehículo eléctrico en la motorización.

Se analizan los riesgos específicos asociados a la manipulación de un vehículo eléctrico o híbrido y se efectúa una comparativa de la normativa nacional con la existente en el ámbito internacional en cuanto a formación reglada y protocolos de intervención, así como una evaluación de la situación actual y de las carencias en cuanto a medidas y equipos de seguridad.

El estudio se extiende a otros colectivos implicados como segundos respondedores, en cuanto que intervienen tanto en el supuesto de un siniestro vial como de averías y retirada de vehículos de la vía.

## 2. LA IRRUPCIÓN DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO EN LA MOTORIZACIÓN.

Desde hace más de cien años, el sistema de propulsión predominante de los vehículos ha sido el motor de combustión interna de gasolina o diésel. En los últimos 20 años han aparecido entre otros combustibles alternativos, el gas natural, el hidrógeno y el biodiésel, siendo el vehículo eléctrico de batería (*Battery Electric Vehicle, BEV*) el vehículo de energía alternativa dominante en el mercado.

La Declaración de Estocolmo, recomienda “acelerar el cambio hacia modos de transporte más seguros, limpios, eficientes energéticamente y asequibles”, y el *Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea (UE)* tiene entre sus objetivos para el próximo decenio: “reducir a la mitad el uso de automóviles de “propulsión convencional” en el transporte urbano en 2030, y eliminar estos vehículos en las ciudades en 2050; así como lograr que la logística urbana de los principales centros urbanos en 2030 esté

fundamentalmente libre de emisiones de CO<sub>2</sub>". (Organización Mundial de la Salud, 2020)

Al margen de la polémica desatada por Alemania e Italia, respecto a la inclusión de los e-fuels y la propuesta de permitir las ventas de automóviles nuevos con motores de combustión interna después de 2035 si funcionan con combustibles neutros en carbono, ya se ha dado luz verde a la normativa Euro 7 propuesta por la Comisión Europea que pone fin a la fabricación de coches y furgonetas que emitan CO<sub>2</sub> a partir de 2035, con el objetivo de conseguir la neutralidad climática en la UE en el 2050.

En opinión de Pérez de Lucía, Director General de la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica (AEDIVE), el vehículo eléctrico crecerá de forma importante en su implantación en los próximos años, dado su nivel de mejora en cuanto a autonomía, seguridad y disponibilidad de nuevos materiales y química.<sup>1</sup>

La irrupción del vehículo híbrido y eléctrico es un hecho evidente e imparable, y poco a poco irá reemplazando a los vehículos con propulsión tradicional. Se impone una transición ordenada, en la que convivirán vehículos con las nuevas motorizaciones eléctrica e híbrida, con las clásicas de gasolina y diésel y gas licuado, sin olvidar la irrupción de la pila de hidrógeno, cuando se superen los problemas de producción y almacenamiento. Asimismo, las baterías tendrán mayor capacidad con menor tamaño permitiendo desplazamientos mayores sin necesidad de recarga. Sistemas de carga más rápidos y una mayor disponibilidad de estos en la red de carreteras, junto al incremento de la autonomía son los aspectos considerados más importantes para una mayor implantación del vehículo eléctrico.

El aumento de los vehículos eléctricos e híbridos ha sido exponencial. De acuerdo a la información del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico (DGT), el parque activo de vehículos a diciembre de 2022 en España era de 36.269.824. En cuanto al parque de vehículos híbridos y eléctricos, era de 1.241.120 vehículos<sup>2</sup>, siendo considerablemente mayor el parque de vehículos híbridos respecto al de vehículos eléctricos.

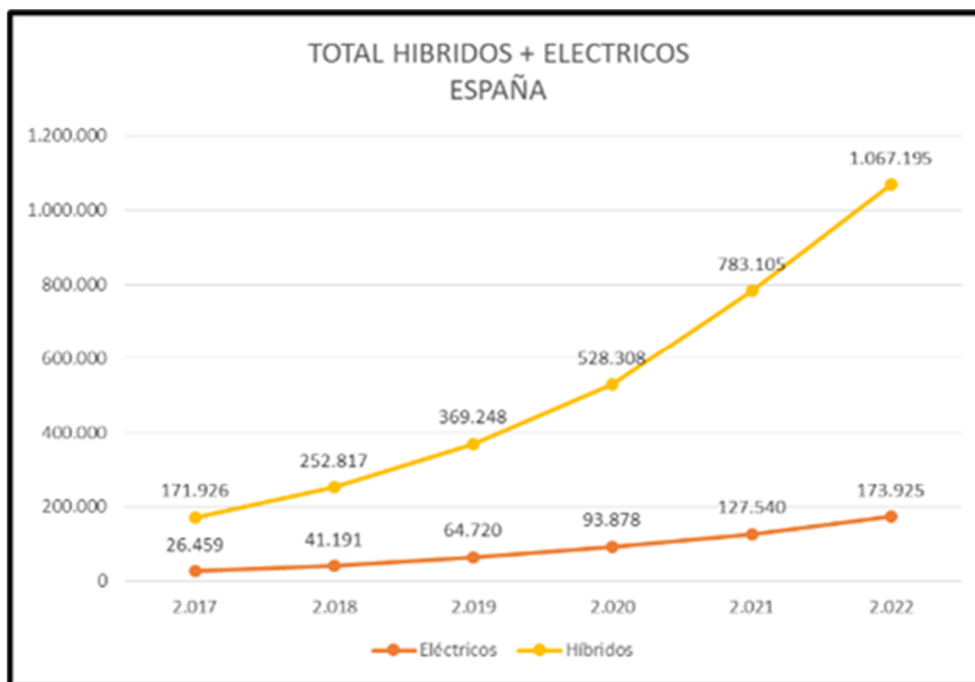
---

<sup>1</sup> Entrevista telefónica el 14 de marzo de 2023.

<sup>2</sup> La cifra de vehículos incluye los vehículos eléctricos de batería y de autonomía extendida (*Battery Electric Vehicle, BEV + Range Extended Electric Vehicle, REEV*) y los vehículos eléctrico híbridos y eléctrico híbrido enchufable (*Hybrid Electric Vehicle, HEV + Plug-in Hybrid Electric Vehicle, PHEV*).



**Figura 1**  
*Parque vehículos híbridos y eléctricos en España (2017-2022)*



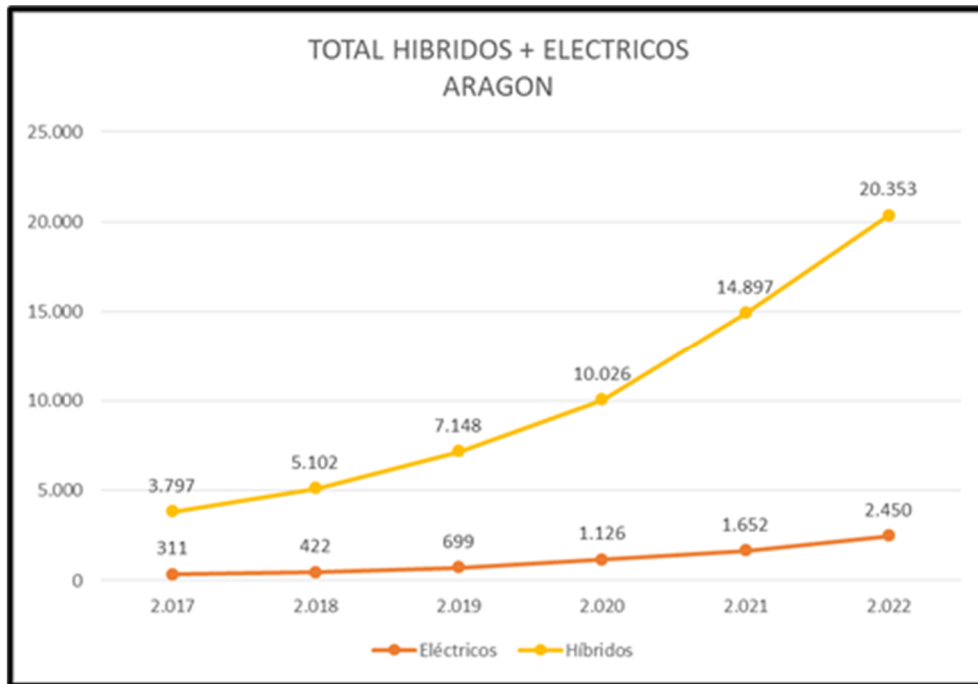
Por clase de vehículo, los turismos ocupan un lugar destacado en cuanto a número de vehículos, tanto eléctricos como híbridos. En el caso de los vehículos eléctricos le siguen las furgonetas, motocicletas y ciclomotores, mientras que la presencia de esta clase de vehículos entre los considerados pesados (camiones y autobuses) tiene poca relevancia respecto al parque total. En el caso de los vehículos híbridos, el parque prácticamente se circunscribe exclusivamente a los turismos y en menor medida a las furgonetas. En la Tabla 1 podemos observar su número y evolución durante los últimos seis años.

**Tabla 1**  
*Número de vehículos híbridos + eléctricos en España por clase de vehículo.*

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Furgonetas</b>	3457	5564	12865	25439	46693	70055
<b>Camiones</b>	1337	1933	2706	4203	5936	8290
<b>Autobuses</b>	436	643	1168	1490	2100	2613
<b>Turismos</b>	179549	265045	384630	547794	803906	1094741
<b>Motocicletas</b>	8264	11423	17926	24907	29047	38185
<b>Ciclomotores</b>	3686	7145	11621	14647	18599	21977
<b>Otros vehículos</b>	1656	2255	3052	3706	4364	5259
<b>Total</b>	198385	294008	433968	622186	910645	1241120

A nivel de Aragón, nuestro ámbito geográfico de estudio, podemos observar en la Figura 2 la evolución y crecimiento del parque de vehículos híbridos y eléctricos, el cual ha sido exponencial durante los últimos seis años, destacando, de manera análoga a la evolución a nivel nacional, el número de vehículos híbridos sobre los eléctricos.

**Figura 2**  
*Parque vehículos híbridos y eléctricos en Aragón (2017-2022)*



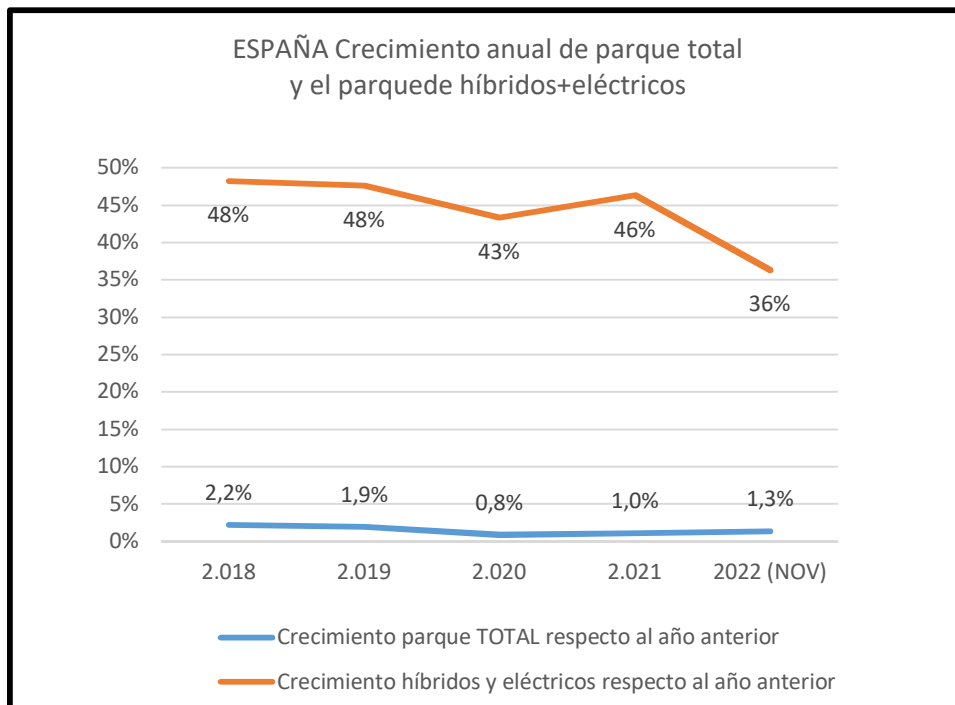
En cuanto al número y evolución del parque de vehículos a nivel de Aragón, al igual que a nivel nacional, destacan los turismos entre los vehículos eléctricos e híbridos, seguido de las furgonetas, predominando los vehículos híbridos sobre los eléctricos. En la Tabla 2, se muestran las cifras y evolución del parque por clase de vehículo.

**Tabla 2**  
*Número de vehículos híbridos + eléctricos en Aragón por clase de vehículo.*

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Furgonetas</b>	44	65	152	338	750	1051
<b>Camiones</b>	26	31	49	60	85	102
<b>Autobuses</b>	4	6	45	62	62	75
<b>Turismos</b>	3860	5224	7285	10265	15034	20675
<b>Motocicletas</b>	81	87	118	172	266	455
<b>Ciclomotores</b>	44	54	122	152	194	235
<b>Otros vehículos</b>	49	57	76	103	158	210
<b>Total</b>	4108	5524	7847	11152	16549	22803

En cuanto al crecimiento anual, el parque de vehículos eléctricos e híbridos ha venido experimentando un importante crecimiento durante los últimos años en relación al parque activo. En torno a un 48%, a excepción del año de la pandemia Covid, si bien durante el último año ha experimentado un crecimiento de solo el 36%. Ello podría deberse a la incertidumbre creada entre los usuarios como consecuencia de las políticas de la UE con la aprobación de la normativa Euro7 y la polémica desatada por algunos países miembros respecto a la moratoria en la desaparición definitiva de los vehículos de combustión en 2035 o a la aparición de los combustibles sintéticos denominados e-fuels.

**Figura 3**  
Crecimiento del parque total y el de vehículos híbridos + eléctricos.

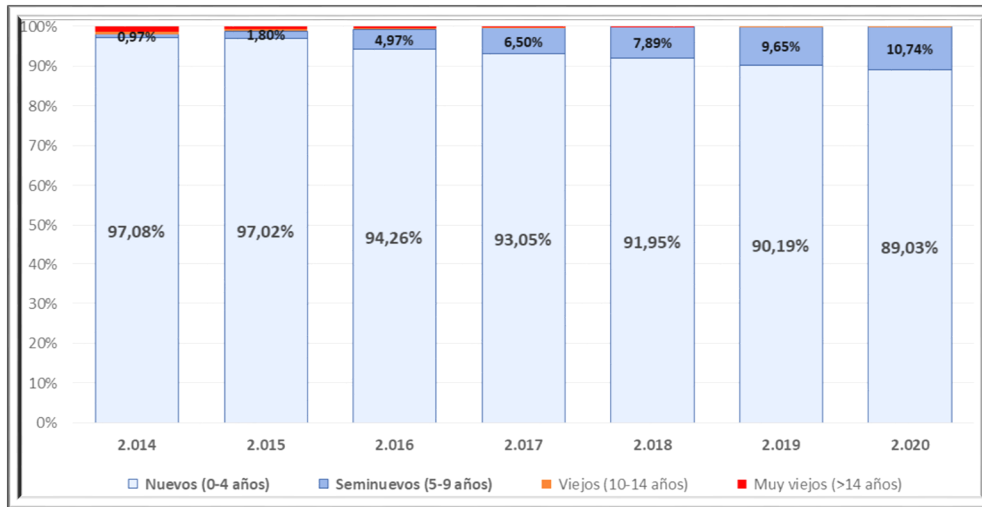


Si observamos las matriculaciones de vehículos eléctricos en 2022 en varios países europeos, en concreto de los turismos, ya que suponen el mayor porcentaje del parque, se constatan importantes diferencias de unos países a otros. Mientras que en Noruega el coche eléctrico supone casi el 80% de las ventas y Suecia incrementa en más de un 100% los vehículos eléctricos, España ocupa un lugar bastante alejado de otros países de la UE, como Alemania, Reino Unido y Francia, en cuanto a la implantación del vehículo eléctrico, siendo uno de los países más lentos hacia la movilidad eléctrica.

En cuanto a la antigüedad del parque, observamos que los turismos con propulsión eléctrica, en la franja de turismos nuevos, es decir entre 0 y 4 años, han pasado de representar un 97,08%, en 2014, a descender hasta un 89,03% en 2020. A sensu contrario, los turismos seminuevos (5 a 9 años) representan en la actualidad un 10,74% cuando en 2014 suponía el 0,97%. Los turismos considerados viejos (10-14 años) y muy viejos (más de 14 años), han descendido desde 2014 hasta tener una representación prácticamente irrelevante en la actualidad.

Si el parque de turismos de propulsión eléctrica, el más numeroso por clase de vehículo, envejece en proporción similar a lo que lo está haciendo el de vehículos de propulsión de gasolina y diésel, podría suponer un problema añadido, ya que si bien los coches eléctricos requieren un mantenimiento menor que los de combustibles tradicionales la realidad es bien distinta si, tras un accidente, la batería ha sufrido algún desperfecto por pequeño que sea, dada la mayor complejidad de su reparación y el alto coste actual de sustitución de las baterías.

**Figura 4**  
*Antigüedad del parque de turismos con motor eléctrico.*



**Nota:** evolución de la antigüedad del parque de turismos eléctricos en la década 2014-2020.  
Fuente: Instituto de investigación sobre vehículos Centro Zaragoza.

A medida que aumenta el parque móvil de vehículos eléctricos, lo hacen también los nuevos retos a los que debemos enfrentarnos y que afectan no solo a los conductores, sino a otros actores como las compañías de seguros, los talleres, los servicios de auxilio en carretera y los Centros autorizados de tratamiento de vehículos al final de su vida útil (CAT) y, por supuesto, a los servicios de emergencias.

Existe por otra parte, cierta controversia en cuanto a la seguridad de estos nuevos vehículos. Mientras que Euro NCAP considera que los coches eléctricos son igual de seguros, incluso más, que los de combustión, en EE.UU. la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte (National Transportation Safety Board, NTSB) considera a los coches eléctricos un peligro para la conducción, debido principalmente a su elevado peso y las consecuencias en colisiones con otros vehículos más ligeros.

Álvaro Gómez Méndez, Director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT (ONSV), opina que aunque ya hay algunos trabajos científicos publicados, son necesarias más investigaciones con datos reales de accidentes, ya que no existe certidumbre sobre las diferencias de un vehículo eléctrico y uno de combustión tradicional, en términos del riesgo para los ocupantes del vehículo y para los peatones y ocupantes de otros vehículos, ya que aunque, a priori, la mayor masa del vehículo eléctrico supone un menor riesgo para sus ocupantes y un mayor riesgo para terceros, las diferencias en los estilos de conducción pueden compensar el efecto masa.<sup>3</sup>

No es que los vehículos eléctricos sean más peligrosos para la circulación per se, pero cuando un vehículo más pesado colisiona contra otro más ligero, la peor parte se la lleva el ligero porque absorbe más energía cinética. Su elevado peso, más de 2.000 Kg en la

<sup>3</sup> Entrevista telefónica el 1 de abril de 2023.

mayoría de los casos, unido a la ausencia de ruido supone un peligro añadido de atropello para los peatones. Sin olvidar que tienen potencias que llegan a supera los 400 CV, lo que hace que la conducción de estos vehículos sea más compleja, al sufrir una aceleración más brusca de la prevista. La compañía aseguradora AXA afirma que se registran un mayor número de accidentes entre los coches eléctricos, en concreto da la cifra de un 50% más que los coches convencionales. (Franco, 2022)

Del análisis de la información recogida con datos del parque de vehículos a nivel nacional y de Aragón, y de las principales cifras de siniestralidad y lesividad respecto a la implicación de vehículos con motorización eléctrica en vías interurbanas y zonas urbanas de los dos ámbitos territoriales, observamos que a priori, parece ser que el número de accidentes con vehículos eléctricos implicados en vías interurbanas de Aragón es mayor en el caso de los vehículos eléctricos respecto de su parque activo que la siniestralidad respecto del parque del resto de vehículos, si bien en lo que se refiere a siniestralidad en la que ha habido víctimas, es similar en ambos supuestos. Similares resultados se obtienen de la comparativa a nivel nacional.

No ocurre lo mismo en el ámbito urbano, donde la situación es inversa, con una siniestralidad similar respecto del parque respectivo, pero una siniestralidad mayor cuando hay vehículos eléctricos implicados en accidentes con víctimas.

**Tabla 3**

*Siniestralidad de vehículos en Aragón y España en vía interurbana y urbana.*

			<b>Eléctricos</b>	<b>Resto</b>	<b>TOTAL</b>
<b>INTER URBANA 2022</b>	<b>ARAGÓN</b>	<b>Parque</b>	22.803	949.477	<b>972.280</b>
	<b>ESPAÑA</b>		1.241.120	36.269.824	<b>37.510.944</b>
	<b>ARAGÓN</b>	<b>Accidentes</b>	220	5.832	<b>6.052</b>
	<b>ESPAÑA</b>		4.032	99.917	<b>103.949</b>
	<b>ARAGÓN</b>	% respecto	0,96%	0,61%	<b>0,62%</b>
	<b>ESPAÑA</b>	al Parque	0,32%	0,62%	<b>0,28%</b>
	<b>ARAGÓN</b>	<b>Accidentes</b>	34	934	<b>968</b>
	<b>ESPAÑA</b>	<b>con víctimas</b>	1.039	22.698	<b>23.737</b>
	<b>ARAGÓN</b>	% respecto a	15,45%	16,02%	<b>15,99%</b>
	<b>ESPAÑA</b>	Accidentes	25,77%	22,72%	<b>22,84%</b>
	<b>ARAGÓN</b>	<b>Accidentes</b>	99	3.473	<b>3.572</b>
	<b>ESPAÑA</b>		4.962	106.533	<b>111.495</b>
<b>URBANA 2022</b>	<b>ARAGÓN</b>	% respecto	0,43%	0,37%	<b>0,37%</b>
	<b>ESPAÑA</b>	al Parque	0,40%	0,29%	<b>0,30%</b>
	<b>ARAGÓN</b>	<b>Accidentes</b>	95	1.187	<b>1282</b>
	<b>ESPAÑA</b>	<b>con víctimas</b>	4.786	41.826	<b>46.612</b>
	<b>ARAGÓN</b>	% respecto a	95,96%	34,18%	<b>35,89%</b>
	<b>ESPAÑA</b>	Accidentes	96,45%	39,26%	<b>41,81%</b>

### 3. RIESGOS ESPECÍFICOS ASOCIADOS A VEHÍCULOS ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS RIESGOS

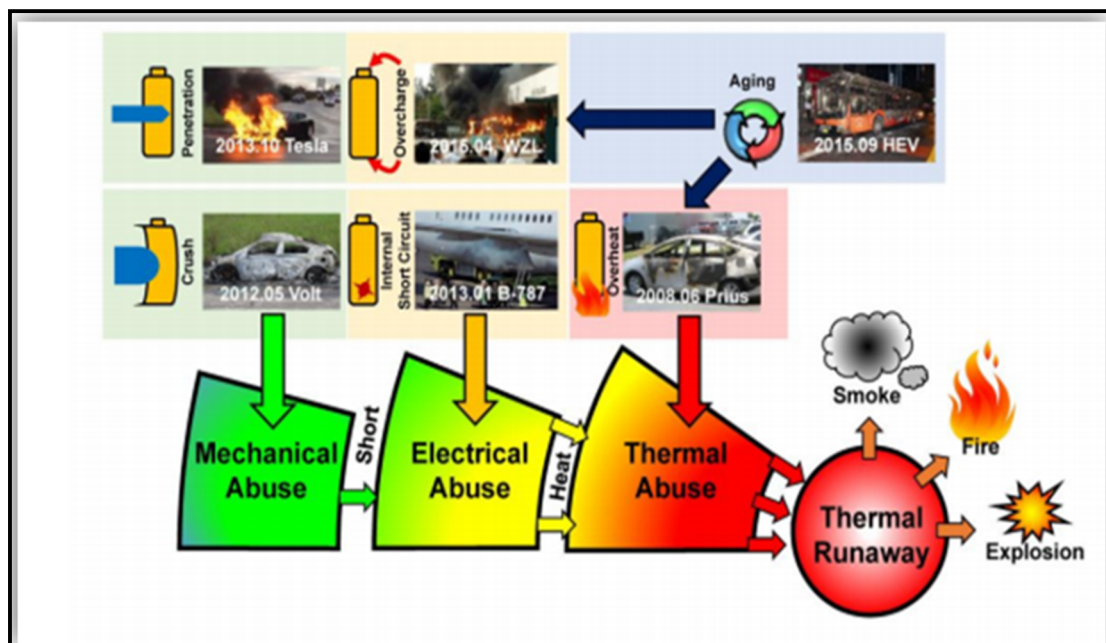
Los cambios en la tecnología de propulsión, conlleva cambios en los riesgos, que no son ni mayores ni menores, son distintos. Tanto el vehículo eléctrico como el vehículo híbrido por sus características conllevan una serie de riesgos asociados ente los que se pueden diferenciar: el riesgo eléctrico, químico y de incendio o explosión, los tres igualmente peligrosos.

Los investigadores han llegado a la conclusión de que los disolventes inflamables de las baterías de iones de litio son tan peligrosos como los de gasolina o diésel utilizados en vehículos convencionales. (Sthephens, y otros, 2017)

El principal problema de seguridad de estas baterías se debe a un fenómeno llamado fuga térmica o embalamiento térmico (“thermal runaway”), que sigue un mecanismo durante el que los materiales de los componentes de la batería sufren una descomposición en cadena, se liberan gases inflamables, provocando una acumulación de presión y temperatura dentro de la batería y, finalmente, puede desencadenar un incendio difícil de controlar o una explosión.

Feng resume las condiciones de abuso que pueden conducir a una fuga térmica, que incluyen el abuso mecánico, abuso eléctrico y abuso térmico, siendo el cortocircuito interno la característica más común. (Feng, y otros, 2018)

**Figura 5**  
*Riesgos específicos asociados a la manipulación de un vehículo eléctrico.*



**Fuente:** Instituto de investigación sobre vehículos Centro Zaragoza, obtenido de (Feng, y otros, 2018, págs. 246-267)

La fuga térmica puede deberse a fallos mecánicos o térmicos dentro de la batería. Un sistema de carga defectuoso o la colisión del vehículo con el consiguiente aplastamiento o penetración del paquete de baterías, puede ocasionar una sobrecarga o descarga excesiva provocando temperaturas elevadas y una fuga térmica.

En cuanto al riesgo eléctrico es aquel originado por la energía eléctrica, incluyéndose dentro del mismo no solamente la probabilidad de sufrir una descarga eléctrica, sino también la probabilidad de sufrir quemaduras por choque eléctrico o arco eléctrico, caídas o golpes como consecuencia del choque eléctrico o arco eléctrico, incendios, explosiones.

Por otro lado, el riesgo químico se produce por la presencia de productos químicos altamente reactivos dentro de la batería de alta tensión. Ante una colisión o accidente de tráfico, se puede producir una fuga de las sustancias químicas de la batería.

Entre los gases tóxicos creados y liberados, la mayor preocupación la presenta el hexafluorofosfato de litio del electrolito, cuya formación aumenta con la temperatura y que en contacto con el agua forma el ácido fluorhídrico HF, altamente tóxico y corrosivo, pudiendo penetrar en la piel causando lesiones profundas en el cuerpo, con consecuencias incluso mortales. (Tacheová, 2022)

**Figura 6**

*Lesiones causadas por ácido fluorhídrico.*



**Fuente:** Revista técnica de Centro Zaragoza. (Tacheová, 2022, pág. 48)

Los vehículos eléctricos e híbridos disponen de varios sistemas de seguridad para impedir que las baterías ardan y para impedir que se produzca el riesgo de electrocución en caso de accidente. Si algún sensor detecta que se ha producido una colisión o se activa el airbag o los pretensores del vehículo, el circuito de alta tensión deja de liberar energía evitando de este modo que se produzca una electrocución y un posible cortocircuito que pueda causar un incendio. Los diseños de las baterías deben contemplar la gestión



térmica, mediante un sistema de enfriamiento que absorba y disipe el calor de los paquetes de baterías de iones de litio. (Vervecken, 2021)

Dependiendo del colectivo profesional que deba manipular o reparar un vehículo eléctrico accidentado o averiado, se va a exponer a un tipo u otro de los riesgos indicados. Por este motivo, en cada caso, se deben analizar las medidas técnicas, organizacionales y personales que haya que llevar a cabo para evitar dichos riesgos.

Es necesario tener presente aspectos tan esenciales como la formación, la información, la divulgación, la adecuación de las instalaciones, los procedimientos de intervención, así como los equipos y herramientas. (AEDIVE y GANVAM, 2020)

La NTSB a raíz de una investigación llevada a cabo en colisiones reales de vehículos eléctricos que se incendiaron con posterioridad al choque, identificó los riesgos de seguridad para los servicios de emergencia derivados de las baterías de iones de litio de alto voltaje de los vehículos: los incendios, la descarga eléctrica, los escapes térmicos y la energía varada. (National Transportation Safety Board (NTSB), 2020)

La Asociación Nacional de Protección Contra el Fuego (National Fire Protection Association, NFPA) en un estudio realizado sobre la capacitación y formación de los servicios de emergencia en la intervención de siniestros viales con vehículos de propulsión eléctrica, identificaron los riesgos, procedimientos y metodologías seguras en esta clase de vehículos. Se determinó que las colisiones de vehículos híbridos y eléctricos provocan muertes potenciales y lesiones graves en la escena del siniestro vial, tanto para el personal de respuesta como para los ocupantes del vehículo, así como la posibilidad de lesiones posteriores al incidente, muerte, o daños a la propiedad de investigadores del accidente, el personal de remolque y salvamento.

Los peligros potenciales identificados por colisiones de estos vehículos se describen en la “Interim Guidance for Electric and Hybrid-Electric Vehicles Equipped with High Voltage Batteries” de la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA), e incluyen energía inmovilizada, movimiento silencioso, gases tóxicos e inflamables que emanan de una batería de Alto Voltaje (High Voltage, HV), fuga térmica, incendios de la batería y la posibilidad de descarga eléctrica a través de cables y componentes de alto voltaje expuestos. (Klock, 2013)

En opinión del Departamento de Transporte de EE.UU. (Department of Transportation, DOT), esta nueva tecnología híbrida y eléctrica no es en sí misma más peligrosa para los servicios de emergencia y el público que los vehículos convencionales con motor de combustión interna de gasolina o diesel. Considera que los servicios de emergencia simplemente no tienen la capacitación y la experiencia en el manejo de incidentes de vehículos eléctricos, comparado con los más de cien años familiarizados con los vehículos de combustión interna. (Klock, 2013, pág. 7)

Cuando finalizan las operaciones de intervención por parte de los servicios de emergencia, sobre todo si ha existido un incendio previo de las baterías, continúa existiendo un riesgo de incendio, ya que las baterías pueden expulsar gases tóxicos e incluso volver a encenderse, lo que representa un riesgo para los servicios de auxilio en carretera, durante el remolque del vehículo desde el lugar del accidente hasta el taller de

reparación o el CAT, donde continuará el riesgo durante su depósito, manipulación y, en su caso, reciclaje.

En resumen, durante la intervención en incidentes y siniestros viales en los que están involucrados vehículos eléctricos con baterías de iones de litio, el personal de emergencia y el personal de segunda respuesta, incluido tanto el personal de transporte del vehículo, como el de reparación, almacenaje y reciclaje, se enfrenta a una serie de riesgos de seguridad relacionados con la descarga eléctrica, fuga térmica, encendido y reencendido de la batería y energía varada.

Rask et Al (2020) revisaron los riesgos y peligros asociados a la energía varada que queda en los sistemas de baterías de iones litio HV, con el objetivo de desarrollar una herramienta que permitiera al personal no experto, como los conductores de grúas, evaluar y desactivar un sistema de baterías HV después de un choque. El problema era que la herramienta requería una conexión directa a los módulos de batería internos a través de un puerto HV y, es muy probable que el Sistema de Gestión de Baterías (Battery Management System, BMS) y/o el puerto HV se dañe como consecuencia de un choque o con ocasión de una fuga térmica, lo que hace que el acceso sea imposible o muy problemático. (National Transportation Safety Board (NTSB), 2020, pág. 61)

En opinión de la Asociación Comercial Europea para la industria de seguridad y protección contra incendios Euralarm (2022), la mera presencia de baterías de iones litio representa un riesgo considerable de incendio y “para limitar la probabilidad y las consecuencias de un incendio de baterías de iones litio debe adoptarse siempre una estrategia integral que incluya la prevención de riesgos, la detección temprana, las acciones de intervención, la extinción activa y la separación física”.

#### 4. RESPUESTA A LAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN.

La pregunta que nos planteamos para abordar esta investigación es si los servicios de emergencia están formados adecuadamente para intervenir en un siniestro vial con implicación de vehículos eléctricos, y a partir de esta pregunta de partida nos planteamos tres preguntas derivadas que pasamos a analizar.

##### 4.1. ¿Existe una formación reglada de actuación en intervenciones en siniestros viales con implicación de vehículos eléctricos?

La Ley de Prevención de Riesgos Laborales (LPRL)<sup>4</sup> exige una formación necesaria y suficiente, centrada específicamente en las funciones desempeñadas por el trabajador. En el mismo sentido se manifiesta el Real Decreto sobre riesgo eléctrico<sup>5</sup>, enfocado principalmente a instalaciones eléctricas generales y no a las particularidades del vehículo eléctrico.

Durante la investigación pudimos comprobar la existencia de normas reglamentarias sobre cursos y titulaciones de especialización en mantenimiento de vehículos híbridos y

---

<sup>4</sup> Artículos 18 y 19 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales (BOE núm. 269, de 10 de noviembre)

<sup>5</sup> Artículo 5 del Real Decreto 614/2001, de 8 de junio, sobre disposiciones mínimas para la protección de la salud y seguridad de los trabajadores frente al riesgo eléctrico (BOE núm. 148, de 21 de junio)

eléctricos, dirigidos a sectores como los de transporte, alquiler y fabricación de vehículos, así como de cualificación necesaria exigida a los profesionales de los CAT que se encarguen de la manipulación de vehículos eléctricos, que si bien puede ofrecer un contenido curricular, no resuelve las necesidades específicas de los colectivos de emergencia de respuesta a un siniestro vial.<sup>6</sup>

Hemos comprobado la existencia de algunos centros de formación con cursos específicos homologados en el manejo e intervención de vehículos de alta tensión, y en algunos casos incluso certificadoras como TÜV SÜD, si bien la formación está orientada a las necesidades de los técnicos para la realización de reparaciones seguras y sobre los vehículos al final de su vida útil.

El Instituto de Investigación sobre vehículos Centro Zaragoza o el Centro Savyt Rescue Institute, son centros homologados en España que ofrecen además una formación de primer nivel destinada, entre otros colectivos, a los profesionales de los servicios de emergencia.

Algunas empresas como Irizar e-mobility, dispone de una formación específica dirigida a los conductores de autobuses fabricados por ellos.

Al margen de las normativas referidas, en España no hay ninguna formación reglada respecto a la manipulación de vehículos eléctricos de baterías y de pila de combustible de hidrógeno por los servicios de emergencia.

Sí encontramos en países de la U.E., como Alemania y Francia, una formación reglada<sup>7</sup>, y si bien es de aplicación exclusiva a esos países, puede servir de guía a efectos de establecer una formación reglada en España. De hecho, los programas de los principales Centros formativos se estructuran en tres niveles de capacitación que establecen, tanto la norma alemana como la francesa, pudiendo aplicarse el primer nivel al personal de emergencias.

En EE.UU. la NFPA, tras detectar una carencia de formación del servicio de bomberos sobre las nuevas tecnologías de propulsión, desarrolló un programa integral de capacitación junto a un manual de referencia rápida en escena, en una variedad de formatos y medios<sup>8</sup>, sobre la base de una investigación, llevada a cabo por los Doctores Jamie y Brian Mcallister (2019), cuyo objetivo era evaluar los enfoques actuales utilizados para la formación y capacitación en el servicio de bomberos y, de forma paralela, para otros colectivos de primera intervención como médicos de emergencia,

---

<sup>6</sup> Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre vehículos al final de su vida útil y por el que se modifica el anexo VI del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre (BOE núm. 89, de 14 de abril); Real Decreto 281/2021, de 20 de abril (BOE núm. 111, de 10 de mayo) y Real Decreto 109/2022, de 8 de febrero (BOE núm. 34, de 9 de febrero), por el que se establecen los Cursos de especialización en mantenimiento y seguridad en sistemas de vehículos híbridos y eléctricos.

<sup>7</sup> La formación reglada alemana es la DGUV 200-006 (2012), en la que se establecen los criterios formativos, así como los niveles de cualificación y los métodos de trabajo. La acreditación se obtiene mediante un examen en la Cámara de Comercio Alemana.

La norma francesa es la NFC 18-550, elaborada por la Comisión U21 de Prevención de Accidentes Eléctricos (2015), aprobada por la Asociación Francesa para Estandarización (*Association Française de Normalisation, AFNOR*), basada en requisitos y procedimientos reglamentarios para garantizar la seguridad de las personas frente a riesgos eléctricos.

<sup>8</sup> La oferta educativa de la NFPA está disponible en el portal web [www.EVSafetyTraining.org](http://www.EVSafetyTraining.org)

enfermeros/as, agentes de orden público e incluso a los profesionales de la enseñanza, en la que llegaron a la conclusión que para garantizar estar actualizados con los cambios que se producen y para evaluar los desafíos al implementar requisitos uniformes de formación, es necesario un modelo de formación continua para los servicios de primera intervención.

En las entrevistas realizadas a los responsables de los colectivos de primera y segunda respuesta a un siniestro vial, asociaciones, investigadores y expertos<sup>9</sup>, el Director de la Escuela de Tráfico de Guardia Civil, Coronel D. José Lope Galiana Fernández-Nespral y el Segundo Jefe del Sector de Tráfico de Aragón de la Guardia Civil, Comandante D. Raúl Castillo, opinan que el marco normativo existente sobre esta clase de vehículos se ha focalizado en los requisitos de homologación y seguridad, así como en las infraestructuras necesarias, pero deja de lado la seguridad en la manipulación de estos vehículos por el personal de respuesta ante un siniestro o auxilio y respecto a la formación, reconocen una carencia para el colectivo de agentes.

Respecto a las encuestas realizadas a los colectivos de primera respuesta a un siniestro vial<sup>10</sup> aunque la muestra es pequeña el dato es significativo, ya que el 60 % de los agentes encuestados manifiesta que hay una carencia de esta formación específica y el 40% restante que solo existe alguna clase de formación.

La Fiscal Delegada de Seguridad Vial de Córdoba, Dña. Natalia Izquierdo Siles, además de ratificar esta carencia formativa en los servicios de emergencia, advierte de los riesgos que están asumiendo los primeros intervinientes por una insuficiente formación en las nuevas propulsiones.

El Director Gerente de la Asociación Profesional de Técnicos de Bomberos (APTB), D. Gabriel Muñoz Simal, y el Jefe de Intervención del Servicio de Contraincendios del Ayuntamiento de Zaragoza, D. David Galve Marzal, señalan la lenta respuesta de formación a los nuevos escenarios provocados por los vehículos eléctricos, que es suplida por la experiencia y formación general de los bomberos, así como la carencia de una norma que establezca un diseño básico de seguridad para todos los fabricantes, cuestión que hemos podido comprobar es recurrente también en otros países. En la encuesta realizada al colectivo de bomberos del Ayuntamiento y de la Diputación Provincial de Zaragoza, prácticamente el 63% y el 90% respectivamente, señalan una carencia en cuanto a una formación específica.

Del mismo modo, los agentes de la Policía Local y el personal sanitario, reconocen una carencia en cuanto a formación, corroborado por el 73% de los agentes encuestados y del 100% de los sanitarios en las respectivas encuestas. Tanto el Intendente Principal de Tráfico y Seguridad Vial de la Policía Local del Ayuntamiento de Zaragoza, D. Juan

---

<sup>9</sup> En los meses de marzo y abril de 2023, se realizaron 22 entrevistas personales, telefónicas y por correo electrónico, a responsables de los colectivos de primera respuesta (ATGC y Policía Local, bomberos y sanitarios) y de segunda respuesta (auxilio en carretera, conservación de carreteras), así como de otros colectivos que intervienen en la manipulación de estos vehículos, como los talleres de reparación de vehículos y los CAT, además de responsables de la administración, asociaciones, investigadores y expertos relacionados con el vehículo eléctrico.

<sup>10</sup> Se realizó una encuesta a 166 profesionales de los colectivos de Guardia Civil, Policía Local, Bomberos y Sanitarios del 112 de la provincia de Zaragoza, mediante un formulario con seis preguntas con ítems de respuesta predeterminados.

M. Maroto Valer, como el responsable Seguridad y Protección Civil (112) del Gobierno de Aragón, D. Miguel A. Cavero, manifiestan una carencia absoluta de formación específica respecto a la intervención y manejo de esta clase de vehículos. En el mismo sentido se manifiesta el Ingeniero Jefe del Servicio de Conservación y Explotación de Carreteras del Estado, D. Rafael Benavente, respecto del colectivo de operarios de conservación de carreteras, en el que la formación es escasa o incluso nula.

En cuanto a los presidentes de la Asociación Aragonesa de Asistencia en Carretera (AARAC), D. José Alonso Doto, y la de Talleres de Reparación de Vehículos de Zaragoza (ATARVEZ), D. José A. Mora Sotoca, alegan la carencia formativa además de la falta de regulación propia, si bien la presidenta de la Asociación de Desguaces de Aragón (ADESAR), Dña. M<sup>a</sup> Antonia Cebollada, indica la existencia de iniciativas desde distintos sectores sobre una oferta formativa especializada, que se irá consolidando conforme se generalice el uso de este tipo de vehículos.

En la entrevista realizada a D José M. Cáncer Abóitiz, Director General del Centro de Experimentación y Seguridad Vial de MAPFRE (CESVIMAP), y a D. Guillermo Magaz Pilar, Director General de la Asociación de Entidades Colaboradoras con la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-itv), señalan una ausencia de normativa y consideran que hay una carencia formativa específica.

En el mismo sentido se manifiesta la ingeniera responsable del vehículo eléctrico y movilidad del Instituto de investigación sobre vehículos Centro Zaragoza, Dña. Ana Olona, y la Subdirectora General Adjunta de Vehículos de la DGT, Dña. Susana Gómez Garrido, aboga por avanzar hacia una normativa legal y reglamentaria de ámbito europeo, reconociendo la inexistencia de una referencia unificada de formación de ámbito estatal.

También hemos detectado durante la investigación la falta de formación y de información del conductor usuario de la vía. Hacíamos referencia a la mayor complejidad en la conducción de esta clase de vehículos y las consecuencias que podría tener en la siniestralidad, con la consiguiente necesidad de intervención de los servicios de rescate o de auxilio en carretera.

Al analizar las encuestas y entrevistas realizadas a profesionales del mundo de la formación de conductores y responsables de la DGT y profesionales y expertos del ámbito de la seguridad vial, observamos que no solo se considera la ausencia de formación en los conductores usuarios de la vía, sino también de una mera información sobre esta clase de vehículos.

Mientras que el Vicepresidente Nacional de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), D. Sergio Olivera, considera necesaria una reeducación de los conductores ante el diferente comportamiento de estos vehículos durante la conducción, el Director del ONSV, considera que, si bien el grado de formación de los conductores usuarios de la vía es bajo, la reeducación no es una solución viable, debiendo actuar a través de campañas de información y concienciación, con participación de los concesionarios de automóviles, así como incluir la formación sobre la conducción de vehículos eléctricos en el ámbito de las Escuelas Particulares de Conductores (EPC).

De la investigación realizada podemos concluir que, si bien existe una cierta oferta formativa por distintas asociaciones y organizaciones en relación con el vehículo

eléctrico, la formación reglada existente está más dirigida a los profesionales de los talleres de reparación de vehículos y de los CAT que a los servicios de emergencia de primera y segunda respuesta.

En cuanto a los servicios de emergencia, salvo el servicio de bomberos en el que su formación general podría suplir la formación específica necesaria para intervenciones de esta clase de vehículos, el resto de intervinientes carecen de una formación específica, caso de los Sanitarios y Policías Locales y, si bien la ATGC acaba de diseñar un programa formativo, aún no ha llegado a implementarse para que alcance a todos sus componentes, cuestión que debería abordarse a la mayor brevedad.

#### 4.2. ¿Existe un protocolo específico unificado de actuación en intervenciones en siniestros viales con esta clase de vehículos?

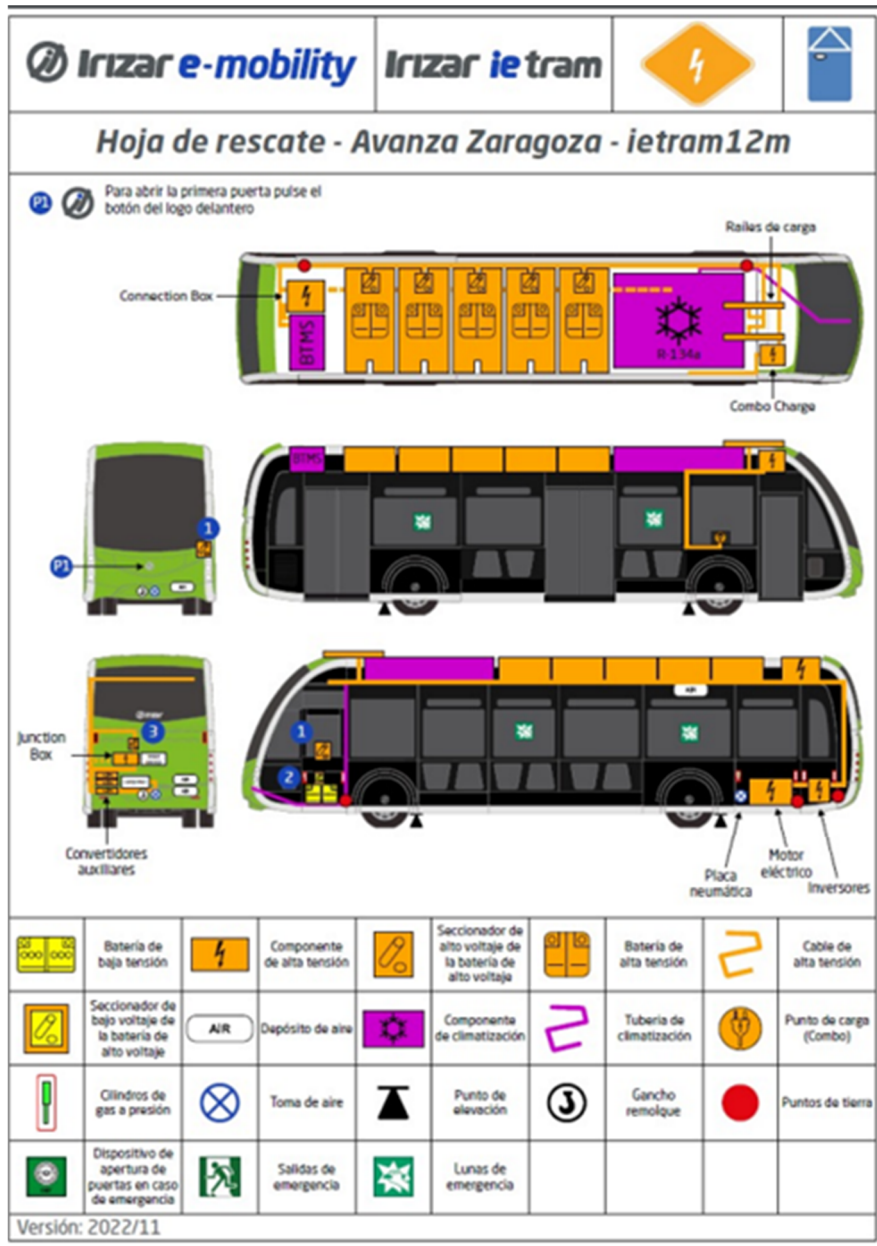
La Asociación Profesional de Rescate en Accidentes de Tráfico (APRAT) y la DGT publicaron un Manual Básico que recoge el Procedimiento Unificado de Rescate. Por otra parte, existen multitud de documentos de contenido variado desarrollados por diferentes actores de los servicios de emergencias a lo largo de la geografía española, que recogen en diferentes formatos y en distinta medida, las diferentes fases del protocolo unificado de rescate en accidentes de tráfico, adaptado, más o menos, a las singularidades del vehículo eléctrico, pero sin que pueda hablarse de un protocolo unificado de actuación conjunta. Se han analizado algunos procedimientos internos de actuación de diferentes colectivos de intervención de ámbito regional. (Jimenez Onetti, y otros, 2015; Bonilla Blas, y otros, 2019; Mateo Fernández, 2021; Agencia de Seguridad y Emergencias Madrid (ASEM), 2019)

Los diseños cada vez más seguros de los vehículos traen a su vez nuevos desafíos para el rescate de víctimas de un siniestro vial atrapadas en sus vehículos, al igual que la aparición de nuevas formas de propulsión, como la utilizada por los vehículos híbridos y eléctricos. Como encontrar y desconectar la batería en estos automóviles es un problema añadido, que puede verse agravado en función de las deformaciones sufridas en la estructura del vehículo como consecuencia del siniestro vial.

Las hojas de rescate, elaboradas y distribuidas por los fabricantes de vehículos para cada modelo, permiten identificar los riesgos. La utilización en toda Europa de una hoja de rescate estandarizada es vital en situaciones en las que cuenta cada segundo, evitando retrasos innecesarios al proporcionar a los equipos de rescate la información necesaria.



**Figura 7**  
 Hoja de rescate autobús urbano 100% eléctrico Irizar ietram.



Fuente: Avanza Zaragoza.

Euro NCAP en colaboración con el Comité Técnico Internacional de prevención y extinción del Fuego (International Association of Fire and Rescue Services/Comité Technique International de prévention et d’extinction du Feu, CTIF) desarrolló la aplicación Euro Rescue que permite a los servicios de emergencias acceder de una forma ágil a información relevante del vehículo.<sup>11</sup>

<sup>11</sup> La aplicación “Euro Rescue” está disponible tanto para Apple ([https://lnkd.in/gZKN\\_Qd](https://lnkd.in/gZKN_Qd)) como para Android (<https://lnkd.in/gPPhpCY>). También está la aplicación *Crash Recovery System de Moditech* para Apple (<https://apps.apple.com/app/crash-recovery-system/id1468268628?ls=1>) y para Android (<https://play.google.com/store/apps/details?id=crs.mobile.moditech.com>)



Ya en el año 2010, la NFPA coorganizó con la Sociedad de Ingenieros Automotrices, SAE Internacional (Society of Automotive Engineers, SAE) una Cumbre Nacional, para abordar cuestiones relacionadas con códigos y estándares de seguridad de vehículos eléctricos, infraestructura y personal de emergencia. Su objetivo era que personas, organizaciones y agencias clave, desarrollaran un conocimiento común para garantizar los estándares de seguridad eléctrica y contraincendios que afectan a los vehículos eléctricos. En 2016 se celebró nuevamente una cumbre de seguridad sobre el vehículo de combustible alternativo, ante el imparable crecimiento experimentado, llegando a la conclusión que “lo más importante para el personal de respuesta a emergencias es una comprensión clara y rápida de todos los peligros a los que se enfrentan, especialmente durante una emergencia, cuando la información precisa en tiempo real es fundamental.” (Grant, Alternative Fuel Vehicle Safety Summit, 2016)

Las organizaciones americanas NFPA y NTSB a raíz de sendas investigaciones identificaron los riesgos de seguridad para los servicios de emergencia, planteando que el problema principal es la gran cantidad de información de seguridad vital sobre un automóvil a la que un rescatista necesita acceder ante la respuesta a un accidente y con el fin de limitar el nivel de riesgo y adoptar soluciones integradas de protección e intervención desarrolló una guía de campo de referencia rápida (Electric/Hybrid Vehicle Emergency Fiel Guide, EFG), además de una serie de recomendaciones de mejores prácticas y procedimientos comunes para la protección del personal de respuesta a emergencia.<sup>12</sup>

La NFPA, llevó a cabo una investigación para evaluar las diferencias de los incendios de vehículos con motor de combustión interna con los incendios asociados a vehículos eléctricos. Con el objetivo de reforzar la Guía de campo de emergencia para vehículos eléctricos de la NFPA, el proyecto buscaba desarrollar las mejores prácticas para los procedimientos de respuesta de emergencias para incidentes de baterías con vehículos eléctricos. (Long Jr., Blum, Bress, & Cotts, 2013)

La NFPA mantiene una colección de Guías de Respuesta a Emergencias (Emergency Response Guides, ERG) de más de 35 fabricantes de vehículos de combustible alternativo, que pueden descargarse de forma gratuita. (U.S. Fire Administration (USFA), 2022)<sup>13</sup>

Euralarm (2022), confeccionó una guía sobre soluciones integradas de protección contraincendios para baterías de iones litio, destinada a los profesionales de la seguridad, la protección, la extinción y la supresión de incendios en relación con el uso, el almacenamiento y el transporte de baterías de iones de litio y su riesgo de incendio.

Países europeos como Alemania, a partir del trabajo realizado por Katharina Wöhrle et Al (2021), del CARISSMA Institute of Electric, Connected and Secure Mobility (CECOS), elaboraron un documento de recomendaciones y manejo de vehículos eléctricos accidentados, en el que además de analizar los riesgos para los servicios de rescate, establecen los Procedimientos Generales para Accidentes de Tráfico con BEV y

---

<sup>12</sup> La Guía práctica de emergencia para vehículos eléctricos/híbridos (*Electric/Hybrid Vehicle Emergency Fiel Guide, EFG*) contiene solo la información de seguridad BEV más importante y está disponible como manual impreso y en dispositivos móviles inteligentes, en un formato altamente indexado y consistente para cada fabricante.

<sup>13</sup> <https://www.nfpa.org/education-and-research/emergency-response/emergency-response-guides?l=515>

la secuencia de rescate a partir de la llamada de emergencia hasta el remolque y posterior reciclaje del vehículo. Francia ha desarrollado también una serie de guías y documentos de recomendaciones y manejo de vehículos eléctricos accidentados.

Organizaciones como el CTIF y SAE Internacional (2019), desarrollaron respectivamente la norma ISO 17840 y la práctica recomendada SAE 2990, cuyo objetivo es el establecimiento de un formato estándar de las guías de respuesta a emergencias y una serie de recomendaciones de mejores prácticas y procedimientos comunes para la protección del personal de respuesta a emergencias.

La NTSB (2020), debido a que el diseño de los vehículos eléctricos es diferente para las distintas marcas y modelos, y dado que el personal de respuesta para el rescate y la extinción de incendios, necesita una guía de emergencia práctica específica para las características de cada vehículo eléctrico, recomendó el cumplimiento de la norma ISO 17840 en las ERG de vehículos eléctricos de los fabricantes.

En una investigación del año 2020 de la NTSB sobre los riesgos de seguridad a los que se enfrentan los servicios de emergencia cuando intervienen en vehículos con baterías de iones de litio de alto voltaje<sup>14</sup>, además de identificar los riesgos a los que se enfrenta el personal de respuesta a emergencias, identificó dos carencias de seguridad: insuficiencia de las guías de respuesta a emergencia de los fabricantes de vehículos para minimizar los riesgos planteados por los incendios de las baterías, para los primeros y segundos respondedores, y brechas en los estándares de seguridad y la investigación relacionada con las baterías en colisiones a alta velocidad. (National Transportation Safety Board (NTSB), 2020)

La encuesta realizada a los 166 profesionales de los colectivos de primera respuesta (agentes, bomberos y sanitarios) es prácticamente unánime. La totalidad de los responsables de los colectivos de emergencias de primera y segunda respuesta entrevistados señalan la necesidad de contar con un protocolo de actuación unificado y coordinado entre los distintos agentes intervinientes.

El Director de la Escuela de Tráfico, considera básico la existencia de ese protocolo junto a la formación, máxime cuando en muchas ocasiones serán los agentes de la Guardia Civil quienes lleguen los primeros al siniestro con un escenario de necesidad de auxilio inmediato y el Director Gerente de APTB señala la extensión del protocolo de ámbito estatal a nivel europeo.

Dña. Susana Garrido de la DGT, considera conveniente contar con un protocolo unificado, coordinado y actualizado periódicamente con las innovaciones de este tipo de sistemas de propulsión y D. Jesús Monclús, Director del área de prevención y seguridad vial de la Fundación MAPFRE, ve una oportunidad para trabajar en unos protocolos y formaciones estándares en la U.E. e incluso a nivel más internacional.

La Fiscal Delegada de Seguridad Vial, precisa que además de los apartados comunes y básicos destinados a todos los primeros intervinientes para garantizar su seguridad en la intervención, debe incluir los apartados correspondientes que respeten las

---

<sup>14</sup> Informe de investigación NTSB/SR-20/01

especificidades de cada colectivo, especialmente el de bomberos ya que son los destinados a reducir o anular los riesgos que estos vehículos generen.

ATARVEZ y ADESAR consideran necesario un protocolo unificado, AECA-itv por su parte manifiesta no disponer de un procedimiento específico, accediendo a la información a través de programas y plataformas comerciales y AARAC, considera del todo necesario establecer un protocolo de actuación unificado que coordine los servicios de grúa con otros agentes de intervención y, aporta información sobre que ninguna de las empresas de auxilio en carretera encuestadas por la propia asociación, ha sido informada, conoce o aplica un protocolo, ya sea interno o coordinado, entre los distintos agentes de intervención de primera o segunda respuesta.

La investigadora de Centro Zaragoza, Dña. Ana Olona, opina que la información suministrada por los fabricantes es adecuada, si bien es cierto que al no haber una ubicación universal y común del conector de mantenimiento para desconectar el HV se hace necesario apoyarse en la Hoja de Rescate y resalta la importancia de que cuando el vehículo eléctrico averiado o accidentado llegue al taller, se facilite la información de las actuaciones que se han realizado sobre el mismo, permitiendo que el taller conozca las actuaciones realizadas sobre el vehículo, lo que contribuirá a que dicho personal adopte, en su caso, las medidas más adecuadas de protección y/o prevención antes de manipular el vehículo eléctrico o sus componentes.

Pérez de Lucía de AEDIVE, considera que lo que hay es una falta de información suficiente que dé a conocer a los diferentes colectivos la documentación disponible y cómo acceder a la misma.

En el proyecto de capacitación de la comunidad de emergencias de los EE.UU. desarrollado por la NFPA, precisamente uno de sus objetivos era establecer mejores comunicaciones entre los fabricantes de automóviles y los servicios de emergencias para mejorar el acceso a la información de seguridad necesaria. (Klock, 2013)

Podemos concluir que hay información puesta a disposición de los diferentes colectivos a través de las hojas de rescate, pero salvo el Manual Básico de APRAT/DGT, no hay un protocolo específico de intervención en siniestros viales con vehículos eléctrico o híbridos implicados. Existe más una voluntariedad por parte de algunos Servicios de Emergencias de regular estos procedimientos que la existencia de auténticos protocolos o guías y, que en ningún caso están unificados, coordinados y generalizados.

Nada que ver con las investigaciones y estudios de las agencias americanas NFPA y NTSB, así como las cumbres para el desarrollo de un conocimiento común, de códigos y estándares de seguridad, la aprobación de una Guía rápida de emergencia, recopilación de información crítica y de guías de fabricantes, una formación continuada de los servicios de emergencia y en definitiva procedimientos comunes de actuación.

La respuesta de los actores implicados en la intervención es prácticamente unánime sobre la necesidad de un protocolo de actuación unificado, protocolo que se extienda también a los segundos respondedores, opinión que es respaldada por la práctica totalidad de las personas entrevistadas, pertenecientes a diversos ámbitos, incluyendo algunos de ellos la necesidad de que dicho protocolo unificado sea incluso a nivel europeo.

#### 4.3. ¿Dispone el personal de emergencias de los equipos de protección necesarios para estas intervenciones?

Todas las medidas de seguridad y salud en el trabajo deben cumplir los principios generales de prevención de riesgos establecidos en la LPRL y demás normativa de aplicación, aplicar el principio de minimización de riesgos y no olvidar que una fuente de peligro son la falta de cualificación y las instrucciones inadecuadas a los empleados.

Dependiendo del colectivo profesional que deba manipular o reparar un vehículo eléctrico accidentado o averiado, se va a exponer a un tipo u otro de los riesgos indicados anteriormente. Por este motivo, en cada caso, se deben analizar las medidas técnicas, organizacionales y personales que haya que llevar a cabo para evitar dichos riesgos.

Para la manipulación segura de un vehículo eléctrico e híbrido existen Equipos de Protección Individual (EPI) obligatorios y otros recomendados. Todo aquel que tiene que manipular o reparar un vehículo eléctrico o híbrido accidentado deberá utilizar obligatoriamente los siguientes EPI: Guantes y calzado con protección dieléctrica, gafas contra impacto y el Equipo de Respiración Autónoma (ERA) para el colectivo de bomberos.<sup>15</sup>

De las encuestas realizadas al personal perteneciente a los colectivos de primera intervención, se desprende que salvo en el caso de los bomberos, mayoritariamente los agentes y sanitarios opinan que se les debería proporcionar los EPI necesarios cuando la intervención se produzca con implicación de vehículos eléctricos.

La Fiscal de Seguridad Vial entrevistada, opina que los agentes deben esperar a la llegada de los bomberos, procediendo entretanto a la identificación del vehículo, inmovilizarlo en su caso y establecer una zona de seguridad, viendo factible contar con guantes dieléctricos para ocasiones puntuales.

El Manual Básico de Rescate en Accidentes de Tráfico, establece en el protocolo general que, en el caso de fueran los agentes de la ATGC los primeros en llegar al accidente (lo ordinario en las vías interurbanas) y en el caso de riesgo inminente para la víctima, se permite su extracción con la correspondiente ubicación posterior de la víctima en una zona segura hasta la llegada de Bomberos o Servicios Sanitarios. Nos encontramos ante la disyuntiva de una intervención necesaria de rescate y una desprotección del agente al no disponer siquiera de un equipo de protección mínimo contra el riesgo eléctrico.

Del estudio realizado se desprende que los guantes de protección dieléctricos que protegen del contacto, aunque sea accidental con un elemento conductor, así como las gafas que evitan posibles quemaduras en la cara producidas por arco eléctrico, son dos EPI con los que deberían contar los agentes que intervienen en siniestros viales con implicación de vehículos eléctricos.

---

<sup>15</sup> Los guantes dieléctricos deben cumplir la norma UNE-EN 60903:2005 que especifica los requisitos para la fabricación, verificación y correcta utilización de los guantes y manoplas aislantes de la electricidad, con y sin protección mecánica. Las pantallas faciales certificadas según UNE-EN 166-2002 (protección individual de los ojos) son los únicos protectores oculares válidos para esta zona del cuerpo, además incluyen la exigencia de protección contra arco eléctrico de cortocircuito.

El Jefe de Intervención de Bomberos manifiesta que, si el interviniente va a actuar sobre un riesgo debe tener su EPI adecuado y, realiza una aportación de suma importancia al señalar que la utilización de equipos de categoría III (los que protegen contra riesgos que pueden tener consecuencias muy graves como la muerte o daños irreversibles) como son los guantes de protección dieléctricos o un ERA, debe ir acompañada de un entrenamiento en su utilización y un mantenimiento adecuado. Lo que nos conduce nuevamente a la necesidad de una formación reglada y unificada que contemple todos los aspectos.

## 5. CONCLUSIONES.

Conforme a lo expuesto en el análisis realizado, confirmamos que, si bien existe información y guías disponibles, no se ha encontrado ni una formación reglada ni protocolos de actuación unificados en España dirigidos a los servicios de emergencias que intervienen en siniestros viales con implicación de vehículos con propulsión eléctrica. Se ha constatado carencias en cuanto a la necesaria formación adecuada de los servicios de emergencia durante la intervención en un siniestro vial con implicación de vehículos eléctricos, e incluso las guías de respuesta a emergencia de los fabricantes de vehículos presentan algunas carencias para minimizar los riesgos planteados.

Haremos algunas recomendaciones en la línea de las investigaciones llevadas a cabo por las organizaciones y agencias clave referenciadas, y de las opiniones de los profesionales y expertos en la materia que han sido entrevistado con motivo de este trabajo.

La primera propuesta es, organizar una cumbre nacional, al estilo de la celebrada en los EE.UU. en 2010 y 2016 por la Fundación de Investigación de Protección Contra incendios de la NFPA (Fire Protection Research Foundation), para abordar cuestiones relacionadas con estándares de formación y seguridad que afectan, a los vehículos eléctricos y con otros sistemas de propulsión distintos a los de combustión tradicionales, así como, al personal de emergencia de primera y segunda respuesta.

Dada la compleja organización territorial del Estado español, con tres ámbitos territoriales y competenciales, habrá que determinar qué administraciones, organismos, instituciones, etc. de ámbito nacional y/o sectoriales deberán participar. La organización federal de países como EE.UU. y Alemania, unido a que ambos han realizado investigaciones sobre la materia objeto de estudio y disponen de una formación reglada y de protocolos estandarizados, podría marcar la hoja de ruta de una iniciativa, incluso a nivel europeo, para abordar de una manera integral los retos actuales y futuros que, en materia de seguridad y medio ambiente, trae la creciente implantación de vehículos con nuevas energías de propulsión. Propuesta secundada por los responsables entrevistados de DGT, Fundación MAPFRE y la asociación APTB.

Otras Instituciones, asociaciones, institutos, fundaciones, investigadores de la Universidad y otros ámbitos relacionados con las nuevas tecnologías de la motorización de vehículos y los estándares de seguridad deberán formar parte de un equipo multidisciplinar y asociaciones de fabricantes y concesionarios, como ANFAC y FACONAUTO, son imprescindibles en cuanto que de los fabricantes depende en gran medida la información necesaria que figure en las guías y hojas de respuesta para minimizar los riesgos de esta clase de vehículos.

Siguiendo la línea de la NFPA estadounidense, debería desarrollarse un programa integral de capacitación para los servicios de emergencia y desarrollar una guía de referencia rápida en la escena del siniestro o incidente vial, por lo que sería recomendable añadir a la formación reglada del Real Decreto 614/2001, las directrices de la norma alemana DGUV 200-06 y de la norma francesa NFC 18-550.

La formación y capacitación continua de los profesionales sanitarios y de emergencias es fundamental, por lo que debería programarse una actualización permanente a medida que se vayan desarrollando nuevas tecnologías de propulsión, que no debería limitarse a una formación exclusivamente académica, debiendo incluir actividades como cursos de especialización y actualización, jornadas o foros de intercambio de experiencias.

Adoptando la propuesta alemana, para suplir la imposibilidad actual de acceder a los datos de los parámetros relevantes de la batería, ya que están encriptados y son accesibles solo para los fabricantes, promover entre los fabricantes el desarrollo en los nuevos diseños de los vehículos, de un futuro Registrador de Datos de Eventos (Event Data Recorder, EDR) que actúa como una caja negra, que contenga un mínimo de datos requeridos sobre el accidente. Datos que se envían a un centro de datos y que estarían disponibles inmediatamente después del choque. (Wöhrl, Geisbauer, Nebl, Lott, & Schweiger, 2021, pág. 15)

Realizar campañas informativas y de concienciación, utilizando los resultados de las investigaciones, sería una buena práctica a implementar. Incluir en el protocolo de actuación la transmisión de datos sobre la batería y el sistema de propulsión a los equipos de emergencias y el acceso en tiempo real a la matrícula y datos técnicos de los vehículos, sería otra buena práctica.



## Referencias

- AEDIVE y GANVAM. (08 de Febrero de 2020). Cuaderno de recomendaciones de seguridad en talleres de reparación y mantenimiento en lo que se refiere a vehículos híbridos y eléctricos. Recuperado el 02 de abril de 2023, de <https://aedive.es/adecuacion-talleres-movilidad-electrica-evitara-desaparicion-centros-posventa/>
- Agencia de Seguridad y Emergencias Madrid (ASEM). (octubre de 2019). *Procedimiento de Actuación Conjunta para la intervención en siniestros viales*. (A. C. Madrid, Ed.) Recuperado el 2023, de [www.comunidad.madrid/https://www.comunidad.madrid/hospital/summa112/profesionales/procedimiento-actuacion-conjunta-intervencion-siniestros-viales](http://www.comunidad.madrid/https://www.comunidad.madrid/hospital/summa112/profesionales/procedimiento-actuacion-conjunta-intervencion-siniestros-viales)
- APRAT y DGT. (2019). *Manual Básico de Rescate en Accidentes de Tráfico*. (D. G. Tráfico, Ed.) Madrid: Editorial Cuarto Centenario.
- Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR). (Abril de 2002). norma española UNE-EN 166. Protección individual de los ojos. *Especificaciones*, 39. Madrid: AENOR.
- Asociación Española de Normalización y Certificación. (Septiembre de 2005). Norma española UNE-EN 60903. Trabajos en tensión. *Guantes de material aislante*, 65. Madrid: AENOR.
- Bonilla Blas, D., Vélez Álvarez, J. A., García Sánchez, L., Basset Blesa, J. M., Ballester, P. S., Ortíz Linares, J. A., & Herrera de Pablo, P. (06 de mayo de 2019). *Plan de Actuación Conjunta en Accidentes de Tráfico*. (ATGC-BCV-SES-CV, Ed.) Recuperado el 2023, de [www.bombersdv.es/https://www.bombersdv.es/protocols-dactuacio/](http://www.bombersdv.es/https://www.bombersdv.es/protocols-dactuacio/)
- Comisión U21 de Prevención de Accidentes Eléctricos. (06 de junio de 2015). *fr.scribd.com*. Recuperado el 03 de abril de 2023, de <https://es.scribd.com/document/541488510/PR-NF18-550-ES#>
- DGUV 200-006. (abril de 2012). *Training for work on vehicles with high voltage system*. Obtenido de [www.dguv.de](http://www.dguv.de): <https://aftermarket.zf.com/remotemedia/new-structure-2020/zf-aftermarket/pdf-s/training-high-voltage-vehicles-200-006-en.pdf>
- Euralarm. (2022). *Guideline on Integrated fire protection solutions for lithium-ion batteries*. Zug, Switzerland: Euralarm.
- EuroNCAP. (s.f.). [www.euroncap.com](http://www.euroncap.com). Recuperado el febrero de 2023, de <https://www.euroncap.com/es>
- Feng, X., Ouyang, M., Liu, X., Lu, L., Xia, Y., & He, X. (January de 2018). Thermal runaway mechanism of lithium ion battery for electric vehicles. *Energy Storage Materials*. (H. M. Cheng, Ed.) *Energy Storage Materials*, 10, 246-267. doi:<https://doi.org/10.1016/j.ensm.2017.05.013>
- Franco, J. C. (31 de agosto de 2022). *forococheselectricos.com*. Recuperado el 01 de abril de 2023, de <https://forococheselectricos.com/2022/08/segun-axa-coches-electricos-pueden-ser-mas-peligrosos.html>



- Grant, C. C. (2010). *Annual Electric Vehicle Safety Standards Summit. Summary Report*. Co-Hosted by SAE International & National Fire Protection Association (NFPA). Quincy, Massachusetts: Fire Protection Research Foundation. Obtenido de [www.nfpa.org](http://www.nfpa.org) and [www.sae.org](http://www.sae.org)
- Grant, C. C. (agosto de 2016). *Alternative Fuel Vehicle Safety Summit*. Quincy, Massachusetts: Fire Protection Research Foundation. Obtenido de <https://www.nfpa.org/education-and-research/research/fire-protection-research-foundation/projects-and-reports/proceedings/alternative-fuel-vehicle-safety-summit>
- Instituto de investigación sobre vehículos Centro Zaragoza. (2022). *Manipulación segura de vehículos híbridos y eléctricos*. Obtenido de [www.centro-zaragoza.com](http://www.centro-zaragoza.com).
- Jimenez Onetti, R., Cobián Martínez, P. C., Barón Hidalgo, F., Quesada Hernández, Á. A., Marchal Carmona, J., Flores Ortega, F., . . . García del Águila, J. J. (2015). *Procedimiento Operativo de actuación conjunta en los accidentes de tráfico en Andalucía*. (E. P. Sanitarias, Ed.) Recuperado el 2023, de [www.epes.es](http://www.epes.es): <http://www.epes.es/?publicacion=procedimiento-actuacion-en-los-accidentes-de-trafico-en-andalucia>
- Klock, A. (junio de 2013). *Emergency responder training for Advanced Electric Drive Vehicles*. National Fire Protection Association. Quincy, Massachusetts: The Fire Protection Research Foundation. Obtenido de [www.nfpa.org/Foundation](http://www.nfpa.org/Foundation)
- Long Jr., R. T., Blum, A. F., Bress, T. J., & Cotts, B. R. (27 de junio de 2013). *Best Practices for Emergency Response to Incidents Involving Electric Vehicles Battery Hazards: A Report on Full-Scale Testing Results. Final Report*. Quincy, Massachusetts: The Fire Protection Research Foundation. Obtenido de [https://www.energy.gov/sites/prod/files/2014/02/f8/final\\_report\\_nfpa.pdf](https://www.energy.gov/sites/prod/files/2014/02/f8/final_report_nfpa.pdf)
- Mateo Fernández, J. (agosto de 2021). *Riesgos en la actuación policial con vehículos híbridos y eléctricos implicados en accidentes de circulación*. Recuperado el 2023, de [spls.es](https://spls.es/wp-content/uploads/2021/08/RIESGOS-EN-LA-ACTUACION-CON-VEHICULOS-HIBRIDOS-IMPPLICADOS-EN-ACCIDENTES-DE-CIRCULACION): <https://spls.es/wp-content/uploads/2021/08/RIESGOS-EN-LA-ACTUACION-CON-VEHICULOS-HIBRIDOS-IMPPLICADOS-EN-ACCIDENTES-DE-CIRCULACION>
- McAllister, J., & McAllister, B. (septiembre de 2019). *Fire and Emergency Service Personnel Knowledge and Skills Proficiency*. National Fire Protection Association. Quincy, Massachusetts: Fire Protection Research Foundation. Obtenido de [web:nfpa.org/foundation](http://www.nfpa.org/foundation)
- National Transportation Safety Board (NTSB). (23 de junio de 2020). *Safety Risk to Emergency Responders from Lithium-Ion Battery Fires in Electric Vehicles*. NTSB/SR-20/01. Recuperado el 01 de marzo de 2023, de [www.usfa.fema.gov](http://www.usfa.fema.gov): <https://www.nts.gov/safety/safety-studies/Documents/SR2001.pdf>
- Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2022). *La Estrategia de Seguridad Vial 2020-2030*. Madrid: Dirección General de Tráfico. Obtenido de [www.dgt.es](http://www.dgt.es)
- Organización Mundial de la Salud. (19-20 de febrero de 2020). *Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial*. Obtenido de [www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/stockolm-declaration/](http://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/stockolm-declaration/)

- Rask, E., Pavlich, C., Stuntenberg, K., Duoba, M., & Keller, G. (2020). *Stranded Energy Assessment Techniques and Tools*. Washington,DC: National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). Obtenido de <https://rosap.nhtsa.gov/view/dot/43941>
- SAE International. (29 de julio de 2019). *SAE J2990 Hybrid and EV First and Second Responder Recommended Practice Overview*. Recuperado el 19 de marzo de 2023, de [https://www.sae.org/standards/content/j2990\\_201907/](https://www.sae.org/standards/content/j2990_201907/)
- Stheppens, D., Shawcross, P., Stout, G., Sullivan, E., Saunders, J., Risser, S., & Sayre, J. (2017). *Lithium-ion Battery Safety Issues for Electric and Plug-in Hybrid Vehicles*. DOT HS 812 418. Washington, DC: National Highway traffic Safety Administration (NHTSA). Obtenido de [https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/documents/12848-lithiumionsafetyhybrids\\_101217-v3-tag.pdf](https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/documents/12848-lithiumionsafetyhybrids_101217-v3-tag.pdf)
- Tacheová, E. (diciembre de 2022). baterías de iones de litio ¿Porqué y cuándo suponen un riesgo de contacto químico para las personas? *Revista Técnica de Centro Zaragoza*(94), 46 - 48. Obtenido de [www.centro-zaragoza.com](http://www.centro-zaragoza.com)
- TÜV SÜD. (Abril de 2023). [www.tudsud.com/es-es/formacion-vehiculo-electrico](http://www.tudsud.com/es-es/formacion-vehiculo-electrico). Recuperado el Abril de 2023
- U.S. Fire Administration (USFA). (23 de junio de 2022). Emergency Response Guides for Electric Vehicles and Lithium ion Batteries. Recuperado el 19 de marzo de 2023, de <https://www.usfa.fema.gov/blog/ig-062322.html>
- Vervecken, L. (17 de abril de 2021). *Thermal Runaway: Lithium-ion Battery Safety*. (Diabatix) Recuperado el 2023, de [www.diatatix.com](http://www.diatatix.com): <https://www.diatatix.com/blog/prevent-thermal-runaway>
- Wöhr, K., Geisbauer, C., Nebl, C., Lott, s., & Schweiger, H. G. (16 de febrero de 2021). Crashed Electric Vehicle Handling and Recommendations-State of the Art in Germany. *energies*, 21. Obtenido de <https://www.mdpi.com/q996-1073/14/4/1040>



**Pedro José Molina García**  
Oficial de la Policía Local de Málaga  
Diplomado en Relaciones Laborales y Licenciado en  
Ciencias del Trabajo por la Universidad de Málaga  
Postgrado en Seguridad Vial por el CUGC adjunto a  
la Universidad Carlos III de Madrid  
V Máster Universitario de Seguridad Vial y Tráfico

## **LA MICROMOVILIDAD DE VMP EN VÍAS URBANAS**



## LA MICROMOVILIDAD DE VMP EN VÍAS URBANAS

**Sumario:** 1.- INTRODUCCIÓN. 1.1. Objetivos. 1.2. Metodología. 2.- MARCO NORMATIVO NACIONAL Y LOCAL. 2.1. Legislación nacional sobre VMP. 2.2. Normativa municipal de Málaga. 3.- VIGILANCIA Y CONTROL DE LA POLICÍA LOCAL DE MÁLAGA SOBRE EL CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN DE TRÁFICO POR PARTE DE LOS CONDUCTORES DE ESTOS VEHÍCULOS. 4.- INFRAESTRUCTURAS VIALES PARA VMP. 4.1. En la ciudad de Málaga. 4.2. Estudio comparativo con otras ciudades españolas. 5.- SINIESTRALIDAD VIAL CON VMP IMPLICADOS. 5.1. Análisis de los índices de siniestralidad vial de los VMP en Málaga. 5.2. Análisis comparativos con estadísticas nacionales, y referencia a la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030. 5.3. Análisis comparativo con estadísticas internacionales de la ciudad de Lisboa. 6.- LA OPINIÓN DE LOS EXPERTOS EN LA MATERIA. 7.- ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS. 8.- CONCLUSIONES Y PROPUESTAS DE MEJORA. 8.1. Conclusiones. 8.2. Propuestas de mejora.

**Resumen:** La Micromovilidad urbana como realidad social y vial, se puede estimar que tiene en torno a un lustro de vida; aunque sin abandonar la esencia del término, que continúa siendo aplicable a toda modalidad o medio de transporte personal que se lleva a cabo a través de vehículos muy ligeros. En este tiempo, la tecnología ha avanzado a una velocidad de vértigo, ofreciendo múltiples ventajas, como sostenibilidad, comodidad, independencia, ahorro, etc., respecto a otras formas de desplazamiento tradicionales. Sin embargo, los indudables beneficios que ello supone no están exentos de importantes problemas y dificultades, siendo especialmente destacables los relativos a la convivencia vial diaria entre todos los usuarios de las vías públicas, manifestados de manera preocupante en la presencia de estos vehículos en la siniestralidad vial.

Dentro de esa evolución y ciñéndonos a la situación actual, hay que remarcar por encima de todos al vehículo de movilidad personal (VMP), y más concretamente al patinete eléctrico, puesto que es el que ha conseguido mayor aceptación de entre todos los aparatos impulsados por motor eléctrico, debiendo tanto el Legislador como las Administraciones y la sociedad en general, enfrentarse abiertamente al ineludible desafío de buscar y encontrar fórmulas legislativas que garanticen la convivencia pacífica y segura entre todos los usuarios de la vía.

**Abstract:** Urban Micromobility as a social and road reality can be estimated to be around five years old; although without abandoning the essence of the term, which continues to be applicable to any modality or means of personal transport that is carried out through very light vehicles, in this time technology has advanced at breakneck speed, offering multiple advantages, such as sustainability, comfort, independence, savings, etc., with respect to the traditional forms of displacement. However, the undoubted benefits that this implies are not exempt from important problems and difficulties, being especially noteworthy those related to daily road life among all users of public roads, manifested in a worrying way in the presence of these vehicles in the accident rate road.

Within this evolution and sticking to the current situation, it is necessary to emphasize above all the Light Electric Vehicles (LEV), and more specifically the electric scooter, since it is the one that has achieved the greatest acceptance of all the devices powered by

electric motor, having both the Legislator and the Administrations and society in general, openly face the unavoidable challenge of seeking and finding legislative formulas that guarantee peaceful and safe coexistence among all road users.

**Palabras clave:** Micromovilidad, seguridad vial, vehículo movilidad personal, patinete eléctrico, siniestro vial.

**Key words:** Micromobility, road safety, personal mobility vehicle, electric scooter, road accident.

## 1. INTRODUCCIÓN

A lo largo de su existencia, la inteligencia del ser humano ha ido permitiéndole facilitar su desplazamiento terrestre e incluso el de otras personas y cargas. El uso de animales domesticados, de trineos y otras formas de tracción, fue transformándose hasta el invento de la rueda en la antigua Mesopotamia, cuyo uso ya cuenta más de 7.000 años.

Sin embargo, el uso de la rueda no experimentó un gran desarrollo hasta 1885, año en el que Carl Benz inventó el primer automóvil de tres ruedas, si bien desde el siglo XVII, ya existiera el vehículo rodado de Ferdinand Verbiest, impulsado por vapor. (Puig J., 1999, pág. 1)

Pero las considerables dimensiones físicas de aquellos nuevos vehículos, unidas a su complicidad mecánica, fueron propiciando que en 1693 apareciera un vehículo de movilidad personal, ideado por el profesor Ozana, de la parisina Universidad de la Sorbona, que en 1790 fuera transformado por el francés De Sivrac y bautizado como *Célérifère* y que el barón alemán Karl von Drais, en 1817, rescatará del olvido, dando como resultado a la aparición de su velocípedo o “máquina andadora” (*Laufmaschine*, en alemán), ingenio que, tras algunas mutaciones, sería el precursor de la bicicleta, bautizadas como “Caballos de acero” (*Eisen Pferd*, en alemán). (Malavé, S.J., 2018, págs. 4-6)

A partir de entonces, una ingente sucesión de inventos ha ido procurando facilitar la movilidad personal, citando el hito que supuso que, en 1885, el ingeniero, constructor e industrial alemán Gottlieb Daimler usara por primera vez una bicicleta la que había acoplado un motor monocilíndrico de su invención, consiguiendo de esta manera la primera motocicleta, (AMV, 2018) invento que vendría a producir una verdadera revolución mundial en la movilidad personal.

Es obvio que, las vías de comunicación han ido evolucionando a medida que lo han ido haciendo los medios de transporte; así, recordamos cómo los romanos construyeron sus primeras carreteras hacia el año 312 a.C. y la importantísima vía Flaminia, calzada romana que llevaba de Roma a Ariminum (actual ciudad italiana de Rimini). Asimismo, se debe recordar que también fueron los romanos los primeros en desarrollar señales de tránsito en sus vías; en este sentido, señalaremos los “millarios”, columnas de piedra que medían algo más de un metro y que indicaban la dirección hacia un lugar y la distancia a Roma; de ahí el dicho “*Todos los caminos conducen a Roma*”. (Recuento, P., 2015, pág. 1)

También, hemos observar que, desde la antigüedad hasta ahora, las diversas invenciones humanas en cuanto a la movilidad personal han ido acompañadas de la necesaria adecuación de la legislación que permitiera que dichos inventos fueran utilizados de manera que no supusieran peligros para los viandantes ni para los propios conductores; así, consideramos que la muerte del faraón Tutankamon por el presunto atropello de un carro, tuvo que suponer repercusiones legislativas sobre la circulación de vehículos en el antiguo Egipto. (Sala, A., 2022, pág. 1)

Estos cambios legislativos proliferan con la aparición de los vehículos de motor allá por el siglo XIX, exigiendo a los legisladores la adecuación de las normas existentes para regular el uso de estos nuevos ingenios entre sus usuarios, entre éstos y los que empleaban



la tracción animal, forma de transporte predominante en aquellos tiempos, y todos ellos, a su vez, con los ciudadanos de a pie, hechos constatados por la curiosa ley inglesa *Locomotive Act*, según la cual los vehículos no tirados por caballos (por entonces usaban calderas), no debían superar los 3 km/h en ciudades y los 6 km/h en caminos rurales (Mircea A., 2004, pág. 11) y por la creación de las primeras señales de tráfico “modernas”, llevada a cabo por el Club del Automóvil Italiano y aceptadas y ampliadas en el ámbito europeo, allá por 1909. (Mellado, L., 2022, pág. 8)

En España, siendo presidente del Consejo de ministros el malagueño don Antonio Cánovas del Castillo, se aprobó la Real Orden de 1897, primera norma sobre la circulación de vehículos a motor de nuestro país. Con posterioridad, fueron más de veinte años, los transcurridos entre 1926 y 1949, lo que se tardó en unificarse todas las señales de circulación en toda Europa, a las que se sumó Estados Unidos a partir de 1960.

## 1.1 OBJETIVOS

Tras esta breve introducción acerca de las repercusiones que conlleva la incorporación de un nuevo medio de transporte, pasamos a analizar la micromovilidad en vehículos de movilidad personal (Parlamento Español, 2020, pág. 98642), ingenios que, en búsqueda de la economía, mayor respeto al medio ambiente, mejorar la movilidad, maniobrabilidad, agilidad, accesibilidad, etc., han ido dado como resultado la aparición de los Patinetes eléctricos (La Vanguardia, B., 2022, pág. 1), Scooter eléctricos, Monociclos eléctricos (Landaverde, LF et al., 2013, pág. 33), Segway (Boniface K, McKay MP, Lucas R, Shaffer A, Sikka N, 2010, págs. 370-374), (Sawatzky B. et al., 2007, págs. 1423-1428), (Boutilier G., et al., 2012, págs. 595-598), y Hoverboard (Gómez-Cabrero S., 2016, pág. 24), aunque centraremos nuestra atención en los denominados patinetes eléctricos por ser los que actualmente son preponderantes, y más concretamente, los conceptualizados en la Sección 1 “Definición de Vehículo de Movilidad Personal (VMP)” de y la Resolución de 12 de enero de 2022, de la DGT, por la que se aprueba el Manual de características de los VMP. (Parlamento Español, 2022, pág. 6884):

Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Solo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado.

Del mismo modo, en la Sección 2 de dicha Resolución, se recogen las características técnicas que tienen que tener los VMP para transporte personal, mostrados en las siguientes tablas.

<b>VMP de transporte personal</b>	
Velocidad máxima	Entre 6 y 25 km/h
Potencia nominal <sup>(3)</sup> por vehículo.	Vehículos sin auto-equilibrado: ≤ 1.000 W
	Vehículos con auto-equilibrado <sup>(4)</sup> : ≤ 2.500 W
Masa en orden de marcha <sup>(5)</sup> .	< 50 kg
Longitud máxima.	2.000 mm

<sup>(3)</sup> La potencia nominal deberá ser declarada por el fabricante del motor y medida según el apartado 4.2.14 de la norma EN 15194:2018, o alternativamente en el Reglamento n.º 85 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UNECE) - Disposiciones uniformes relativas a la homologación de motores de combustión interna o de grupos motopropulsores eléctricos para la propulsión de vehículos de motor de las categorías M y N en lo que respecta a la medición de la potencia neta y la potencia máxima durante 30 minutos de los grupos motopropulsores eléctricos (DO L 323 de 7.11.2014, pág. 52).

<sup>(4)</sup> Al menos el 60% de esta potencia se debe dedicar al sistema de autoequilibrado.

<sup>(5)</sup> Masa en orden de marcha: masa del vehículo tal y como se define en el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 168/2013.

Tabla 1. Características de VMP de transporte personal

Altura máxima.	1.400 mm
Anchura máxima.	750 mm

Tabla 1. Características de VMP de transporte personal.

Fuente: [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2022-98](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2022-98).

El patinete eléctrico es un VMP con indudables ventajas en cuanto a economía, respeto con el medio ambiente y agilidad de maniobra, lo que, unido a su innecesario permiso de manejo ni seguro para poder circular por nuestras ciudades, lo hace enormemente atractivo. No obstante, la falta de capacitación constatada, cuando no la inconsciencia de muchos de sus usuarios, unida a la ausencia de una normativa homogénea a nivel estatal, han convertido su uso en un considerable problema de Seguridad Vial y de convivencia que es imprescindible resolver cuanto antes, pues ya en 2018, según datos de la Fiscalía de Seguridad Vial, se produjeron 273 accidentes con implicación de Vehículos de Movilidad Personal en los que se registraron 5 víctimas mortales, (López J., 2019, pág. 2) datos que, por desgracia, van en crecimiento.

A colación de lo indicado, y teniendo presente que aunque en la actualidad nos encontremos a vueltas con la necesidad de un seguro, es innegable que los conductores de este tipo de vehículos son responsables de los daños que puedan causar, siendo por ello de aplicación la responsabilidad civil extracontractual derivada del art. 1902 o, en su caso 1903 del Código Civil, debiéndose probar para su aplicación que el siniestro vial causante de los daños se debió a culpa o negligencia del conductor, así como del mismo modo, de los homicidios y/o lesiones por imprudencia que pudieran cometer, recogidos en los art. 142 y 152 del Código Penal respectivamente.

En relación con esta responsabilidad, se cita seguidamente una sentencia judicial reciente:

- Sentencia de la Audiencia Provincial de Asturias, nº 155/2023, de 5 de abril, en la que “por medio de esta sentencia se viene a estimar la responsabilidad de un conductor de VMP que procede a atropellar a un peatón causándole una serie de lesiones mientras este último caminaba por la acera. Considerando la existencia de responsabilidad extracontractual del art. 1902 CC al probarse la existencia de negligencia por parte del conductor de VMP al no respetar la preferencia que pesaba sobre el peatón de circular por la acera”.

El legislador, observando los hechos referidos, desde 2016 ha ido generando instrucciones y leyes que tratan de regular el uso de esos VMP, como la Instrucción 16/V-124 de la Dirección General de Tráfico (DGT), de 3 de noviembre de 2016 (Ministerio del Interior, DGT, 2016, pág. 2); Instrucción 19/S-149 TV-108 de la DGT, de 3 de diciembre de 2019 (Ministerio del Interior, DGT, 2019, págs. 3-4); el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre (Parlamento Español, 2020, págs. 98640-98641-98642); la Ley 18/2021, de 20 de diciembre (Parlamento Español, 2021, págs. 156150-156152-156153), y la Resolución de 12 de enero de 2022, de la DGT, por la que se aprueba el Manual de características de los VMP. (Parlamento Español, 2022, pág. 6884)

Sin embargo, las citadas leyes muestran una falta de rigor respecto del ámbito de la seguridad vial al delegar en los ayuntamientos, a través de sus ordenanzas locales, el desarrollo reglamentario de un asunto tan sensible para la seguridad vial de los ciudadanos y que incide poderosamente en la siniestralidad, convirtiendo el panorama nacional en un verdadero galimatías legislativo en cuanto a los VMP. En este sentido, consideramos que se debe imponer el establecimiento de una edad mínima legal única para sus conductores en todo el territorio nacional, uso obligatorio de casco de protección, así como obligación de tener concertado un seguro de responsabilidad civil de estos aparatos, asuntos éstos contemplados ya en 2021 por el Ilustrísimo señor Pere Navarro, director de la DGT, y publicado en la Vanguardia *“El Gobierno tiene previsto regular otros aspectos, como la edad mínima para manejar un VMP, la obligación de equipar el casco y elementos reflectantes o la necesidad de disponer de un seguro de circulación”*. (Moreno, S., 2021, pág. 3).

## 1.2 METODOLOGÍA

Dadas las citadas circunstancias, centramos nuestra atención en la problemática actual e incipiente que suponen estos vehículos en poblados, y más específicamente en la ciudad de Málaga, procediendo a realizar determinadas comparaciones con todo el territorio nacional y con la ciudad de Lisboa, por su similitud demográfica con la capital de la Costa del Sol. Para ello, procedimos a analizar varios parámetros, como son, el comentado marco normativo nacional y local, la vigilancia y control que realiza la Policía Local de Málaga sobre el cumplimiento de la legislación de tráfico por parte de los conductores de estos vehículos, las infraestructuras viales de dicha ciudad, y la siniestralidad vial con VMP ocurrida entre los años naturales 2019 y 2022 mediante la obtención de datos jurídicos documentales, fuentes propias solicitadas al Excmo. Ayuntamiento de Málaga y a su Cuerpo de Policía Local, a la DGT y a la Policía de Segurança Pública de Lisboa (PSP), así como entrevistas exploratorias a expertos en materia de seguridad vial de diversos ámbitos organizativos.

## 2. MARCO NORMATIVO NACIONAL Y LOCAL

### 2.1 LEGISLACIÓN NACIONAL SOBRE VMP

La movilidad urbana, unida al avance tecnológico, está evolucionando a un ritmo acelerado y fruto de ello ha sido el enorme impacto que experimentaron los VMP en España en los últimos años, sorprendiendo a los poderes públicos al irrumpir en la sociedad sin que, lógicamente, existiese regulación jurídica específica para estos tipos de vehículos.

Por consiguiente, comenzaron a coexistir en un mismo espacio vial diferentes usuarios, suscitándose problemas de convivencia diaria entre ellos al carecer de un marco jurídico que regulase cuestiones tales como por dónde debían circular, si podían llevar pasajeros, si era necesario autorización administrativa para conducir, si debían usar casco, llevar luces, tener seguro de responsabilidad civil, etc.

Como resultado de esta caótica situación, se produjo un aumento de la siniestralidad e inseguridad vial para todos los usuarios, como se muestra en la Tabla 2, en la que, a partir de datos oficiales de la DGT, se recogen las cifras de siniestralidad con VMP en los años 2019 y 2020, que son los dos años previos a su regulación normativa.

<b>Años</b>	<b>Siniestros con víctimas</b>	<b>Fallecidos</b>	<b>Heridos hospitalizados</b>	<b>Heridos no hospitalizados</b>
<b>2019</b>	908	5	137	798
<b>2020</b>	1305	8	97	1097

*Tabla 2. Datos de siniestros viales con VMP implicados en ámbito nacional, en los años 2019 y 2020.  
Fuente: elaboración propia en base datos de “Principales Cifras de la Siniestralidad Vial” DGT.*

Y todo ello, en una época en la que la siniestralidad vial se ha convertido en una de las preocupaciones del siglo XXI para los diferentes estados, pues, con el paso del tiempo, han empezado a tomar conciencia de sus graves consecuencias y de la necesidad de emprender diversas políticas públicas que contribuyan a reducir el número de lesionados graves y fallecidos por siniestros viales. En este sentido, es tal la concienciación de las autoridades, que ha dado lugar, en el marco de las políticas europeas, que la Asamblea General de las Naciones Unidas declarase en su resolución 74/299, un Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, “*con el objetivo de reducir las muertes y traumatismos debidos al tránsito en un 50% durante ese periodo*”. (OMS, 2021, pág. 6)

Finalmente y después de todo lo expuesto, el Legislador elaboró y desarrolló el marco normativo de carácter nacional que regula a los VMP, y que se recoge según el orden cronológico de su entrada en vigor, en la Introducción, apartado 1.1 Objetivos, del presente artículo.

Como síntesis de los cambios normativos narrados sobre la circulación de patinetes eléctricos, se muestran visualmente en la imagen siguiente:



Imagen 1. Resumen descriptivo de las normas sobre circulación de patinetes eléctricos elaborado por la DGT. Fuente: <https://www.dgt.es/muevete-con-seguridad/viaja-seguro/en-patinete/>

Directamente relacionado con la imagen anterior, y teniendo en cuenta que todos los usuarios de estos vehículos deben cumplir unas condiciones mínimas de circulación, las infracciones y sanciones que conllevan a la legislación de tráfico vigente, son las siguientes;

- La prohibición de que los VMP circulen por aceras, zonas peatonales, autopistas, autovías, vías interurbanas o túneles en ámbito urbano. Las vías autorizadas para circular las indicará una ordenanza municipal. Si no la hubiera, se permite la circulación por cualquier calzada urbana. Sancionable con cuantía de 200 euros (infracción grave).
- La velocidad de estos vehículos deberá estar comprendida entre 6 y 25 km/h. En caso de que sobrepase esa velocidad, no se considera VMP, por lo que no tendrán autorización administrativa para circular, correspondiendo sanción de 500 euros (infracción muy grave) e inmovilización del vehículo.
- La prohibición de circular haciendo uso del teléfono móvil, cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido mientras se conduce el patinete, denunciable por cuantía de 200 euros (infracción grave).
- Son vehículos monoplazas, prohibiendo la circulación de dos o más personas en el mismo, lo que supone infracción leve con cuantía de hasta 100 euros.
- Circular sin alumbrado ni prendas o elementos reflectantes es considerado conducción negligente, puesto que el usuario no adopta la diligencia necesaria para ser visto por el resto de los conductores de la vía y se pone en peligro. Sancionable con cuantía de 200 euros (infracción grave).



- Está prohibido conducir bajo los efectos del alcohol y/o las drogas. En estos casos, arrojando resultado positivo en alcohol con tasa inferior a 0,50 mg/l, conllevaría sanción de 500 euros, mientras que si la tasa en aire espirado es superior a 0,50 mg/l, la sanción ascendería a 1000 euros, en cambio, los positivos en drogas se sancionan con cuantía de 1000 euros, procediendo a la inmovilización del vehículo en todos los casos.

A modo comparativo con la legislación europea al respecto, se ha de señalar que, según la “Encuesta Revisión Europea Bicicletas y VMP” llevada a cabo por el Observatorio de Seguridad Vial de la DGT en el año 2021, en el que se enviaron los cuestionarios a los 27 países de la Unión Europea (UE), de los que respondieron 17, las conclusiones generales de la misma son que, *“Por todo ello, la formación voluntaria y tener una edad mínima para circular en bicicleta o en patinete eléctrico son las iniciativas más generalizadas de la UE”*. (DGT, Observatorio de Seguridad Vial, 2022, pág. 60)

## 2.2      NORMATIVA MUNICIPAL DE MÁLAGA

Una vez entró en vigor el marco legislativo nacional que regula al VMP, el Ayuntamiento de Málaga publicó en el BOJA el martes 19 de enero de 2021, entrando en vigor al día siguiente, la Ordenanza de Movilidad de la Ciudad de Málaga, con el objetivo de desarrollar dicha legislación y adaptarse a los nuevos tiempos de la movilidad urbana. Esta normativa reglamentaria dedica íntegramente el Título IV a los *“Vehículos de movilidad personal”*, con los artículos específicos del 36 al 45. (Ayuntamiento de Málaga, 2022, págs. 78-83)

En resumen, después de haber analizado y detallado la legislación nacional que regula a día de hoy la circulación de los patinetes eléctricos, se puede indicar que cada Ayuntamiento puede regular de una manera específica mediante reglamentación normativa la circulación de estos vehículos en lo referente a la obligación de circular con casco de protección, la edad mínima para conducirlos y las prohibiciones relativas a las paradas y estacionamientos de los mismos.

Una cuestión muy a tener en consideración con la circulación de estos vehículos en las vías urbanas es que, la acera es indiscutiblemente para los peatones, la calzada para todos los vehículos a motor y, en medio, se encuentran los VMP que, por no ser considerados ni una ni otra cosa, están en claro desequilibrio, desventaja e indefensión entre unos y otros; es decir, en caso de siniestro vial por circular un patinete eléctrico por la acera, el mayor riesgo de atropello y alcance de posibles lesiones siempre lo va tener el peatón, mientras que en el caso de siniestro vial por circular un patinete eléctrico por la calzada, el resultado lesivo mayor va a recaer en el conductor de dicho vehículo, lo que causa un verdadero problema.

Todo ello, en la dirección que señaló el Director General de Tráfico, Ilustrísimo Señor Pere Navarro Olivella, en la inauguración del Foro Ciudades a Pie en Madrid el 5 de marzo de 2019:

La acera es para el peatón. Los peatones son el eslabón más débil de la cadena de movilidad y prueba de ello, es que cada año mueren en España más de 300 personas atropelladas y esas cifras se disparan entre las personas más mayores, siendo más del 70 % de los atropellados. (DGT, 2019, pág. 6).

### 3. VIGILANCIA Y CONTROL DE LA POLICÍA LOCAL DE MÁLAGA SOBRE EL CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN DE TRÁFICO POR PARTE DE LOS CONDUCTORES DE ESTOS VEHÍCULOS

Málaga se encuentra situada en el sexto lugar de la lista de las ciudades más pobladas de España, con 579.076 habitantes según datos publicados el pasado 1 de enero de 2022. (Instituto Nacional de Estadística, 2022, pág. 1)

Debido, entre otras circunstancias, a la climatología, *“Málaga es la provincia española con más motos por habitante, registrando 10.958 vehículos de dos ruedas por cada 100.000 ciudadanos y se coloca por delante de Gerona y Granada”*, (Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas, ANESDOR, 2020, págs. 21-22) quedando constatada la predilección del tipo de movilidad de los conductores de esta ciudad.

Actualmente, no existe en Málaga un censo municipal de patinetes eléctricos particulares, en contra de lo recomendado en la descrita legislación vigente. Por tanto, no es posible cuantificar con exactitud el número de estos vehículos que circulan a diario por las diversas vías malagueñas, estimando los expertos en la materia consultados, que el parque móvil de estos vehículos en esta ciudad gira en torno a 3.700 patinetes eléctricos actualmente, de los que solo 1.344 están censados por ser propiedad de empresas explotadoras de servicios.

A día de hoy, el Cuerpo de Policía Local de Málaga dispone de una plantilla total de 895 agentes, según datos facilitados por el Intendente Principal 2º Jefe de la Policía Local de Málaga, D. José María Martínez Vázquez.

Teniendo en cuenta que *“La situación óptima de esta ratio ..., según los teóricos en materia de seguridad, debe estar en torno a dos policías por cada 1.000 habitantes, siempre y cuando las funciones que se lleven a cabo sean las determinadas legalmente”*, (Cámara de Cuentas de Andalucía, 2000, pág. 2) la plantilla adecuada en la Policía Local malagueña debería estar compuesta por 1.158 agentes, pudiendo observarse que existe un déficit de 263 policías, lo que equivale a un 23% por debajo de lo recomendado.

Una vez conocidas las variables que pueden influir en el presente capítulo, se muestra a continuación, una tabla resumen de las infracciones denunciadas por la Policía Local de Málaga a conductores de VMP en los años 2021 y 2022, solicitadas al Departamento de Sanciones del Organismo Autónomo de Gestión Tributaria del Ayuntamiento de Málaga.



Descripción	Suma	2021	2022
Acceder sin autorización con un VMP a una vía cuyo paso está restringido a determinados usuarios.	1	1	0
Rebasar un semáforo en fase roja con un VMP.	347	148	199
Estacionar un VMP sobre la acera o zona peatonal, de modo que se obstaculice gravemente el tránsito de los peatones.	16	16	0
Explotar comercialmente un VMP en alquiler, o para rutas turísticas, careciendo de seguro de responsabilidad civil	1	0	1
Circular con un VMP realizando maniobras bruscas.	3	1	2
Circular con un VMP de forma negligente.	39	21	18
Circular con un VMP agarrándose a vehículos en marcha o siendo remolcados por éstos.	2	1	1
Circular con un VMP utilizando auriculares receptores o reproductores de sonido.	134	57	77
Circular con un VMP utilizando dispositivo de telefonía móvil o cualquier otro dispositivo de análoga naturaleza.	148	69	79
Circular con un VMP cruzando pasos para peatones.	37	14	23
Circular con un VMP por zona afectadas por cualquier evento deportivo, cultural o religioso.	1	0	1
Circular con un VMP por las aceras, paseo, y demás zonas destinadas al uso de peatones.	553	245	308
Circular con un VMP por las zonas 20, calles residenciales y vías de plataforma única sin respetar en todo momento la preferencia peatonal.	7	5	2
Circular con un VMP por zonas restringidas al tráfico sin respetar la prioridad peatonal.	8	5	3
Circular con un VMP por vías ciclistas sin respetar la prioridad de paso de los peatones o vehículos en los cruces señalizados y/o regulados por semáforo.	3	1	2
Estacionar un VMP fuera de las reservas señalizadas para tal fin.	355	179	176
Estacionar un VMP sobre la acera o zona peatonal.	17	17	0
Estacionar un VMP en lugar distinto de los estacionamientos señalizados para poder hacerlo.	0	0	0
Circular por la acera con un VMP perturbando la normal circulación de los peatones.	2	2	0
Conducir un VMP portando a dos o más personas.	17	15	2
Conducir un VMP siendo menor de 16 años.	196	88	108
Circular con animales u objetos que dificulten la conducción segura de un VMP.	2	2	0
Circular con un VMP que carezca de sistema de frenada, timbre, luces delanteras y traseras, o elementos reflectantes y/o catadióptricos.	8	3	5
Circular con un VMP sin llevar las luces encendidas a cualquier hora del día.	41	22	19
Circular con un VMP sin llevar casco protector por la calzada de las vías que no sean ZONAS 30, ZONAS 20, o carriles limitados a 30 km/h.	267	144	123
Circular con un VMP sin usar chaleco reflectante o elementos visibles a 150 m. Circulando por la calzada de las vías que no sean ZONAS30, ZONAS 20.	83	56	27
Circular con un VMP sin respetar una distancia mínima de separación de un metro con los peatones.	10	4	6
Circular con un VMP cuando se produzcan una aglomeración de personas.	13	3	10
Circular con un VMP en ZONAS30 y max.30 sin banderín de seguridad cuando el conjunto VMP-conductor no alcance 1,40cm de altura	1	1	0
Adelantar sin la precaución requerida con un VMP cuando circule por un carril bici.	4	2	2
Circular con un VMP por un túnel urbano	1	0	1
Circular con un VMP con una tasa de alcohol superior a la permitida.	5	3	2
Circular con un VMP habiendo consumido estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.	1	0	1
Circular con un VMP de forma temeraria.	19	11	8
Conducir un VMP de modo temerario.	1	1	0
Circular con un VMP en sentido contrario al estipulado	152	71	81
<b>TOTAL</b>	<b>2.495</b>	<b>1208</b>	<b>1287</b>

Tabla 3. Estadísticas de infracciones de VMP en Málaga en los años 2021 y 2022.

Fuente: estadísticas solicitadas al Organismo Autónomo de Gestión Tributaria del Ayuntamiento de Málaga (GESTRISAM).

Como se puede observar en la tabla 3, el total de infracciones denunciadas es similar en los dos años objeto de estudio, siendo 1208 y 1287 en los años 2021 y 2022 respectivamente. Calculando una media de infracciones denunciadas diariamente por la Policía Local de Málaga, se obtendría como resultado 3,31 boletines de denuncias diarios extendidos durante el año 2021 y 3,53 durante el año 2022.

Un dato a tener muy en cuenta, es el tipo de infracción más denunciada en los dos años citados, siendo esta la de “Circular con un VMP por las aceras, paseos, y demás zonas destinadas al uso de peatones”, tipificada en la citada Ordenanza de Movilidad en su artículo 40.A1, con la cuantía de 200 euros, (Ayuntamiento de Málaga, 2022, pág. 80) correspondiendo un total de 245 denuncias al año 2021 y 308 denuncias al año 2022, en torno a un 20% y 24% del total respectivamente. Esta estadística se encuentra directamente relacionada con la frase más repetida por los conductores de estos vehículos: “prefiero arriesgarme a que me denuncie la Policía Local por circular por las aceras, a jugarme la vida al ir por la carretera con el resto de vehículos”, frase que recoge el difícil equilibrio de la convivencia vial producido entre los usuarios de la vía pública, y por la

que el autor vislumbraba un problema a corto o medio plazo, debido a las reticencias y falta de seguridad que transmitían los conductores de patinetes eléctricos de tener que circular por la calzada.

Además de la campaña informativa inicial al entrar en vigor la legislación nacional y local indicadas, la Dirección General de Tráfico en su planificación de campañas de prevención de la seguridad vial, llevó a cabo una de ellas en el periodo comprendido del 25/10/2021 al 07/11/2021, con el slogan “No pasa” en varias ciudades españolas “*La DGT inicia en Málaga una campaña de vigilancia a bicicletas y patinetes por las aceras*”. (Ignacio, L., 2021, pág. 1)

En lo que respecta a la obediencia y/o cumplimiento de las normas de tráfico en general, por parte de los conductores de patinetes eléctricos, se ha consultado la encuesta presentada por la Fundación Línea Directa en colaboración con la Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL), con fecha de 27 de abril de 2022, siendo realizada a 1.700 personas de toda la geografía nacional, en la que solo el 14% de los encuestados creen que cumplen habitualmente con las normas de tráfico, lo que deriva en que los usuarios de patinetes eléctricos sean los conductores con peor imagen en la circulación, destacando que “*El 50% de los usuarios de VMP reconoce que circula sin casco, el 73% lo hace en alguna ocasión por la acera y el 45% ha sobrepasado en alguna ocasión los límites de velocidad establecidos para estos vehículos (25 Km/h)*”. (Fundación Línea Directa, 2022, pág. 2)

## 4. INFRAESTRUCTURAS VIALES PARA VMP

### 4.1 EN LA CIUDAD DE MÁLAGA

Málaga tiene una superficie de 394,98 km<sup>2</sup> y un perímetro de 145.428,59 m, según datos del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. (Junta de Andalucía, 2022, pág. 1) Cuenta a su vez, con aproximadamente 1.200 km de carretera o calzada para la circulación de vehículos y se encuentra dividida o descentralizada en 11 distritos (divisiones territoriales de gestión), con sus respectivos barrios y polígonos industriales.

La información sobre bicicletas, y por ende de VMP, que consta en la página web municipal, (Ayuntamiento de Málaga, 2020, págs. 3-4-5) es “*Actualmente Málaga cuenta con una red de vías ciclistas de 44.025 m. de longitud*”.

En este sentido, según fuentes municipales y expertos en la materia consultados, como es el caso de la actual Concejala del Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga, D<sup>a</sup> Trinidad Hernández Méndez, señala que los Vehículos de Movilidad Personal, como su propia denominación nos indica, son vehículos, y como tales, deben circular por la calzada, pero para hacerlo con unas condiciones de seguridad vial óptimas, es necesario disponer de infraestructuras viales segregadas que garanticen la mayor protección posible a todos los usuarios del tráfico.

Es, por tanto, en esta línea donde el Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga está trabajando desde hace tiempo, quedando plasmada la planificación de las necesidades viales en cuanto a infraestructuras para ciclistas y VMP en el “Plan Director de la Bicicleta de Málaga”. Este Plan Municipal tiene como previsión contar con 142 km de carriles bici/VMP cuando concluya la ejecución del mismo, con un coste estimado cercano a los 43 millones de euros. (Sanchez, S., 2022, pág. 1)

Actualmente, Málaga dispone de las siguientes infraestructuras viales para la circulación de VMP:

1. 45 km de infraestructuras segregadas para uso exclusivo de bicicletas y VMP, estando en proceso de ejecución y finalización ocho proyectos, que aumentarán a 60 km este tipo de vías, como se indica en la página municipal.
2. 70 km de vías en las que existe una preferencia para VMP y bicicletas, son vías de dos carriles por sentido y es el carril derecho el que cuenta con esta regulación, con límite de 30 km/h. La circulación por este tipo de vías, también denominadas ciclocalles o ciclocarriles.

En la imagen 2 que se expone a continuación, se muestra un mapa de Málaga a escala 1/50.000, publicado en el mes de febrero del año 2021 en la página web del Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga sobre la red de itinerarios de bicicletas en febrero de 2021, en el que la línea de color verde identifica la red de carriles bici/VMP exclusivos, y la línea de color azul señala la red de itinerarios 30 km/h compartidos, como se ha explicado en el párrafo anterior.

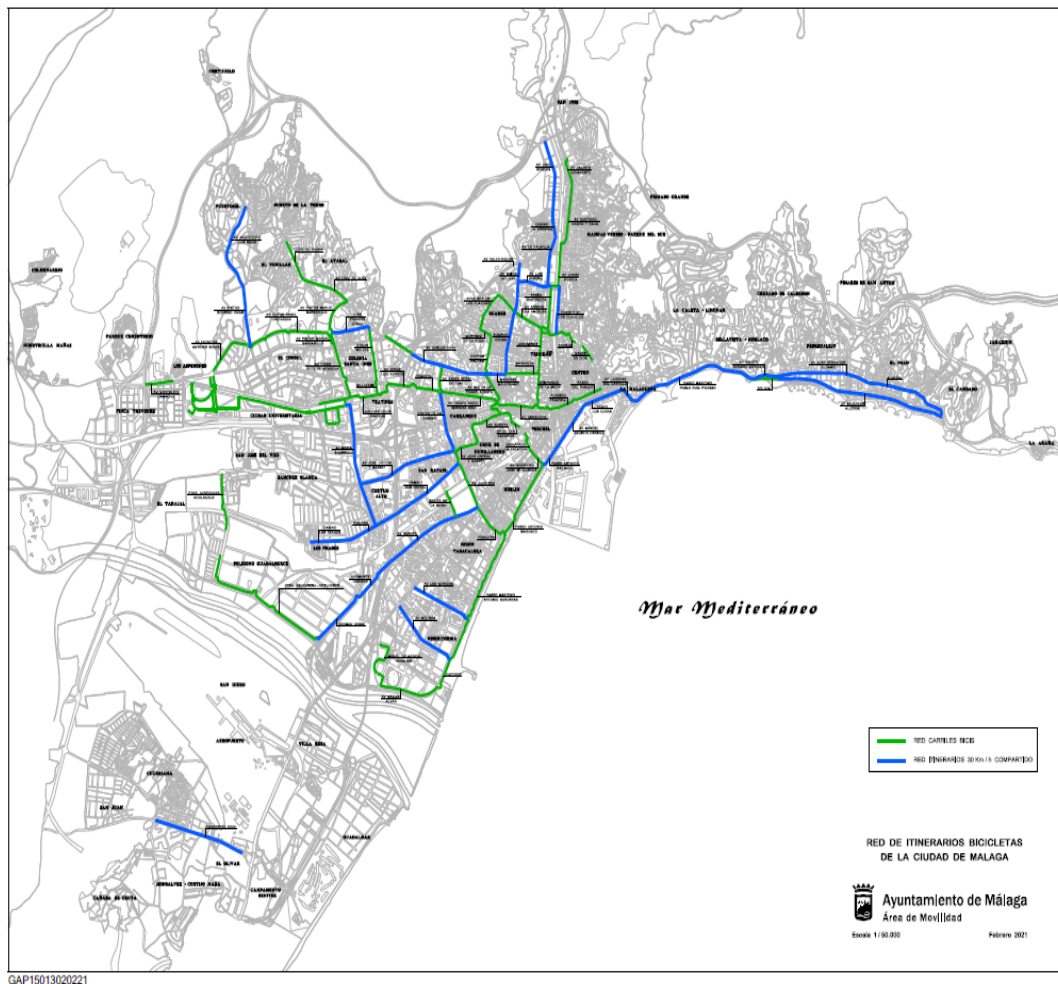


Imagen 2. Mapa sobre la red de itinerarios de carriles bici/VMP en Málaga, de febrero de 2021.  
Fuente: <https://movilidad.malaga.eu/opencms/export/sites/movilidad/.content/galerias/Documentos-del-site/Red-de-itinerarios-de-bicicletas.pdf>

En la observación de la imagen 2, teniendo igualmente en consideración la opinión de los usuarios y expertos en la materia, y todo ello unido, a las variables y/o circunstancias referentes a demografía, extensión y división territorial, parque automovilístico, importancia urbana, sostenibilidad, demanda social y vial detalladas y analizadas, hacen confirmar que los 45 km actuales de infraestructuras segregadas para uso exclusivo de bicicletas y VMP (próximamente 60 km), resultan insuficientes para cubrir debidamente las necesidades de los conductores de estos vehículos y del resto de usuarios de la vía y, consecuentemente poder así garantizar la seguridad vial urbana con el objetivo principal de reducir la siniestralidad, pronunciándose en esta misma dirección los usuarios de VMP consultados al efecto.

Del mismo modo, en base a todo lo expuesto, se puede determinar que la red de itinerarios 30 km/h compartido en Málaga resultan igualmente insuficientes e inconexos, con aproximadamente un 6% del total de km de calzada destinados para la circulación de vehículos. Por lo tanto, si no pueden circular por aceras y demás zonas peatonales, y no existen suficientes carriles bici segregados exclusivos, se hace imprescindible contar con una mayor cantidad y calidad de ciclocarriles 30 km/h para usuarios de bicicletas y VMP.

Esta opción de ciclocarriles o vías 30 compartidos, tiene muchos detractores por diferentes motivos, citando a modo de ejemplo, lo publicado en la página web del periódico “El Confidencial” el día 19 de noviembre del año 2021 (Pascual, A., 2021, pág. 12):

En 2016 se publicó un minucioso estudio de la Universidad de Colorado comparando los ciclocarriles con los carriles bici, que están protegidos y circulan aparte del tráfico, para concluir que estos últimos eran el doble de eficaces a la hora de incentivar el uso de la bicicleta al ser percibidos como más seguros. Además, los investigadores notaron que, con respecto a las calles normales, los accidentes con ciclistas descendieron un 42% en las zonas con carril bici, en comparación con el 20% de los ciclocarriles.

A colación de lo indicado ut supra, se hace mención de una noticia publicada en el Diario Sur de Málaga, en la que se señalaba que “*La capital cuenta con 0,78 km de vía ciclista por cada diez mil habitantes, tres veces menos que Sevilla o Palma de Mallorca*”. (Jiménez, F., 2022, pág. 1)

## 4.2 ESTUDIO COMPARATIVO CON OTRAS CIUDADES ESPAÑOLAS

Con la finalidad de conocer el estado de las infraestructuras viales y el uso del espacio público que realizan otras administraciones locales sobre la gestión urbana del tráfico relacionada con VMP, se muestra a continuación un estudio llevado a cabo por la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU), en el que se ha analizado la funcionalidad de las infraestructuras ciclistas de 14 urbes, las ocho más pobladas y otras seis que se incluyen por el impulso que están dando a la Bicicleta y Vehículos de Movilidad Personal.

Esta Organización considera que “*una red ciclista útil debe cumplir siete criterios: que sea completa, continua, uniforme, directa, reconocible, tupida y que pase por vías principales. Si es una red útil, también será más segura*”, (OCU, 2022, pág. 5) siendo el resultado del estudio el siguiente, representado en la tabla 4:

## Valoración de las redes ciclistas

Vías ciclistas	FUNCIONALIDAD DE LAS REDES							CALIFICACIÓN GLOBAL	RESPECTO A 2013
	Completa	Continua	Uniforme	Directa	Reconocible	Por vías principales	Tupida		
VITORIA	★★★★★	★★★★★	★★★★	★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	▲
SEVILLA	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★	★★★★	★★★★★	★★★★	★★★★★	▼
VALENCIA	★★★★★	★★★★★	★★★★	★★★★	★★★★★	★★★★	★★★★	★★★★★	▲
BARCELONA	★★★★	★★★★	★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★	★★★★★	▲
SAN SEBASTIÁN	★★★	★★★	★★★	★★★★	★★★	★★★★	★★★	★★★★	▼
ZARAGOZA	★★★	★★★	★★	★★★★	★★★	★★★★	★★★	★★★	▲
CÁDIZ	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★★	★★★	★★★	★★★	▲
LAS PALMAS	★★★	★★★	★★★★	★★★	★★★	★★★	★★	★★★	▲
VALLADOLID	★★	★★	★★	★★★	★★★	★★★	★★	★★★	▲
BILBAO	★★	★★	★★	★★	★★★	★★	★★	★★	▲
MÁLAGA	★★	★★	★★	★	★★★	★★★	★	★★	▲
CÓRDOBA	★★	★★	★	★★	★★	★★	★	★	=
LA CORUÑA	★	★	★	★	★★	★	★	★	▲
MADRID	★	★	★	★★	★	★	★	★	=

Tabla 4. Valoración de las infraestructuras ciclistas de 14 urbes realizada por la OCU. Fuente: <https://www.ocu.org/coches/bicicletas-electricas/noticias/mejores-ciudades-para-bicis>

Como se puede observar en la tabla, aunque Málaga haya mejorado con relación al último estudio llevado a cabo en 2013, sigue estando mal valorada con respecto a la funcionalidad de sus redes ciclistas, concluyendo el citado estudio de la OCU en que “OCU lamenta además el recurso del ciclocarril, que no es más que una bicicleta pintada en la calzada con una señal de 30 km/h, lo que deja a los ciclistas a merced de los coches.” (OCU, 2022, pág. 9)

Otra de las conclusiones obtenidas, según se publica en la noticia del periódico Diario Sur, denominada “Los carriles bici de Málaga, a la cola del pelotón nacional”, es que “El estudio de la OCU califica de «mala» la red ciclista de la capital malagueña por insuficiente e inconexa, y critica el abuso de los carriles 30 «que dejan al ciclista a merced de los coches»”. (Jiménez, F., 2022, pág. 1)



Del mismo modo, en la imagen siguiente se muestra específicamente una red ciclista erróneamente diseñada, concretamente la zona de la Trinidad y Perchel de Málaga, sobre la que se indica “la vía da un rodeo y no usa la calle principal que atraviesa en línea recta”.



*Imagen 3. Ejemplo de red ciclista de Málaga mal diseñada.*

Fuente: <https://www.ocu.org/coches/bicicletas-eléctricas/noticias/mejores-ciudades-para-bicis>

## 5. SINIESTRALIDAD VIAL CON VMP IMPLICADOS

### 5.1 ANÁLISIS DE LOS ÍNDICES DE SINIESTRALIDAD VIAL DE VMP EN MÁLAGA

El presente apartado constituye el pilar fundamental de este estudio, dada la preocupación del autor por la creciente siniestralidad vial derivada del uso de patinetes eléctricos en general, y de manera particular en Málaga capital.

En el mundo de la seguridad vial, del que todos de una manera o de otra formamos parte, el objetivo primario y más importante es la reducción de la siniestralidad y, por tanto, de las múltiples consecuencias personales y sociales que ello conlleva; en este sentido se redactó el informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS), publicado el 20 de junio de 2022. (OMS, 2022, pág. 1)

Asimismo, la OMS y las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas, en cooperación con los asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otras partes interesadas, han elaborado el “Plan Mundial, Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030”, (OMS, 2021, pág. 30) que finaliza con el siguiente mensaje:

El presente Plan de Acción Mundial para la Seguridad Vial hace un llamamiento a los gobiernos y las partes interesadas para que tomen un nuevo camino que haga hincapié en la seguridad como un valor central dentro del sistema de seguridad y la movilidad

sostenible. Ya sabemos qué debemos hacer, tenemos las herramientas para hacerlo y todos tenemos una función que desempeñar. Por consiguiente, hagámoslo.

Tomando el testigo de la frase final del párrafo anterior, y con el objetivo de conocer la evolución de la siniestralidad vial con VMP implicados en Málaga durante el periodo de los cuatro años naturales comprendidos entre 2019 y 2022, se muestran a continuación una serie de gráficas con la información estadística existente en la base de datos del Grupo de Investigación de Accidentes y Atestados (G.I.A.A) de la Policía Local de Málaga.

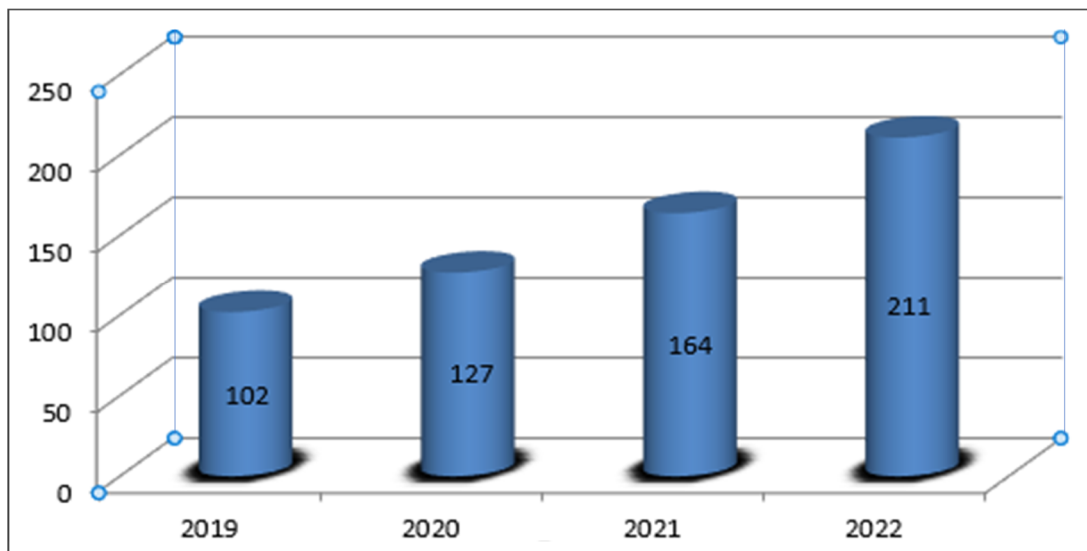


Gráfico 1. Estadísticas y resultados de siniestros viales con VMP implicados en Málaga, durante los años 2019, 2020, 2021 y 2022. Fuente: elaboración propia desde datos estadísticos del Cuerpo de la Policía Local de Málaga, obrantes en el G.I.A.A.

En esta gráfica, se puede ver claramente la creciente evolución de los siniestros viales en los que hubo implicación de algún VMP, ocurridos en Málaga durante los cuatro últimos años, pudiéndose observar el aumento del número de éstos, que pasaron de ser 102 en el año 2019 a 211 en el 2022, lo que supone un incremento del 106%. A pesar de los 604 siniestros de este tipo acaecidos en este cuatrienio, es de resaltar que, por fortuna, en Málaga no se haya producido ningún siniestro vial con resultado de fallecido en el que haya estado implicado un VMP.

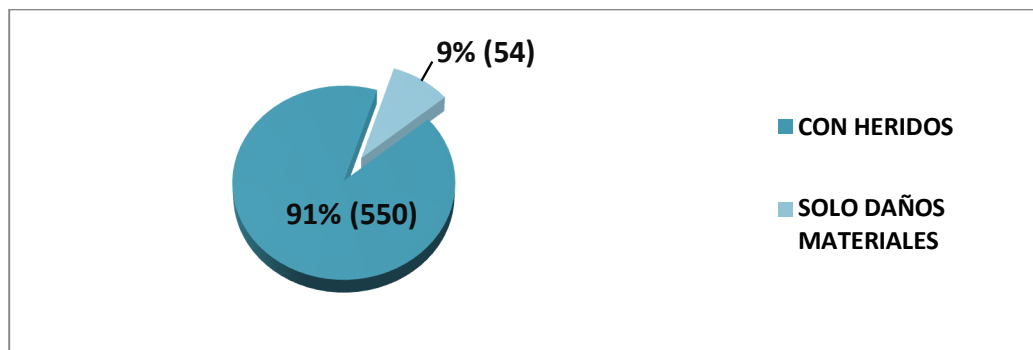


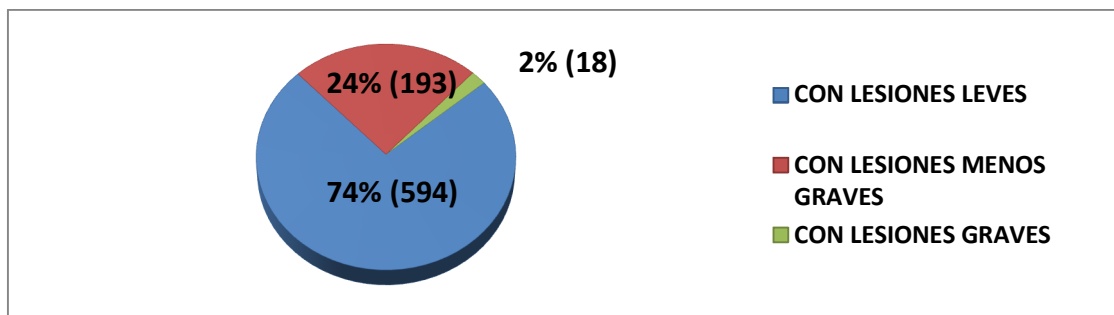
Gráfico 2. Porcentaje total de tipo de resultado de siniestros viales de VMP en Málaga de 2019 a 2022. Fuente: elaboración propia desde datos estadísticos del Cuerpo de la Policía Local de Málaga, obrantes en el G.I.A.A.



En cuanto a las consecuencias de estos siniestros viales, diferenciando entre los daños materiales y daños personales, la gráfica 2 muestra que la media de dicho universo temporal refleja un 9% de daños materiales (54 siniestros viales) y un 91% de daños personales (550 siniestros viales) del total.

Del mismo modo, analizadas las estadísticas sobre la cantidad total de dichos siniestros viales en función de la tipología de accidente durante el periodo contemplado en el estudio, se puede determinar, como son principalmente tres formas o tipos de producirse estos siniestros viales: colisión fronto-lateral (252), caída de vehículo de dos ruedas (112), y atropello a personas (98), respectivamente, los cuales suponen un 76,5% del total.

En lo que respecta a la causalidad de estos siniestros viales, una vez constatados los datos estadísticos obrantes en el G.I.A.A., se puede afirmar que la causa principal de los mismos fue la “conducción de forma distraída o desatenta”, con un total de 72 casos, seguida muy de cerca por “la falta de pericia” y el “no respetar señalización semafórica”, con 71 siniestros viales en cada una de estas dos causas. El sumatorio de estos tres hechos causales se corresponde con el 35% del total.



*Gráfico 3. Porcentaje de personas lesionadas en los siniestros objetos de este estudio, clasificadas según la gravedad de las mismas. Fuente: elaboración propia con datos estadísticos extraídos de los Informes de Siniestralidad obrantes en el G.I.A.A. de la Policía Local de Málaga.*

En función de la gravedad de las lesiones sufridas por las personas implicadas en los siniestros viales con patinetes eléctricos, contemplados en la gráfica 3, se puede observar como de un total de 805 personas heridas, las lesiones leves suponen casi las dos terceras partes de todas ellas, seguidas de las lesiones menos graves y quedando las lesiones graves con un mínimo porcentaje. Con estos resultados, se puede determinar que la gran mayoría de los siniestros viales descritos son de baja lesividad, es decir, sin hospitalización o con una estancia hospitalaria inferior a 24 horas y sin tratamiento médico o quirúrgico. (Parlamento Español, 2014, págs. 97966-97967)

Asimismo, como se expone en la tabla 5 que se muestra seguidamente, entre 2019 y 2022 se ha incrementado considerablemente la cantidad de personas lesionadas, pasando de 91 a 379, lo que supone un aumento del 316%, habiendo aumentado al mismo tiempo la gravedad de las mismas.

AÑOS	GRAVEDAD DE LAS LESIONES				
	LEVES	MENOS GRAVES	GRAVES	FALLECIDOS	TOTAL
<b>2019</b>	81	7	3	0	91
<b>2020</b>	100	20	4	0	124
<b>2021</b>	133	76	2	0	211
<b>2022</b>	280	90	9	0	379
<b>TOTAL</b>	<b>594</b>	<b>193</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>805</b>

Tabla 5. Personas lesionadas por su gravedad al estar implicado en siniestro vial con VMP en Málaga de 2019 a 2022. Fuente: elaboración propia con datos estadísticos pertenecientes al G.I.A.A.

Para finalizar este análisis, el gráfico 4 muestra la clasificación de los lesionados por grupos etarios en años. En la citada gráfica, se puede comprobar explícitamente que la mayor parte de las personas accidentadas incluidas en este estudio, el 79% de ellos, pertenecen al grupo de edad adulta, es decir, los comprendidos entre los 18 y 64 años, seguidos a bastante distancia, con el 9%, por los menores – comprendidos entre 14 y 17 años –, siendo los menos numerosos los niños y los ancianos con el 6% cada uno.

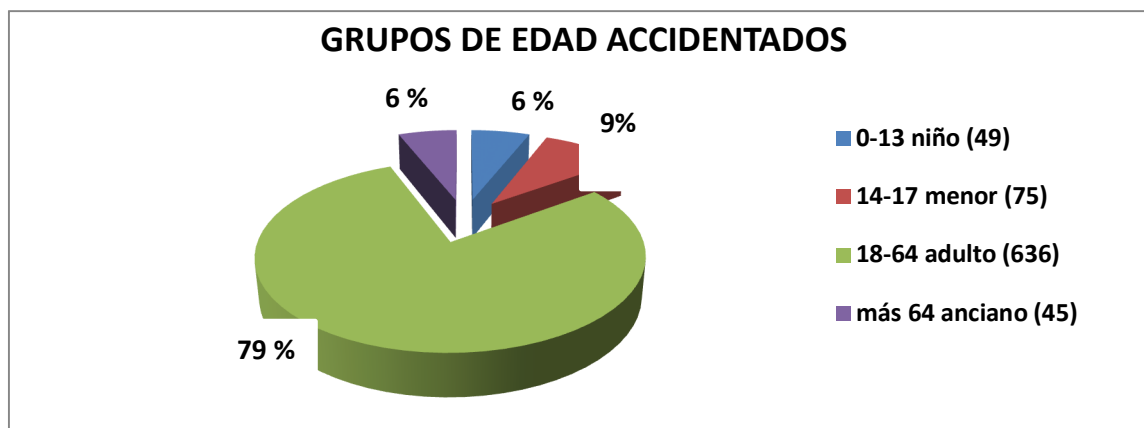


Gráfico 4. Porcentaje de grupos de edades de personas implicadas en siniestros viales con VMP en Málaga en los últimos cuatro años. Fuente: elaboración propia con datos estadísticos pertenecientes al G.I.A.A.

Como síntesis parcial de la observación y análisis de los datos, tablas y gráficas mostradas en el presente estudio, se puede señalar que:

- En el espacio de tiempo en estudio, se produjo un notable crecimiento de los siniestros viales objeto del análisis, concretamente un 106% de incremento.
- Ningún siniestro vial con resultado de fallecido en el que haya estado implicado un VMP.
- El 91% de estos siniestros tuvieron como resultado personas heridas.

- La tipología de accidente más frecuente fue la colisión fronto-lateral, siendo la causa principal de los mismos “la conducción de forma distraída o desatenta”.
- El 74% de los lesionados fueron de carácter leve.
- El grupo etario más afectado correspondió a los adultos (de 18 a 64 años), con un 79% del total.

## 5.2 ANÁLISIS COMPARATIVO CON ESTADÍSTICAS NACIONALES, Y REFERENCIA A LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2021-2030

Para la elaboración del presente apartado, y debido a que no se dispone de fuentes abiertas específicas al respecto, se han solicitado datos estadísticos al Observatorio de la Dirección General de Tráfico, concretamente los índices de siniestralidad vial con VMP implicados en todo el territorio español en el espacio temporal comprendido entre el año 2019 y el año 2022, quedando constatados y analizados los datos facilitados por dicho organismo público en la siguiente tabla 6, que resume los resultados más interesantes:

<b>AÑOS FACILITADOS</b>	<b>FALLECIDOS A 24 HORAS</b>	<b>HERIDOS HOSP. A 24 HORAS</b>	<b>HERIDOS NO HOSP. A 24 HORAS</b>	<b>TOTAL SINIESTROS</b>
<b>2020</b>	8	96	1074	1277
<b>2021</b>	9	166	2017	2389
<b>2022</b>	8	-----	-----	-----

*Tabla 6. Resumen estadísticas de siniestralidad vial con VMP implicados en España en los años 2020, 2021 y 2022, diferenciando por la gravedad de las lesiones.*

*Fuente: elaboración propia con estadísticas facilitadas por el Observatorio de la DGT.*

En cuanto al resumen comparativo de los siniestros en estudio habidos en todo el territorio nacional con respecto a Málaga, se puede constatar una gran semejanza, pues:

- El incremento producido supuso el 87% de todos los siniestros viales sucedidos en España, mientras que en la capital malagueña fue el 106%.
- El 84% de estos siniestros produjo lesiones leves a 24 horas, cifra muy similar al 74% de los habidos en la capital de la Costa del Sol.

Para finalizar este apartado, conviene citar lo relacionado en la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030 en relación con la Micromovilidad de los VMP en vías urbanas, diferenciando entre los objetivos generales y específicos, así como las reseñas directas e indirectas a este tipo de vehículos contempladas en el capítulo 8 del citado documento “Las Áreas estratégicas” (Ministerio del Interior, DGT, 2022, págs. 130-259):

- El objetivo general para el año 2030 consiste en: “reducir el número de personas fallecidas y de heridas graves en un 50%, respecto al valor base de 2019”. (Ministerio del Interior, DGT, 2022, pág. 122)
- Entre los objetivos específicos para 2023, (Ministerio del Interior, DGT, 2022, pág. 123) encontramos que:

Se consideran prioritarios los colectivos y medios vulnerables por su presencia creciente en la siniestralidad mortal y grave, así como por las perspectivas de un aumento

de estos modos de movilidad: peatones y usuarios de vehículos de movilidad personal, bicicletas, ciclomotores y motocicletas. Las personas mayores de 64 años, y las vías urbanas.

### 5.3 ANÁLISIS COMPARATIVO CON ESTADÍSTICAS INTERNACIONALES DE LA CIUDAD DE LISBOA

Según el Instituto Nacional de Estadística portugués (INE, 2022, pág. 1), la capital lusitana tiene una población de 544.851 habitantes, muy similar a la de Málaga, con 579.076 habitantes.

Con el propósito de contrastar los datos de este estudio, se solicitaron a la Policía de Segurança Pública (PSP) de la ciudad de Lisboa, los registros estadísticos de siniestros viales con VMP implicados durante el periodo de 2019 a 2022, en concreto, los referidos a patinetes eléctricos (en portugués, *trotineta*).

	<b>MATERIALES</b>	<b>LEVES</b>	<b>GRAVES</b>	<b>FALLECIDOS</b>	<b>TOTAL</b>
<b>2019</b>	23	55	2	0	80
<b>2020</b>	5	13	0	0	18
<b>2021</b>	18	75	3	0	96
<b>2022</b>	30	128	0	0	158
<b>TOTAL</b>	76	271	5	0	352

*Tabla 7. Resumen de datos de siniestralidad vial con patinetes eléctricos (trotinetas) implicados en la ciudad de Lisboa de 2019 a 2022. Fuente: elaboración propia desde datos facilitados por la Policía de Segurança Pública de la ciudad de Lisboa.*

Comparados estos datos con los habidos en Málaga en el mismo tiempo, se observa que:

- El total de siniestros viales en Lisboa (352) fue inferior a los sucedidos en Málaga (604), lo que supone que en la capital malagueña se produjo el 42% de siniestros más.
- El incremento de siniestros viales producido entre 2019 y 2022, fue del 97,5%, similar a lo sucedido en Málaga, que fue del 106%.
- Las lesiones leves producidas en estos accidentes fueron del 77%, cifra muy semejante a la de Málaga, en la que supusieron el 74%.
- En ambas capitales, no se ha producido ningún fallecido hasta el momento, por siniestros viales con patinetes eléctricos implicados.

## 6. LA OPINIÓN DE LOS EXPERTOS EN LA MATERIA

Con la finalidad de obtener una percepción más amplia y técnica sobre el tema objeto del presente estudio, y que sirva de complemento al mismo, se ha considerado conveniente contar con la opinión de una serie de expertos en la materia, así como de diferentes actores que, de una u otra forma, tienen relación con la Micromovilidad urbana y los VMP o patinetes eléctricos.

Con el fin de abordar el asunto desde la mayor multidisciplinariedad posible, se eligieron a los entrevistados de entre personas de reconocido prestigio en los ámbitos

político, policial y sanitario, incluyendo a los usuarios de patinetes eléctricos.

A continuación, se muestra un resumen general de las respuestas de los entrevistados para el presente estudio, que eran comunes a todos ellos.

Respecto de la pregunta, en la que se planteaba lo siguiente:

*¿En general y desde su óptica como ciudadano, qué opinión le merece la Micromovilidad de VMP en su ciudad?.*

Las respuestas fueron, en resumen:

- Ha supuesto un gran avance en la movilidad de las ciudades.
- Es un medio de transporte útil y sostenible.
- La Micromovilidad de VMP ha venido para quedarse.
- Suponen un riesgo y generan inseguridad, por circular por las aceras y zonas peatonales.
- Requiere tiempo de adaptación, concienciación y formación vial.
- Están reduciendo la presencia del vehículo de combustión en la micromovilidad, haciendo más sostenibles los desplazamientos, ocupa poco espacio y fácil de aparcar, no necesita para su conducción ningún tipo de Permiso o Licencia de conducción.

Respecto de la pregunta, en la que se planteaba lo siguiente:

*Respecto a la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030, ¿Piensa usted que es viable llegar al objetivo de reducir la siniestralidad vial en un 50% para el año 2030?. Explique la respuesta desde su perspectiva profesional.*

Las respuestas fueron, en resumen:

- Es posible conseguir ese objetivo, pero muy poco probable, debido a la idiosincracia y mentalidad de nuestros gobernantes.
- Para lograr esa meta, es vital mejorar la regulación jurídica, reforzar las infraestructuras viales e incrementar las campañas de concienciación vial al respecto.
- Del mismo modo, es necesario actuar de forma multidisciplinar elaborando una serie de recomendaciones encaminadas a la reducción de la siniestralidad vial, tales como: incremento de controles de velocidad, de alcoholemias y drogas, sistemas de foto-rojo, auditorías de seguridad vial, etc.

## 7. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

Una vez practicado un estudio analítico y objetivo de cada uno de los apartados presentados, se pueden resumir los siguientes resultados obtenidos.

En el apartado I, en base al análisis de toda la normativa nacional y local citada, y teniendo en consideración la opinión de los expertos consultados en la materia, se puede precisar, que resulta de vital importancia mejorar el marco normativo nacional y, por consiguiente, el de ámbito local, principalmente en lo referente a la obligación de tener

concertado un seguro de responsabilidad civil, edad mínima del conductor homogénea en todo el territorio nacional, uso del casco de protección y elementos reflectantes que mejoren la visibilidad de estos vehículos, todo ello en aras de garantizar la seguridad vial.

Como resumen del apartado II, se puede concretar que, por un lado, teniendo presente que Málaga tiene el mayor parque automovilístico de dos ruedas de España, sería imperioso disponer de un número de efectivos mayor del actual para poder controlar y vigilar el comportamiento mayoritariamente indebido en la circulación de los conductores de patinetes eléctricos, como se detalla en el análisis sobre infracciones denunciadas, así como en las encuestas e informes de aseguradoras mostradas y, por otro lado, establecer y planificar una serie de campañas preventivas específicas sobre el cumplimiento de la legislación en materia de tráfico para VMP.

De la investigación del apartado III, unido al criterio de los expertos y usuarios en la materia, y con el objetivo de lograr la ordenación y pacificación del tráfico urbano, garantizando la seguridad vial de todos sus actores, en aras de reducir la siniestralidad vial de esta Micromovilidad que está en evidente aumento, se puede afirmar que en la actualidad las infraestructuras viales para VMP en Málaga son deficientes, resultando necesario que se ejecuten los proyectos que hogaño se están tramitando, y se lleve a cabo más inversión municipal a corto y medio plazo en este sentido, respondiendo así, a la demanda social y vial de una ciudad con una proyección superlativa.

Tras efectuar el citado análisis comparativo en el apartado IV, se puede afirmar que en los últimos años se está incrementando la siniestralidad vial con intervención de este tipo de vehículos en Málaga, donde en los últimos cuatro años se ha incrementado el 106%, siendo de vital importancia atajar este problema cuantitativo.

## **8. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS DE MEJORA**

### **8.1 CONCLUSIONES**

La investigación realizada ha permitido demostrar que existe en la actualidad una problemática relacionada con la Micromovilidad de VMP en Málaga en particular, y en general, en todos los ámbitos geográficos estudiados, debida al creciente y desproporcionado crecimiento, tanto con esta forma de movilidad, como con los siniestros en los que estos vehículos se ven implicados, aconsejando la adopción de medidas tendentes a reducir las consecuencias negativas de su uso, en consonancia con los objetivos de seguridad vial marcados a medio y largo plazo, tanto por las autoridades europeas como por las nacionales, a través de la ESV 2021-2030.

Teniendo en cuenta que generalmente en este país se regula desde las distintas realidades sociales que coexisten, y que esta tipología de movilidad urbana está aún en desarrollo – en torno a 5 o 6 años –, se puede vaticinar que, como refiere el Director de la DGT, en un no dilatado periodo de tiempo, el legislador nacional abordará este asunto, quedando las normativas locales para resolver asuntos de menor enjundia.

En lo que respecta al Ayuntamiento de Málaga y a su Jefatura de Policía Local, se impone que, dada la actual relevancia social, turística, demográfica, cultural, etc. de la ciudad, se disponga de una adecuada plantilla de agentes de policía en número de efectivos y de unas infraestructuras viales para la circulación de bicis y/o patinetes eléctricos, acordes a su potencial urbano.

	<b>TOTAL SINIESTROS % INCREMENTO</b>	<b>% HERIDOS LEVES O BAJA LESIVIDAD</b>	<b>% HERIDOS GRAVES O MENOS GRAVES</b>	<b>FALLECIDOS % TOTAL</b>
<b>MÁLAGA</b>	106%	74%	26%	0,00%
<b>SEVILLA</b>	86%	60%	40%	0,25%
<b>PROVINCIAS</b>	87%	84%	16%	0,27%
<b>LISBOA</b>	97,5%	77%	2%	0,00%

*Tabla 8. Resumen de totales de siniestros viales con VMP implicados y personas lesionadas en función de la gravedad, en los universos geográficos y temporales estudiados, expresado todo ello en porcentajes. Fuente: elaboración propia con todos los datos estadísticos facilitados para la elaboración del presente mismo.*

problema ha tenido un resultado negativo y otro positivo, pues si, por un lado, se ha evidenciado un preocupante incremento total de siniestros viales con patinetes eléctricos implicados en todos los ámbitos geográficos estudiados, por otro lado, resulta gratificante el hecho de que el resultado lesivo de esos siniestros sea de baja entidad o lesividad, siendo mínimo el número de fallecimientos por esta causa, como muestra la tabla 8 recién visionada.

Asimismo, analizadas las variables de causalidad y tipologías de la siniestralidad estudiada, y oídas las reflexiones de los expertos en la materia, resulta evidente que la no exigencia de conocimientos teóricos y prácticos sobre circulación del tráfico rodado a los conductores de patinetes supone grandes y múltiples desventajas, tanto para el propio conductor como para el resto de los usuarios viales, suponiendo, por tanto, un riesgo para la seguridad vial en general.

A manera de corolario, se puede afirmar que existe un considerable problema cuantitativo de siniestros viales con patinetes eléctricos implicados, y que, aunque sus resultados lesivos son mayoritariamente leves o de baja intensidad, puesto que estos vehículos, de no ser manipulados, circulan a velocidad reducida o moderada, la adopción de medidas tendentes a subsanar los yerros detectados y referidos en este trabajo, probablemente reducirían tanto su número como sus consecuencias.

## 8.2 PROPUESTAS DE MEJORA

Tras el análisis de los resultados de los diversos parámetros contemplados en este trabajo, se propone la adopción de un conjunto de medidas referidas a los VMP, tanto de ámbito nacional como local, cuya implementación podría suponer importantes mejoras para la seguridad vial:

- 1) Adaptar y mejorar la legislación nacional sobre circulación a la actual realidad social y vial de estos vehículos, regulando la obligación de los conductores de poseer conocimientos de circulación, circular con casco de protección y elementos reflectantes que mejoren la visibilidad del conductor y del patinete, establecer una edad mínima homogénea para conducirlos y tener concertado un seguro de responsabilidad civil que cubra, al menos, las garantías básicas.



- 2) Incluir dentro del sistema educativo de enseñanza primaria y/o secundaria, una asignatura obligatoria sobre seguridad vial, puesto que de una u otra forma, todas y cada una de las personas que habitan en este planeta, somos usuarios viales, y por tanto, es vital disponer de una adecuada educación y concienciación vial, en aras del bienestar general.
- 3) Incorporar una campaña especial de vigilancia y control de patinetes eléctricos en los ámbitos urbanos, en la que se contemple a todos los actores implicados en este tipo de micromovilidad, al calendario anual de campañas en materia de tráfico publicado por la DGT, e incluir campañas específicas locales al respecto, con la debida difusión y comunicación a través de los diferentes medios.
- 4) Aprovechar la tecnología vigente de mapeo y geo-posicionamiento para evitar e impedir el uso invasivo de las aceras por parte de estos vehículos, utilizando el correspondiente “auto-off” en caso de incumplimiento de dicha norma.
- 5) Disponer de un censo municipal de estos vehículos, tanto particulares como de alquiler, con el objetivo de tener más información sobre flujos circulatorios, demografía vial, usabilidad, etc. para permitir con ello mejorar la capacidad de respuesta y reacción de la entidad local, en cuanto a adaptar la movilidad urbana a la realidad vial de la ciudad.
- 6) Potenciar cuantitativa y cualitativamente las infraestructuras viales en general, para garantizar la seguridad vial en la circulación de este colectivo vulnerable, siendo esencial aumentar el número de kilómetros y la calidad de los carriles bici/VMP y de los carriles 30 km/h habilitados al efecto, con preferencia en la circulación de estos vehículos.
- 7) Realizar controles de velocidad, con cinemómetros fijos y estáticos – sobre trípode y sobre vehículo – en carriles 30 km/h con preferencia para conductores de bicicletas y patinetes eléctricos, con la finalidad de ofrecer mayores garantías a estos usuarios respecto al resto de vehículos en la calzada, en la que se encuentran en clara desventaja.
- 8) Intensificar controles de alcohol y drogas, tanto en horario diurno como nocturno, a conductores de patinetes eléctricos en zonas determinadas de alta concentración de siniestros viales.
- 9) Reforzar a la actual unidad ciclista de la Policía Local de Málaga con la creación de una unidad policial de VMP, publicitándola con idéntica argumentación que la primera, desarrollando todo su cometido policial con la comodidad, facilidad y agilidad que estos vehículos suponen, al margen de favorecer la imagen de aceptación de los patinetes como magnífico medio de transporte.
- 10) Seguimiento y control periódico de esta materia, a fin de analizar las variaciones que el problema estudiado pueda presentar en sus diversas facetas, incidiendo especialmente las que pudieran ser debidas a la adopción de medidas viales, tanto de ámbito nacional como local que afecten a los VMP en la capital malagueña.

## BIBLIOGRAFÍA

- AMV. (14 de febrero de 2018). <https://www.amv.es/territorio-amv/consejos-amv/ID/1177/historia-de-la-motocicleta>. Recuperado el 26 de septiembre de 2023, de <https://www.amv.es/territorio-amv/consejos-amv/ID/1177/historia-de-la-motocicleta>: <https://www.amv.es/territorio-amv/consejos-amv/ID/1177/historia-de-la-motocicleta#:~:text=El%203%20de%20abril%20de,su%20aut%C3%A9ntico%20punto%20de%20partida%E2%80%93>
- Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas, ANESDOR. (26 de abril de 2020). *Informe Las Dos Ruedas en España: Gerona, Málaga y Granada son las provincias más moteras de España*. Recuperado el 29 de enero de 2023, de <https://www.anesdor.com/informe-las-dos-ruedas-en-espana-gerona-malaga-y-granada-son-las-provincias-mas-moteras-de-espana/>
- Ayuntamiento de Málaga. (2020). *Área de Movilidad*. Recuperado el 06 de 02 de 2023, de Movilidad en bicicleta y VMP: <https://movilidad.malaga.eu/es/modos-de-movilidad/movilidad-en-bicicleta/>
- Ayuntamiento de Málaga. (2022). *Ordenanza de Movilidad de la ciudad de Málaga*. Málaga: BOP nº11.
- Boniface K, McKay MP, Lucas R, Shaffer A, Sikka N. (4 de octubre de 2010). *Lesiones graves relacionadas con el Segway® Personal Transporter: una serie de casos*. Recuperado el 3 de marzo de 2023, de VOLUMEN 57, NÚMERO 4, P370-374,; <https://doi.org/10.1016/j.annemergmed.2010.06.551>
- Boutilier G., et al. (15 de mayo de 2012). *Cambios en la espasticidad en SCI después de un programa dinámico de pie usando el Segway*. Recuperado el 4 de marzo de 2023, de Médula espinal volumen 50 , paginas 595–598: DOI: 10.1038/sc.2012.23
- Cámara de Cuentas de Andalucía. (1 de julio de 2000). *FISCALIZACIÓN OPERATIVA DE LAS DOTACIONES Y COSTES DE LA POLICÍA LOCAL EN LOS AYUNTAMIENTOS CAPITAL DE PROVINCIA EJERCICIO 2000*. Recuperado el 29 de enero de 2023, de Fiscalización operativa de las dotaciones y costes de la Policía Local en los Ayuntamientos capital de provincia ejercicio 2000: <https://www.ccuentas.es/public/modules/report/downloader.php?file=216&type=resume>
- DGT. (2019). La acera es para los peatones. *Tráfico y Seguridad Vial revista.dgt.es*, 6.
- DGT, Observatorio de Seguridad Vial. (2022). Europa: radiografía de la movilidad en bici y patinete. *Tráfico y Seguridad Vial*, 60.
- Fundación LÍNEA DIRECTA. (27 de abril de 2022). *Informe ‘Nueva Movilidad Urbana y Seguridad Vial. Accidentalidad en la nueva cultura del desplazamiento’*. Recuperado el 18 de marzo de 2023, de [https://www.fundacionlineadirecta.org/sala-de-prensa/-/asset\\_publisher/3polfsFvW0wN/content/nueva-movilidad-urbana](https://www.fundacionlineadirecta.org/sala-de-prensa/-/asset_publisher/3polfsFvW0wN/content/nueva-movilidad-urbana)

- Gómez-Cabrero S. (julio de 2016). *Plan de negocio para una empresa de comercialización y desplazamiento con Hoverboard*. Recuperado el 4 de marzo de 2023, de Repositorio institucional de la Universidad Politécnica de Valencia. Página nº 24: <https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/68754/G%c3%93MEZ-CABRERO%20-%20Plan%20de%20negocio%20para%20una%20empresa%20de%20comercializaci%c3%b3n%20y%20desplazamiento%20con%20Hoverbo....pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Ignacio, L. (25 de octubre de 2021). *Diario Sur*. Recuperado el 30 de enero de 2023, de La DGT inicia una campaña especial de control de bicis y patinetes en las aceras: <https://www.diariosur.es/malaga/dgt-multa-bici-patinete-20211025135142-nt.html>
- INE. (mayo de 2022). *Censos 2021 Portugal*. Recuperado el 19 de marzo de 2023, de Oficina de Información Diplomática. Ficha País República Portuguesa: [https://www.ine.pt/scripts/db\\_censos\\_2021.html](https://www.ine.pt/scripts/db_censos_2021.html)
- Instituto Nacional de Estadística. (01 de enero de 2022). <https://www.ine.es/>. Recuperado el 21 de enero de 2023, de <https://www.ine.es/>: <https://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=2882>
- Jiménez, F. (27 de junio de 2022). *Diario Sur*. Recuperado el 10 de febrero de 2023, de Málaga, a la cola de las grandes ciudades en carriles bici: <https://www.diariosur.es/malaga-capital/malaga-cola-grandes-ciudades-carriles-bici-movilidad-20220620182959-nt.html>
- Jiménez, F. (27 de enero de 2022). *Diario Sur*. Recuperado el 09 de febrero de 2023, de Los carriles bici de Málaga, a la cola del pelotón nacional: <https://www.diariosur.es/malaga-capital/carriles-bici-malaga-ocu-suspende-20220127155114-nt.html>
- Junta de Andalucía. (19 de diciembre de 2022). *Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía*. Recuperado el 06 de febrero de 2023, de Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía: <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/sima/ficha.htm?mun=29067>
- La Vanguardia, B. (2 de junio de 2022). *Un patinete eléctrico adelanta a un coche a 100 km/h (y dos infracciones más)*. Recuperado el 3 de marzo de 2023, de (<https://www.lavanguardia.com/motor/movilidad/20220602/8311086/patinete-electrico-adelanta-coche-100-km-h-dos-infracciones-mas-pmv.html>)
- Landaverde, LF et al. (2013). *Monociclo eléctrico*. Recuperado el 14 de enero de 2023, de Repositorio Universitario de la Facultad de Arquitectura. Página 33: <https://repositorio.fu.unam.mx/handle/123456789/16665>.
- López J. (4 de febrero de 2019). *El 67% de los españoles utilizaría vehículos de movilidad personal en caso de restricciones al tráfico*. Recuperado el 4 de marzo de 2023, de <https://movilidadelectrica.com/vehiculos-de-movilidad-personal/>
- Malavé, SJ. (2018). La Seguridad del Transporte Terrestre: Retos y Perspectivas. *Ciencias Sociales y Económicas. UTEQ*, Volumen 2, Nº1 Páginas 4-6.

- Mellado, L. (2022). *Leyes de Tránsito Antiguas (Historia)*. Recuperado el 1 de enero de 2023, de De la horca a la multa: <https://automoviles.emol.com/noticias/246/leyes-de-trnsito-antiguas-historia.html>
- Ministerio del Interior, DGT. (2016). *Instrucción 16/V-124 Asunto: Vehículos de Movilidad Personal*. Madrid: dgt.es.
- Ministerio del Interior, DGT. (2019). *INSTRUCCIÓN 2019/S-149 TV-108 Asunto: Aclaraciones técnicas y criterios para la formulación de denuncias de vehículos ligeros propulsados por motores eléctricos*. Madrid: dgt.es.
- Ministerio del Interior, DGT. (junio de 2022). *Estrategia de Seguridad Vial 2030*. Recuperado el 21 de marzo de 2023, de Observatorio Nacional de Seguridad Vial: [https://seguridadvial2030.dgt.es/export/sites/sv2030/.galleries/descargas/Estrategia\\_de\\_Seguridad\\_Vial\\_2030.pdf](https://seguridadvial2030.dgt.es/export/sites/sv2030/.galleries/descargas/Estrategia_de_Seguridad_Vial_2030.pdf)
- Mircea A. (7 de abril de 2004). *Protección de la Salud de la Población a través de la Reducción de Accidentes de Tránsito*. Recuperado el 14 de enero de 2023, de La Seguridad Vial no es un Accidente. Página 11: <https://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/drtom2004&id=153&collection=journals&index=>
- Moreno, S. (22 de febrero de 2021). *La Vanguardia*. Recuperado el 02 de febrero de 2023, de <https://www.lavanguardia.com/motor/actualidad/20210222/6250900/dgt-establecera-edad-minima-conducir-patinetes-electricos.html>
- OCU. (27 de enero de 2022). *Las mejores ciudades para ir en bici*. Recuperado el 10 de febrero de 2023, de <https://www.ocu.org/coches/bicicletas-electricas/noticias/mejores-ciudades-para-bicis>
- OMS. (20 de octubre de 2021). *Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030*. Recuperado el 01 de marzo de 2023, de [https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8\\_35&download=true](https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true)
- OMS. (20 de junio de 2022). *Traumatismos causados por el tránsito*. Recuperado el 01 de marzo de 2023, de <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- Parlamento Español. (2014). *Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico*. Madrid, núm. 289, de 29 de noviembre de 2014, páginas 97952 a 97967 (16 págs.): BOE-A-2014-12411.
- Parlamento Español. (2020). *Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación y el Reglamento General de Vehículos, en materia de medidas urbanas de tráfico*. Madrid, «BOE» núm. 297, de 11 de noviembre de 2020, páginas 98638 a 98643 (6 págs.): BOE-A-2020-13969.

- Parlamento Español. (2021). *Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el TRLTSV en materia del permiso y licencia de conducción por puntos*. Madrid, «BOE» núm. 304, de 21 de diciembre de 2021, páginas 156147 a 156170 (24 págs.): BOE-A-2021-21006.
- Parlamento Español. (2022). *Resolución de 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de características de los vehículos de movilidad personal*. Madrid, «BOE» núm. 18, de 21 de enero de 2022, páginas 6882 a 6915 (34 págs.): BOE-A-2022-987.
- Pascual, A. (18 de noviembre de 2021). *El Confidencial.com*. Recuperado el 08 de febrero de 2023, de El timo de los carriles 30: nadie los respeta, apenas hay multas y el ciclista está vendido: [https://www.elconfidencial.com/espana/madrid/2021-11-18/carril-30-ciclismo-madrid-timocarril-accidente\\_3325152/](https://www.elconfidencial.com/espana/madrid/2021-11-18/carril-30-ciclismo-madrid-timocarril-accidente_3325152/)
- Puig J. (1999). *La bicicleta: un vehículo para cambiar nuestras ciudades*. Recuperado el 3 de enero de 2023, de Ecología Política Pág.1: [www.dialnet.unirioja.es](http://www.dialnet.unirioja.es)
- Recuento, P. (5 de enero de 2015). *Historia de las señales de tráfico. Origen y primeros pasos de las señales de tráfico*. Recuperado el 20 de diciembre de 2022, de Autofácil: <https://www.autofacil.es/senales-trafico/historia-senales-trafico/75527.html>
- Sala, A. (22 de noviembre de 2022). *Los misterios de la momia. La muerte de Tukankamón, probablemente atropellado*. Recuperado el 3 de marzo de 2023, de [https://historia.nationalgeographic.com.es/a/muerte-tutankamon-probablemente-atropellado\\_7755](https://historia.nationalgeographic.com.es/a/muerte-tutankamon-probablemente-atropellado_7755)
- Sanchez, S. (23 de octubre de 2022). *El Español*. Recuperado el 09 de febrero de 2023, de La gran apuesta de Málaga por los carriles bici: su plan director dibuja casi 100 kilómetros de red: [https://www.lespanol.com/malaga/malaga-ciudad/20221023/gran-apuesta-malaga-carriles-director-dibuja-kilometros/711678928\\_0.html](https://www.lespanol.com/malaga/malaga-ciudad/20221023/gran-apuesta-malaga-carriles-director-dibuja-kilometros/711678928_0.html)
- Sawatzky B. et al. (noviembre de 2007). *El Segway Personal Transporter como dispositivo alternativo de movilidad para personas con discapacidad: un estudio piloto*. Recuperado el 4 de marzo de 2023, de VOLUMEN 88, NÚMERO 11, P1423-1428: <https://doi.org/10.1016/j.apmr.2007.08.005>.





**Alberto Page de la Azuela**  
Caballero Alférez Cadete de la Guardia Civil  
Grado en Ingeniería de la Seguridad por la  
Universidad Carlos III de Madrid

**DISPOSITIVOS OPERATIVOS EN VÍAS  
PÚBLICAS CON LÍMITE DE VELOCIDAD DE  
HASTA 50 KM/H. ANÁLISIS, REVISIÓN Y  
ACTUALIZACIÓN DEL PROCEDIMIENTO**





## DISPOSITIVOS OPERATIVOS EN VÍAS PÚBLICAS CON LÍMITE DE VELOCIDAD DE HASTA 50 KM/H. ANÁLISIS, REVISIÓN Y ACTUALIZACIÓN DEL PROCEDIMIENTO.

**Sumario:** 1.- INTRODUCCIÓN. 2.- CONTEXTO LEGISLATIVO. 2.1.- Marco legislativo que otorga cobertura legal al establecimiento de los DOVP. 2.2.- Marco legislativo que otorga cobertura legal a la actuación de los agentes en los DOVP. 3.- MANUAL DE DISPOSITIVOS OPERATIVOS EN VÍAS PÚBLICAS DE LA GUARDIA CIVIL. 3.1.- Circular 1/2015 Dispositivos Operativos en Vías Públicas. 3.2.- Manual Operativo de Dispositivos Operativos en Vías Públicas de la Guardia Civil. 4.- ANÁLISIS Y COMPARACIÓN DE DISPOSITIVOS EN VÍAS PÚBLICAS DE OTROS CUERPOS. 4.1.- Mossos d'Esquadra. 4.2.- Cuerpo Nacional de Policía. 4.3.- Gendarmería Nacional Francesa. 4.4.- Comparaciones con la Guardia Civil. 5.- CONCLUSIONES Y BÚSQUEDA DE POSIBLES ACTUALIZACIONES EN MATERIA DE DISPOSITIVOS OPERATIVOS EN VÍAS PÚBLICAS DE LA GUARDIA CIVIL. 5.1.- Conclusiones alcanzadas. 5.2.- Propuestas de actualizaciones futuras. 6.- BIBLIOGRAFÍA.

**Resumen:** Durante cientos de años, los Dispositivos Operativos en Vías Públicas (DOVP) han sido utilizados con el objetivo de prevenir o reaccionar ante la comisión de infracciones o actos delictivos.

En la actualidad, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (FCSE) realizan a diario este tipo de Dispositivos Operativos, por consiguiente, el presente artículo se ha enfocado en el estudio y evaluación de los DOVP del cuerpo de la Guardia Civil en comparación con los de otros cuerpos, con el fin de observar su desarrollo en materia tecnológica y de operatividad, y cómo estos aspectos se relacionan e influyen en la eficacia y la seguridad de los componentes de este.

En último lugar, se han investigado y propuesto diversas actualizaciones con el propósito de mejorarlos en términos tecnológicos y de operatividad, dando como resultado DOVP más eficaces y seguros.

**Abstract:** For hundreds of years, Roadside Operational Devices (DOVP) have been used with the aim of preventing or reacting to the commission of infractions or criminal acts.

Nowadays, the State Security Forces and Corps (FCSE) carry out this type of Operational Devices on a daily basis, therefore, this final degree thesis has focused on the study and evaluation of the DOVP of the Guardia Civil in comparison with those of other forces, in order to observe their development in terms of technology and operability, and how these aspects relate to and influence the effectiveness and safety of its components.

Finally, various updates have been investigated and proposed with the aim of improving them in terms of technology and operability, resulting in more efficient and safer DOVP.

**Palabras Clave:** Dispositivos Operativos en Vías Públicas, DOVP, Guardia Civil, Seguridad Ciudadana, Orden Público, Dispositivos Operativos, Seguridad Vial.

**Key words:** Operating devices on public roads, DOVP, Civil Guard, Citizen Security, Public Order, Operating Devices, Road Safety.

**GLOSARIO DE ABREVIATURAS**

<b>AA</b>	Agentes de la Autoridad.
<b>CE</b>	Constitución Española.
<b>CNP</b>	Cuerpo Nacional de Policía.
<b>DEC</b>	Dispositivos Estáticos de Control.
<b>DOVP</b>	Dispositivos Operativos en Vías Públicas.
<b>DP</b>	Dispositivos Preventivos.
<b>DR</b>	Dispositivos Reactivos.
<b>FCSE</b>	Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.
<b>GC</b>	Guardia Civil.
<b>GNF</b>	Germandería Nacional Francesa.
<b>LO</b>	Ley Orgánica.
<b>LOSC</b>	Ley Orgánica 4/2015 de Protección de la Seguridad Ciudadana.
<b>MODOVP</b>	Manual Operativo de Dispositivos Operativos en Vías Públicas.
<b>ME</b>	Mossos d'Esquadra.
<b>MODOVPGC</b>	Manual Operativo de Dispositivos Operativos en Vías Públicas de la Guardia Civil.
<b>OP</b>	Orden Público.
<b>SC</b>	Seguridad Ciudadana.
<b>SV</b>	Seguridad Vial.
<b>VP</b>	Vías Públicas.

## 1.- INTRODUCCIÓN

Desde la creación de la Guardia Civil (en adelante GC) en 1844, se le ha encomendado a esta como misión principal, la salvaguarda de tanto la seguridad como la protección de las personas y sus bienes en todo el territorio español. La función de vigilancia del tráfico y transporte fue inicialmente encomendada al Cuerpo de Vigilantes de Caminos en 1845. Más adelante, en 1941 se creó la Policía Armada y de Tráfico, pero no fue hasta la creación en 1959 de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, cuando realmente se desempeñó fielmente la citada función de seguridad (Guardia Civil, s.f.).

A lo largo de estos casi dos siglos, la sociedad española ha experimentado profundos cambios políticos, sociales y tecnológicos que han obligado a la GC a ir adaptando paulatinamente sus procedimientos. Especialmente desde la aprobación de la Constitución de 1978 que ha traído consigo nuevos derechos fundamentales para los ciudadanos, y la aparición de distintas corrientes ideológicas a las que el benemérito cuerpo policial de carácter militar debe hacer frente de cara al desarrollo y cumplimiento de las funciones encomendadas.

Al mismo tiempo, la revolución tecnológica que se ha producido en las últimas décadas, fuerza a la GC a integrar las innovaciones para estar a la vanguardia en medios y equipamientos. Cambios provocados especialmente en el sector de las telecomunicaciones o en las nuevas herramientas digitales que han transformado nuestra forma de vida, y que han de ser asumidos para mantener los elevados estándares de calidad en el servicio que definen en esencia a la GC.

Se pueden definir los Dispositivos Operativos en Vías Públicas (en adelante DOVP) tal y como viene recogido en la Circular 1/2015 de Dispositivos Operativos en las Vías Públicas, como una “conjunción de medios humanos, técnicos y materiales, organizada y establecida por del Cuerpo de la GC sobre vías públicas, tanto urbanas como interurbanas, con el objetivo principal de prevenir, mantener o, en su caso, restablecer la tranquilidad ciudadana” (Ministerio del Interior, 2015). Los DOVP constituyen una herramienta fundamental para diversas unidades operativas, como la especialidad de Tráfico y Seguridad Ciudadana (en adelante SC), utilizándose cómo viene recogido en la Circular 1/2015 con diferentes objetivos ligados a la seguridad vial (en adelante SV) y SC, tanto en zonas urbanas como interurbanas.

Para poder visualizar lo anteriormente descrito, se analizarán a lo largo del artículo diferentes aspectos relativos a los DOVP como son: el marco jurídico que los envuelve y los regula, el análisis de la circular y el manual de aplicación a la GC, la comparación con otros cuerpos policiales, y por último, la exposición de diferentes conclusiones como propuestas de mejora y modernización en el actual ámbito competencial de la GC, tanto en el ámbito operacional como de equipamiento a la luz de las nuevas tecnologías.

En definitiva, se pretende examinar a fondo los DOVP de la GC en vías de baja velocidad, con el objetivo de aportar propuestas que permitan a la benemérita institución seguir ofreciendo a los ciudadanos el mismo alto nivel de servicio y calidad con el que cumple sus funciones desde hace casi dos siglos.

## 2.- CONTEXTO LEGISLATIVO

En el presente apartado inicial se va a reflejar de manera completa el marco legislativo de los DOVP en España. Para facilitar su comprensión se han diferenciado dos ámbitos normativos objeto de análisis.

Por un lado, aquel que regula el establecimiento de los propios DOVP, realizándose su estudio siguiendo la metodología deductiva, analizando en primer lugar la Constitución Española y las leyes orgánicas pertinentes, y posteriormente centrándose en disposiciones de carácter más específico tales como la Circular 1/2015 sobre los DOVP. El orden de análisis a seguir será: Constitución, Ley Orgánica 2/1986 sobre Fuerzas de Seguridad, Ley Orgánica 4/2015 de Protección de la Seguridad Ciudadana y Circular 1/2015, cuyo conjunto normativo dio lugar al Manual de Operatividad de los DOVP de la Guardia Civil (en adelante MODOVPGC).

Por otro lado, el marco legislativo en lo referente a la actividad y actuación de los agentes integrantes de los DOVP. Al no resultar posible aplicar el método deductivo, se atenderá al criterio jerárquico y cronológico en el estudio sucesivo de normas como la Ley Orgánica 11/2007 de la Guardia Civil, la Ley Orgánica 3/2018 de Protección de Datos o las Instrucciones sobre detenciones y registros.

Finalmente, en caso de confrontación de esferas jurídicas de aplicación cuando una misma norma afecte a ambas, será analizada en el ámbito relativo al establecimiento de los DOVP por tener este una naturaleza más amplia.

### 2.1.- MARCO LEGISLATIVO QUE OTORGA COBERTURA LEGAL AL ESTABLECIMIENTO DE LOS DOVP

- La Constitución Española: el artículo 104 de la Constitución Española (en adelante CE) establece expresamente las funciones encomendadas a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (en adelante FCSE), dentro de los cuales se incluye a la GC. Dichas funciones consisten en salvaguardar los derechos y libertades de los ciudadanos, así como garantizar la seguridad.

Asimismo, el precepto determina que estas Instituciones se encuentran bajo dependencia jerárquica del Gobierno y que sus diferentes cometidos serán desarrollados a través de una Ley Orgánica (en adelante LO). De este modo, la Carta Magna define con nitidez las competencias otorgadas a las FCSE, centradas estas en proteger la seguridad personal y colectiva desde el marco constitucional, al tiempo que fija su sujeción al Poder Ejecutivo y la necesaria cobertura legal mediante norma de dicha naturaleza (Congreso de los Diputados, s.f.).

- La Ley Orgánica 2/1986 de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad: regula diversos aspectos relacionados con las funciones de la GC y los DOVP. En su Título I establece principios básicos de actuación para los cuerpos de seguridad, como adecuarse al ordenamiento jurídico o tratar correctamente a detenidos. Destaca el seguimiento de principios como proporcionalidad, oportunidad y congruencia. Además, otorga a los agentes la condición de autoridad. El Título II incluye a la GC dentro de las FCSE. Encomienda funciones de protección

de derechos y libertades ciudadanas, así como de SC relacionadas con prevención delictiva, orden público (en adelante OP) e investigación de delitos. En definitiva, la ley regula aspectos fundamentales de la actuación policial de acuerdo con los principios democráticos, reconociendo tanto las atribuciones de la GC como competencias en materia de seguridad relacionadas con los DOVP (Jefatura de Estado, 1986).

- Ley Orgánica 4/2015: tiene por objeto primordial conferir eficacia jurídica a determinadas declaraciones de la CE y cuerpo legal precedente, vinculadas al libre ejercicio de derechos y a la protección de la SC.

En su Capítulo I, denominado Disposiciones Preliminares, el Título I establece en el artículo 1 la finalidad de salvaguardar las libertades y derechos individuales, a la vez que garantizar el orden colectivo y la protección de personas y bienes. El artículo 3 enumera entre sus fines la defensa de derechos fundamentales, la preservación del OP, el respeto al ordenamiento jurídico y la prevención delictiva. El artículo 4 sujeta las actuaciones policiales a principios como legalidad, igualdad, proporcionalidad u oportunidad.

El Capítulo III atribuye competencias a los agentes de la autoridad (en adelante AA) concernientes a los dispositivos operativos, facultándolos a dictar órdenes y prohibiciones, identificar personas, restringir tránsito, establecer controles, efectuar comprobaciones, registrar corporalmente y adoptar medidas extraordinarias de seguridad en supuestos indispensables.

De este modo, el marco legal sustenta y regula con detalle la actuación policial, salvaguardando los derechos de los ciudadanos en el contexto de protección de la seguridad pública (Jefatura de Estado, 2015).

- Circular 1/2015: regula los aspectos operativos de los dispositivos establecidos por las FCSE en vías públicas (en adelante VP) a efectos de prevención y reacción. A tal fin, sustituye a la Circular 1/2008 previa sobre esta materia. Puede considerarse el documento marco sobre el que se asienta el MODOVPGC, pues realiza constante referencia y desarrollo de la normativa aplicable.

En dicho desarrollo, hace mención explícita a leyes como la 2/1986 de Fuerzas de Seguridad y la Ley Orgánica 4/2015 de Protección de la Seguridad Ciudadana (en adelante LOSC), así como a Instrucciones sobre identificaciones y detenciones. Asimismo, alude de forma implícita, aunque sin cita literal, a otras normas de relevancia como la de Protección de Datos, la reguladora de la GC, la Ley sobre Tráfico o la CE.

No obstante, destaca la interpretación pormenorizada que lleva a cabo de los artículos 16 a 21 de la mencionada LOSC, clasificando los dispositivos en dispositivos preventivos (en adelante DP) y dispositivos reactivos (en adelante DR) en función de dicho desarrollo legal.

Apoyándose en esta sistematización y definición de competencias policiales, establece directrices, principios y prácticas que integran el referido manual, órgano clave en orden operativo y de garantía ciudadana. Alude asimismo a la

prevención de accidentes de tráfico. Concluyentemente, conforma el conjunto normativo que regula la actuación policial en este ámbito, en coherencia con el marco constitucional (Ministerio del Interior, 2015).

## 2.2.- MARCO LEGISLATIVO QUE OTORGA COBERTURA LEGAL A LA ACTUACIÓN DE LOS AGENTES EN LOS DOVP

- La Ley Orgánica 11/2007 reguladora de derechos y deberes de los miembros de la Guardia Civil: tiene por objeto principal recopilar de manera sistematizada los derechos y deberes inherentes al ejercicio de la función policial por parte de los miembros de la GC, previsión que resulta de singular relevancia para el correcto desarrollo de los DOVP dado que establece preceptos como en el artículo 15 que impone a los agentes el acatamiento de la CE y del ordenamiento jurídico como marco de sus actuaciones, en el artículo 17 que garantiza el respeto a la integridad física y moral de toda persona, principios constitucionales medulares, en el artículo 19 que establece la reserva de asuntos profesionales asegurando la debida confidencialidad, y en el artículo 20 que regula el deber de cooperación interinstitucional ante emergencias que precisen una actuación coordinada, de tal forma que la presente LO regula determinados derechos y obligaciones que posibilitan el estricto ajuste a derecho de las actuaciones policiales llevadas a cabo en el marco de los DP y DR (Jefatura de Estado, 2007).
- Ley orgánica 3/2018 de protección de datos personales y garantía de los derechos digitales: tiene como objeto fundamental garantizar la protección de los datos personales de los ciudadanos mediante el establecimiento de una serie de salvaguardas que eviten su difusión y explotación indebidas, extremo de singular relevancia para la actuación de los AA dadas las características de la información que manejan en el desempeño de sus funciones relativas a los DOVP. Así, dicha ley resulta de aplicación a todas las actuaciones policiales al amparo de preceptos como el artículo 8, que regula el tratamiento de datos por obligación legal, interés público o ejercicio de poderes públicos, o el artículo 27 sobre el tratamiento específico de datos relativos a infracciones y sanciones administrativas, de modo que establece las garantías y salvaguardas jurídicas exigibles para la gestión de la información de carácter personal obtenida en el desempeño de funciones relativas a la SC (Jefatura del Estado, 2018).
- Real Decreto Legislativo 6/2015 sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: tiene como objeto principal la regulación del tráfico, la circulación de todos los vehículos y la SV, otorgando competencias, normas, instrucciones, definición de infracciones y sanciones, entre otros, destacando la competencia otorgada a la Jefatura Central de Tráfico para la gestión, vigilancia y denuncia de infracciones en las VP, la regulación del consumo de alcohol y drogas en la conducción y el establecimiento de un régimen sancionador con infracciones y sanciones en materia de tráfico y SV (Ministerio del Interior, 2015).
- Instrucción 12/2007 de la secretaría de estado de seguridad sobre los comportamientos exigidos a los miembros de las FCSE para garantizar los derechos de las personas detenidas o bajo custodia policial: establece pautas de comportamiento para las FCSE en relación a la detención y custodia de personas, incluyendo guías sobre la oportunidad, duración y derechos del



detenido, así como sobre el uso de la fuerza y otros aspectos del procedimiento. Se destaca la derogación del apartado de identificación del artículo 20.2 de la LOSC por la Instrucción 7/2015 (Secretaría de Estado de Seguridad, 2007).

- Instrucción 7/2015 de la secretaría de estado de seguridad, sobre la práctica de la identificación, los registros corporales externos y actuaciones con menores: de igual forma, establece una serie de pautas y procedimientos para la identificación de personas, registros corporales externos y actuaciones con menores, de acuerdo con la LOSC. Recoge guías sobre el libro de registros de dependencias policiales y actuaciones con menores, recordando la legislación vigente al respecto. En definitiva, esta Instrucción pretende regular estos procedimientos policiales a la luz de la jurisprudencia (Secretaría de Estado de Seguridad, 2015).

En este primer apartado se ha plasmado un estudio en profundidad de los preceptos legales relacionados con los DOVP, diferenciando dos marcos legislativos. El primero recoge los preceptos legales que otorgan cobertura legal al establecimiento de los DOVP en VP. El segundo marco legislativo compila los preceptos legales que confieren capacidades y competencias a los AA de los DOVP para su actuación. En definitiva, se ha llevado a cabo un análisis exhaustivo de la legislación existente y vinculante a los DOVP, tanto para su creación como para la actuación policial en los mismos.

### **3.- MANUAL DE DISPOSITIVOS OPERATIVOS EN VÍAS PÚBLICAS DE LA GUARDIA CIVIL**

A lo largo del tiempo, los DOVP han cambiado para adaptarse a la época en la que se vivía. Para regular y ayudar a la realización de estos, se ha ido dotando progresivamente a las FCSE del Manual Operativo de Dispositivos Operativos en Vías Públicas (en adelante MODOVP).

La finalidad de la sección actual es el análisis del MODOVPGC actual para comprender sus contenidos, objetivos y métodos. Debido a su impacto significativo en el manual, se requiere un examen previo de la Circular 1/2015.

#### **3.1-CIRCULAR 1/2015 DISPOSITIVOS OPERATIVOS EN LAS VÍAS PÚBLICAS**

La Circular 1/2015 sobre Dispositivos Operativos en las Vías Públicas es una pieza fundamental del MODOVPGC, ya que abarca la mayoría de los preceptos legales y principios generales relacionados con estos dispositivos. Esta circular tiene como objetivo establecer normas para garantizar el correcto funcionamiento de los DOVP y la SC. Además, busca uniformizar los procedimientos y roles del personal involucrado en su implementación.

La circular se divide en varios apartados esenciales:

- Objeto: La misión principal de esta circular es establecer normas para el funcionamiento de los DOVP y principios de mínimo riesgo y máxima eficacia. También se busca el cumplimiento de la normativa vigente, en particular, este hecho se refleja en los artículos 16 al 21 de la LOSC. Entre las

misiones secundarias se incluye la uniformización de procedimientos y la distinción de situaciones posibles para garantizar la SC.

- Condiciones: Se enumeran las condiciones necesarias para que los DOVP estén protegidos por la circular. Esto incluye señalización adecuada, ubicación idónea, personal y recursos suficientes, y actuación respetuosa y proporcional por parte de los agentes. No se incluyen los DOVP destinados a obras, accidentes o situaciones en las que las autoridades ordenen indicaciones en vehículos en marcha.
- Supuestos Legales Previstos para su Establecimiento: Se basa en los artículos 16 al 21 de la LOSC y enumera los supuestos legales para la implementación de DOVP, ordenados según su gravedad.
- Tipos de Dispositivos Operativos: Los DOVP se dividen en dos categorías fundamentales: los DP y los DR, siendo su clasificación determinada por la naturaleza y propósito de las operaciones. Los DP se orientan hacia la detección y prevención de infracciones, mientras que los DR se despliegan en respuesta a situaciones de alteración del OP.

Los DP necesitan estar nombrados en una orden de servicio para gozar de plenas garantías legales, requiriendo una designación específica y una estrecha relación con la misión y los cometidos del servicio en cuestión. Esto se debe a que, de no cumplirse lo anteriormente mencionado, se estaría ante un dispositivo improvisado dependiente de las circunstancias, es decir, se estaría ante un DR. Durante la ejecución de estos dispositivos, los AA podrán solicitar la identificación de ciudadanos, verificar la titularidad y documentación de vehículos, y, llegado el caso, en situaciones de identificación fallida podrán proceder al acompañamiento de los ciudadanos a dependencias policiales.

Por otro lado, los DR se emplean en situaciones de alteración del OP y, salvo en casos de emergencia, deberán estar claramente especificados en una orden de servicio. Las mismas autoridades competentes que supervisan y ordenan los DP también tienen la autoridad para ordenar los DR. La ejecución de los DR tiene como finalidad restaurar la normalidad y, cuando es factible, incautar objetos ilícitos y detener a los responsables; los procedimientos variarán de acuerdo con la gravedad de la situación, este tipo de dispositivos son los utilizados en caso de situaciones sobrevenidas.

- Instrucciones: Se mencionan dos instrucciones relacionadas con los DOVP que regulan las acciones de los AA, como la identificación de personas y el uso de la fuerza en detenciones y registros, entre otros aspectos (Ministerio del Interior, 2015) (Secretaría de Estado de Seguridad, 2015).

En conclusión, la Circular 1/2015 es un documento crucial que establece las pautas y procedimientos para el uso de dispositivos operativos en las VP, con el objetivo de garantizar la SC y el cumplimiento de la normativa legal. Además, se hace referencia a instrucciones específicas que regulan las acciones de los agentes en estas situaciones (Ministerio del Interior, 2015).

### 3.2.-MANUAL OPERATIVO DE DISPOSITIVOS OPERATIVOS EN VÍAS PÚBLICAS DE LA GUARDIA CIVIL

El MODOVPGC es un documento crucial puesto a disposición de los miembros de la GC con el propósito de recopilar todos los recursos disponibles en materia de DOVP para el cumplimiento de sus funciones de prevención y mantenimiento de la seguridad en las VP. En este manual se detallan buenas prácticas, procedimientos, materiales, tipos de dispositivos y situaciones específicas que serán estudiados en profundidad a continuación.

En cuanto a los objetivos fundamentales, el manual siempre tiene en cuenta la seguridad tanto de los AA actuantes como de los ciudadanos, tanto en la lucha contra la delincuencia como en la SV. Además, se enfoca en el estricto cumplimiento de la normativa vigente y aplicable durante todas las operaciones, haciendo hincapié en los principios básicos de actuación establecidos en la Ley Orgánica de la Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

En relación con el uso de armas de fuego, se requiere que los agentes sigan los principios básicos de actuación de oportunidad, congruencia y proporcionalidad, permitiéndoles el uso de armas solo en situaciones en las que su vida o la de terceros esté en peligro, o cuando haya una amenaza grave a la SC, siempre evitando causar un daño mayor que el que se pretende prevenir.

Otra premisa importante es el trato correcto a los ciudadanos durante las identificaciones, incluyendo la explicación de los motivos del dispositivo y las instrucciones necesarias.

En términos legales, el manual se basa en gran parte en los preceptos legales recogidos a lo largo del apartado sobre el marco legislativo de los DOVP del presente artículo, aunque debiendo realizar una especial mención a la LOSC, como la ley más relevante.

Por último, se destaca que solo en casos en los que la identificación no sea posible por otros medios se puede requerir a las personas que acompañen a los agentes a dependencias policiales, y teniendo en cuenta que la duración de estas diligencias debe ser lo más breve posible, no superando las 6 horas.

En cuanto a los dispositivos operativos, se distinguen dos tipos según la velocidad máxima de la vía en el punto de establecimiento del dispositivo: aquellos en VP de menos de 50 Km/h y los de más de 50 Km/h. Ambos tipos pueden ser preventivos o reactivos.

En relación con el personal, se divide en dos subapartados, por un lado, condiciones generales, y, por otro lado, la formación. En las condiciones generales, se especifica que los dispositivos deben llevar al menos dos agentes, que se pueden aumentar según las circunstancias. También se pueden incorporar equipos de identificación y traslado, patrullas de paisano con transmisiones, debiéndose en primer lugar realizarse siempre un briefing previo al dispositivo a realizar.

La formación continua del personal es fundamental, abarcando temas como la normativa, los principios básicos de actuación, funciones específicas, ubicación de los dispositivos y uso de comunicaciones, entre otros.

Las condiciones de ejecución de los dispositivos incluyen aspectos como la finalidad, la elección del lugar, la duración, la señalización, los cometidos, las comunicaciones, la SV, la seguridad operativa, el registro y el tratamiento de la información. Estos aspectos garantizan que los dispositivos se lleven a cabo de manera eficiente y segura.

La instalación de los dispositivos se divide en tres etapas: llegada, establecimiento y recogida. Cada etapa requiere una planificación meticulosa y consideraciones específicas para garantizar el éxito del dispositivo.

Los despliegues operativos se componen por AA, a quienes se les serán asignados diferentes roles específicos, los cuales contemplan diversos cometidos individuales a realizar. Estos roles son, el jefe del dispositivo, responsable de selección de vehículos, protección del responsable de selección, encargado del registro, protección del responsable del registro, responsable de medios de bloqueo, equipo de vigilancia y equipo de persecución. Cada uno desempeña un papel clave en el funcionamiento efectivo del dispositivo. A continuación, en la tabla 1, se pueden visualizar las funciones de cada agente en función del número de efectivos disponibles para la realización del dispositivo.

Tabla 1  
Composición y cometidos DOVP.

Número de Componentes	Asignación de Componentes	Cometidos
Dos componentes	Primer componente	Jefe de servicio, selección, registro e identificación.
	Segundo componente	Protección del primer componente.
Tres componentes	Primer componente	Jefe del dispositivo, selección e identificación.
	Segundo componente	Protección con arma larga.
	Tercer componente	Responsable de los medios de bloqueo y registro.
Cuatro componentes	Primer componente	Jefe del dispositivo.
	Segundo componente	Responsable de selección de vehículos.
	Tercer componente	Registro e identificación y si oportunos medios de bloqueo.
	Cuarto componente	Protección de responsables selección y registro.
Más de cuatro componentes	Jefe del dispositivo	Jefe del dispositivo.

Fuente: Dirección General de la Guardia Civil (s.f).

En cuanto a los materiales a emplear en los dispositivos que no superan los 50 Km/h, se incluyen elementos como señalización, canalización, barreamiento, enlace, armamento y elementos complementarios, todos ellos diseñados para garantizar la seguridad y eficacia del dispositivo. En la tabla 2 se recogen todos los materiales recogidos por el MODOVPGC (Dirección General de la Guardia Civil).

Tabla 2  
Materiales de los DOVP.

Señalización	Señal de Alto GC. Señales luminosas, y en el caso necesario, luces puente o prioritarias del vehículo, lámpara intermitente estroboscópica de destello amarillo y linternas con cono de color (figura 1).
Canalización	Tetrápodos o medios similares (figura 2).
Barreamiento	Juego de pinchos de bloqueo (figura 3).
Enlace	Equipo móvil en vehículo.  Equipos móviles si hay disponibilidad.
Armamento	Material de dotación.  Arma larga cuando sea de más de dos componentes el DOVP.
Elementos complementarios	Chalecos antibalas en caso de disponibilidad y circunstancias.  Silbato.  Chaleco reflectante.

Fuente: Dirección General de la Guardia Civil (s.f).

Figura 1

Linterna con cono.



Fuente: Preventec (s.f).

Figura 2

Tetrápodos.



Fuente: SHOKE (2023).

Figura 3

Juego de pinchos de bloqueo.



Fuente: DENSL (2023).

Como conclusión del presente apartado se obtiene que, el manual se basa en la circular e incluye numerosos aspectos similares. Se han destacado aspectos clave relacionados con los DOVP, como la organización del personal, las condiciones de ejecución, la instalación y los despliegues. El MODOVPGC es una guía esencial que proporciona orientación detallada sobre la planificación, ejecución y seguimiento de dispositivos operativos, con un enfoque en la seguridad y el cumplimiento de la normativa vigente. Este manual es fundamental para garantizar el éxito de las operaciones de la GC en la prevención y el mantenimiento de la seguridad en las VP.

## 4.- ANÁLISIS Y COMPARACIÓN DE DISPOSITIVOS EN VÍAS PÚBLICAS DE OTROS CUERPOS

El presente apartado se enfoca en analizar y comparar los DOVP utilizados por varios cuerpos policiales a nivel autonómico, nacional e internacional. Se busca evaluar cómo se desarrollan estos dispositivos en diferentes contextos y cuerpos policiales en comparación con la GC, abordada en el apartado anterior. Se considerarán documentos de cuerpos autonómicos, estatales e internacionales, como los Mossos d'Esquadra, el Cuerpo Nacional de Policía y la Gendarmería Nacional Francesa, para realizar esta comparativa.

### 4.1- MOSSOS D'ESQUADRA

Las raíces del cuerpo de Mossos d'Esquadra (en adelante ME) se remontan al siglo XVIII, adoptando su forma actual en 1983 (GENCAT, 2011), posee diversas competencias que incluyen SC, policía administrativa, policía judicial, y control del tráfico. En cuanto a los DOVP relacionados con velocidades máximas de 50 Km/h, se rigen por un marco legal similar al estudiado previamente, basado en la LOSC (GENCAT, 2011).

Los objetivos de los DOVP de ME se dividen en cuatro categorías: control de tráfico de nivel 1, aplicación de LOSC, medidas preventivas para aumentar la sensación de seguridad, y operativos reactivos para SC y control de la delincuencia.

Para establecer un DOVP, se siguen pautas que incluyen la selección de lugares seguros y eficientes, garantizando la seguridad de ciudadanos y agentes, señalización adecuada, equilibrio entre eficacia y flujo de tráfico, instrucciones claras, apoyo de otras patrullas y el uso de materiales como señales de tráfico, conos, linternas, chalecos reflectantes, comunicaciones portátiles, actas de denuncia y armas largas según la naturaleza del dispositivo.

Los DOVP se dividen en dos tipos: Por un lado, los controles de paso, que permiten la identificación y registro de personas y vehículos, y, por otro lado, los puntos estáticos, donde al menos un componente de la dotación se encontrará fuera del vehículo policial en un lugar visible y estratégico. Estos puntos estáticos tienen diversas finalidades, como control de tráfico, vigilancia de espectáculos públicos y prevención de delitos (MOSSOS D'ESQUADRA, 2022).

### 4.2.- CUERPO NACIONAL DE POLICÍA

El Cuerpo Nacional de Policía (en adelante CNP), a lo largo de su historia ha ido recibiendo diversos nombres, hasta que a través de la LO 2/86 de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado se concibió el actual cuerpo policial. El CNP tiene competencias en Operaciones de Policía, SC, y la investigación de delitos, entre otras áreas (POLICÍA NACIONAL, s.f.).

En relación a los DOVP, el CNP divide su manual en varios apartados, incluyendo la finalidad, el marco legal, consideraciones generales para el establecimiento de Dispositivos Estáticos de Control (en adelante DEC), tipos de controles, otros tipos de controles, procedimientos para establecer y retirar un DEC, y aspectos relevantes.



El marco legal de los DOVP del CNP se basa en la LO 2/86 de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y la LOSC. Los DOVP tienen como finalidad principal el reconocimiento de personas y vehículos con objetivos tanto preventivos o disuasorios como ofensivos o reactivos.

Las consideraciones generales para establecer un DEC incluyen principios como instrucciones claras, medios y señalización adecuada, seguridad de personas y agentes, factor sorpresa, y regulación del uso de armas de fuego.

El CNP establece dos tipos de VP: las vías interurbanas y las vías urbanas. Los DOVP en vías interurbanas se denominan DEC, mientras que los DOVP en vías urbanas incluyen controles de semáforos y filtros.

En cuanto a los DOVP en vías urbanas, los controles de semáforos se basan en la utilización de un equipo de paisano situado en semáforos en rojo, que selecciona los vehículos, y otro equipo situado a unos 200 metros después del semáforo, cuya función se centra en la detención de los vehículos anteriormente seleccionados. Mientras que los filtros se centran en la detección de personas y vehículos de interés policial y se establecen en lugares estratégicos.

Los procedimientos para establecer y retirar un DEC involucran el corte de la circulación y la retirada de medios empleados. Estos procedimientos deben seguir las pautas de seguridad establecidas por el manual de Seguridad y Salud.

En cuanto a aspectos relevantes, se destaca la importancia de actuar tanto de forma preventiva como reactiva, la posibilidad de realizar cierres próximos y lejanos, la priorización de la seguridad y eficacia, y la delimitación del DOVP en tres zonas: vigilancia y seguridad, registro y bloqueo, y reacción-persecución.

El manual también menciona aplicaciones móviles que informan sobre DOVP, como Telegram<sup>1</sup> y Social Drive<sup>2</sup>, subrayando la necesidad de que los agentes estén al tanto de estas para evitar interferencias en el factor sorpresa. Además, el CNP colabora y se coordina con la Policía Local en varios de sus dispositivos en VP urbanas, ya que en algunos cascos urbanos estos últimos poseen la competencia en materia de tráfico (ESCUELA NACIONAL DE POLICÍA, 2022).

#### 4.3- GENDARMERÍA NACIONAL FRANCESA

La Gendarmería Nacional Francesa (en adelante GNF), fundada en 1791, combina funciones militares y policiales. Sus dependencias principales son del Ministerio de Defensa y del Ministerio del Interior. La GNF lleva a cabo misiones tanto civiles como militares, incluyendo la policía judicial, policía administrativa, auxilio y rescate, así como

---

<sup>1</sup> Telegram, es una aplicación de mensajería que se fundamenta en la protección de la privacidad, permitiendo como funciones principales: mostrar nombres de usuario en vez de teléfonos y la creación de grupos de mensajes, en los que se permite el envío de mensajes (TELEGRAM, s.f.).

<sup>2</sup> Social Drive como viene recogido en el Manual del CNP, es una aplicación que comunica alertas a los conductores, avisando a estos sobre DOVP entre otras alertas. Estas alertas son comunicadas por los propios usuarios de las VP (ESCUELA NACIONAL DE POLICÍA, 2022).



misiones de SC, inteligencia, y lucha antiterrorista (Ministère de l'Intérieur et des Outre-mer, s.f.) (RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, s.f.).

En cuanto a los DOVP, la GNF posee una circular que establece sus directrices. Las misiones principales de los DOVP incluyen la lucha contra la inseguridad vial y el control de flujo y escoltas, con énfasis en la prevención y observación de conductas delictivas en carreteras.

La GNF se organiza en varias distribuciones, como los Pelotones de Carretera, Pelotones Motorizados, Brigadas Motorizadas y Brigadas de Intervención Rápida, cada uno con misiones específicas relacionadas con el control del flujo y la SV.

El diseño del servicio tiene como objetivo cuantificar los efectos y garantizar la eficiencia, maximizando el uso de recursos disponibles y la formación del personal. Los recursos incluyen dispositivos de control de velocidad, motocicletas, vehículos de respuesta rápida y pistas de educación vial.

El rol de mando se divide entre el comandante del grupo de Germandería departamental, el comandante del escuadrón departamental de SV y los comandantes de pelotón o brigada. Cada uno tiene funciones específicas relacionadas con el diseño, organización y formación del personal.

Las disposiciones relativas al personal subrayan la importancia de la formación, la vestimenta ejemplar y el comportamiento cortés y no discriminatorio debido al contacto constante con los ciudadanos.

La circular también incluye apéndices con ejemplos de utilización de DOVP según factores como el espacio-tiempo, amenazas, directrices de acción y apoyos a la fuerza actuante. El Anexo II de la circular lista los principales servicios que se suelen demandar y realizar, como identificaciones y controles de velocidad.

#### 4.4.- COMPARACIONES CON LA GUARDIA CIVIL

Se pretende culminar este último subapartado mediante una comparación exhaustiva entre el MODOVPGC y los documentos de cuerpos policiales anteriormente analizados. Esta evaluación se enfocará en resaltar las notables diferencias entre los mencionados documentos analizados en el presente apartado y el MODOVPGC, sin perder de vista las similitudes que puedan existir, con el fin de proporcionar una comprensión detallada de las divergencias clave entre ellos.

Diferencias clave en la comparativa entre los ME y la GC:

1. Tipos de DOVP: En el documento de los ME se establecen dos tipos de DOVP con un límite de velocidad de 50 Km/h: los controles policiales de paso y los puntos estáticos. En cambio, en el MODOVPGC no se establece ningún tipo específico de DOVP para este límite de velocidad.
2. Cometidos de los componentes: El documento de los ME no asigna los cometidos específicos a cada componente que conforma el DOVP, mientras que el MODOVPGC sí asigna los cometidos a cada componente.

3. Finalidades: El documento de ME establece específicamente la finalidad sancionadora, centrada en la vigilancia de cascos y cinturones, mientras que el MODOVPGC se enfoca en las finalidades preventiva y reactiva sin un énfasis específico en sanciones.
4. Procedimiento de montaje y desmontaje: El documento de los ME no detalla un procedimiento específico a seguir para el montaje y desmontaje de los DOVP, mientras que el MODOVPGC sí establece un orden para estos procesos.

Diferencias clave en la comparativa entre el CNP y la GC:

1. Tipos de DOVP: En el manual del CNP se establecen dos tipos de DOVP con un límite de velocidad de 50 Km/h: los filtros y los controles de semáforo. En el MODOVPGC no se establece ningún tipo específico de DOVP para este límite de velocidad.
2. Importancia de aplicaciones móviles: El manual del CNP menciona la importancia de las aplicaciones móviles como Telegram y Social Drive, que alertan a los ciudadanos sobre los DOVP. El MODOVPGC no aborda la relevancia de las nuevas tecnologías en este contexto.
3. Ejemplo gráfico: El manual del CNP incluye un ejemplo gráfico de un DOVP tipo filtro, mientras que el MODOVPGC no proporciona ningún ejemplo para DOVP de menos de 50 Km/h.
4. Materiales utilizados: El manual del CNP no detalla los materiales a emplear en los DOVP, centrándose más en la estructura del dispositivo. En cambio, el MODOVPGC establece una lista detallada de los materiales necesarios para su establecimiento.
5. Competencias en materia de tráfico: El CNP no tiene atribuidas competencias en materia de tráfico y necesita el apoyo de la Policía Local para estas funciones, mientras que la GC dispone de esta competencia.
6. Etapas de establecimiento de DOVP: El manual del CNP establece dos etapas en el establecimiento de los DOVP: montaje y desmontaje. En el MODOVPGC, se recogen tres etapas: llegada, establecimiento y recogida.

Diferencias clave en la comparativa entre la GNF y la GC:

1. Distribución de unidades: La circular de la GNF detalla la distribución de las unidades con competencias en DOVP y las figuras que las mandan, mientras que estos factores no se abordan en el MODOVPGC.
2. Materiales relacionados: La circular de la GNF enumera los materiales relacionados con la finalidad del DOVP, mientras que en el MODOVPGC se recogen los materiales necesarios para su establecimiento.
3. Objetivo principal: La circular de la GNF se enfoca en la SV como objetivo principal, mientras que el MODOVPGC se centra en la SC y el OP, estableciendo DOVP de carácter preventivo o reactivo.
4. Ejemplos de DOVP: La circular de la GNF proporciona ejemplos de diferentes tipos de DOVP en función de los factores específicos, mientras que el MODOVPGC no contempla ningún ejemplo al respecto.

En el marco de la comparación entre la GC y los procedimientos adoptados por otros cuerpos policiales en lo que respecta a los DOVP, se han identificado notables

diferencias, siendo las más destacables: la distinción por parte de los ME y CNP de los DOVP en dos tipos según la finalidad de estos, la exposición por parte de CNP de la importancia del uso de aplicaciones móviles por parte de la ciudadanía con la finalidad de eludir los DOVP, y por último, la ausencia de ejemplos gráficos de DOVP en el MODOVPGC.

## **5.- CONCLUSIONES Y BÚSQUEDA DE POSIBLES ACTUALIZACIONES EN MATERIA DE DISPOSITIVOS OPERATIVOS EN VÍAS PÚBLICAS DE LA GUARDIA CIVIL**

En este último apartado del artículo y, tras explorar el marco legislativo de los DOVP en España, analizar en profundidad el MODOVPGC y la realización de su respectiva comparación con otros cuerpos policiales, se llevará a cabo un cierre integral del estudio.

En primer lugar, se presentarán las conclusiones obtenidas, para ello se considerarán las conclusiones parciales alcanzadas en cada etapa del estudio. Tras ello, se propondrán posibles actualizaciones y mejoras para el MODOVPGC en varios aspectos, basadas en los hallazgos y las comparativas.

### **5.1.- CONCLUSIONES ALCANZADAS**

Tras los anteriores análisis realizados, se pueden extraer conclusiones significativas que nos permiten evaluar la forma de establecimiento de los DOVP de la GC.

Desde el punto de vista legal, se constata que la normativa vigente, especialmente el MODOVPGC, brinda una base sólida para la realización de los DOVP. Por consiguiente, esto sugiere que, desde el aspecto legal, los DOVP están bien respaldados y no requieren actualizaciones inmediatas.

Sin embargo, en lo que relativo al desarrollo operativo y tecnológico de los DOVP con una velocidad máxima de 50 Km/h, se encuentra una falta de detalle en el MODOVPGC, dado que, a pesar de ofrecer una sólida guía con sus respectivos ejemplos gráficos para dispositivos con límites de velocidad superiores a 50 Km/h, carece de ejemplos gráficos y pautas específicas para los DOVP de menor velocidad, que son los estudiados en este estudio. Esta carencia se hace evidente al comparar el MODOVPGC con otros cuerpos policiales, como los ME, CNP y la GNF, que muestran un mayor grado de desarrollo y detalle en esta área.

Por lo tanto, se puede concluir que los actuales DOVP con límite de velocidad de hasta 50 Km/h de la GC necesitan una actualización en términos operativos para mejorar su efectividad y seguridad.

### **5.2.- PROPUESTAS DE ACTUALIZACIÓN FUTURAS**

En busca de mejorar los DOVP de velocidad de hasta 50 Km/h de la GC, se han formulado diversas propuestas que abarcan la actualización tecnológica y operativa de estos dispositivos.

En el ámbito tecnológico, se proponen mejoras en materiales, aplicaciones y modernización de controles.

En los materiales se sugiere la inclusión de elementos como luces de emergencia rotativas para mejorar la visibilidad nocturna de los DOVP y aumentar la seguridad tanto para los agentes como para los conductores y la incorporación de chalecos reflectantes LED y tetrápodos o conos LED para mejorar la visibilidad general del dispositivo y sus componentes. Se propone también la adquisición masiva y la inclusión en el manual de tabletas como herramienta tecnológica para agilizar los procedimientos y promover una mayor eficiencia.

En medio de los materiales y las aplicaciones se deben destacar los dispositivos de Reconocimiento Óptico de Caracteres, también conocidos como OCR. Estos dispositivos ya se están utilizando en algunos cuerpos policiales, como por ejemplo la Policía Municipal de Madrid. La propuesta consistiría en la implementación de este sistema tanto en los vehículos como en las tabletas. Esto permitiría enfocar el dispositivo del vehículo policial o la cámara de la tableta al vehículo que se aproxima al DOVP, y, en el caso de que el vehículo o su titular tuviese algún tipo de señalamiento, el sistema generaría inmediatamente una alerta que avisaría a los agentes actuantes.

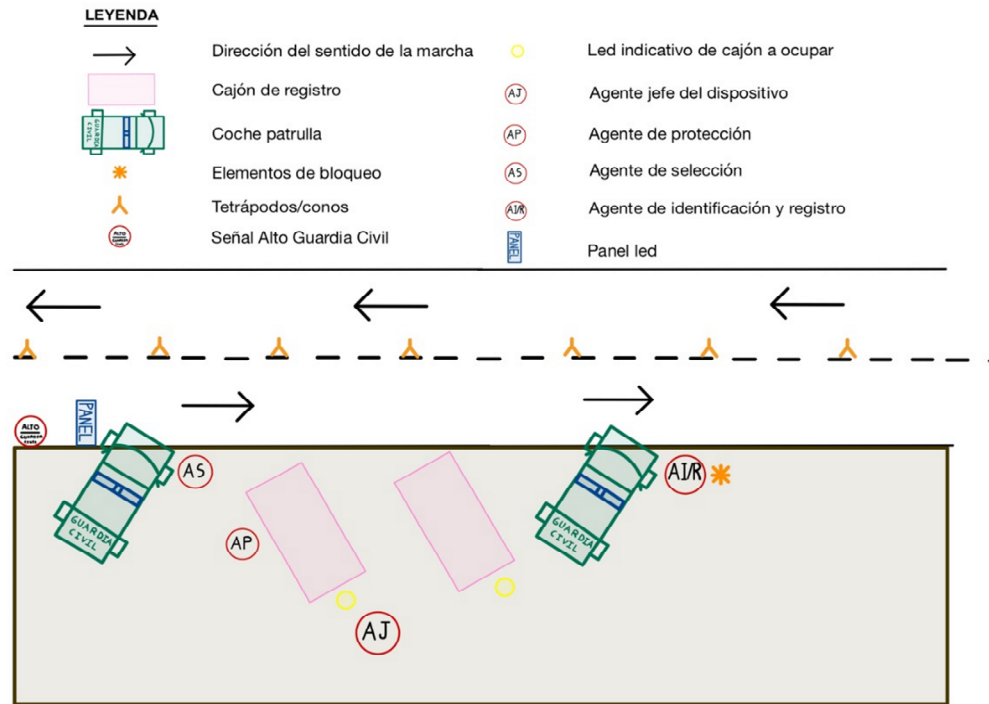
En el ámbito de las aplicaciones, se estima oportuno la inclusión de una mención en el MODOVPGC del funcionamiento de aplicaciones como Waze<sup>3</sup>, Social Drive y Telegram, con el objetivo de concienciar a los agentes sobre su impacto en la efectividad y el factor sorpresa de los DOVP.

En cuanto a la modernización de los DOVP, se plantean dos propuestas. La primera es la automatización del proceso de montaje y desmontaje de los DOVP, priorizando la seguridad de los agentes al evitar que realicen estas tareas manualmente y sobre la propia calzada de la vía. Esto se podría conseguir dotando a los dispositivos involucrados de pequeños motores y baterías que les permitan una pequeña movilidad, así como de un sistema de control a distancia de su movimiento. La segunda propuesta es la creación de DOVP semiautomatizados, mediante la implementación de paneles LED programables en los vehículos de la GC o sobre soportes situados al inicio de los DOVP, que indiquen acciones específicas a los conductores. De forma adicional al panel LED, se implementarán luces led en la zona de identificación y registro. De esta forma los paneles LED podrán ordenar el estacionamiento del vehículo seleccionado junto a la luz LED previamente encendida en la zona de identificación y registro. Estas propuestas buscan mejorar la seguridad y efectividad de los dispositivos, ya que, los AA ya no se encontrarían en la calzada o en la vía sino en sus inmediaciones. Por otro lado, se reconoce que su implementación podría requerir una inversión inicial significativa y de un cambio en los procedimientos de trabajo, ya que necesitaría de la creación de un nuevo ecosistema de trabajo. Un ejemplo de cómo podría ser un DOVP tipo de la segunda propuesta de modernización planteada se puede observar en la figura 4.

---

<sup>3</sup> Waze es una aplicación móvil la cual nos permite programar viajes, calculando la ruta óptima mediante el análisis de la información suministrada por el resto de los usuarios de la vía, esta información es muy variada, siendo por ejemplo acerca del tráfico, vehículos parados en la carretera, radares, dispositivos policiales, etc (WAZE, s.f.).

Figura 4  
Esquema DOVP moderno.



Fuente: elaboración propia.

En resumen, estas propuestas buscan modernizar y mejorar los DOVP de la GC tanto en términos tecnológicos como operativos, con el objetivo de aumentar la eficiencia de estos dispositivos en VP y la seguridad de los AU y los ciudadanos.

Por otro lado, se han identificado varias propuestas de mejora en materia de operatividad para los DOVP de velocidad de hasta 50 Km/h de la GC. Estas propuestas se centran en la optimización de procedimientos y la diversificación de los DOVP en función de su finalidad y la situación del terreno.

Una de las propuestas consiste en establecer un tiempo máximo de duración para los DOVP cuya finalidad sea la identificación de personas, considerando de gran importancia el impacto de las aplicaciones móviles sobre el factor sorpresa de los operativos. Se sugiere, por ejemplo, una duración máxima de 15 minutos desde su establecimiento o 5 minutos desde que los AA se percaten de que el DOVP ya esté publicitado en aplicaciones móviles.

La siguiente propuesta busca unificar los procedimientos e instrucciones para los DOVP en todo el territorio nacional de competencia de la GC, eliminando las diferencias regionales que existen actualmente.

Se propone también la creación de diferentes tipos de DOVP en función de su finalidad:
















- DOVP de identificación: destinados a la identificación y registro de personas y vehículos con fines de prevención y reacción ante infracciones ilícitas.
- DOVP de presencia: destinados a aumentar la seguridad subjetiva<sup>4</sup> mediante la presencia visible de las patrullas en VP.
- DOVP de contingencia: destinados a establecer perímetros y acotar zonas en casos de alteraciones graves del OP.
- DOVP de elementos de seguridad: destinados a verificar el uso de elementos de seguridad por parte de los usuarios de las VP y el estado de los vehículos.

Además, se propone la creación de diferentes modelos gráficos de DOVP, dependientes de la situación del terreno (leyenda figura 5):

- En VP con dos carriles y mismo sentido de marcha (figura 6).
- En VP con dos carriles y dos sentidos de marcha diferentes (figura 7).
- En rotondas en VP con dos carriles (figura 8).
- En intersecciones con señal de stop (figura 9).
- En semáforos (figura 10).

Estos modelos gráficos incluirían representaciones visuales simples para facilitar la comprensión de los agentes y estarían acompañados de una leyenda de símbolos.

Figura 5  
Leyenda de símbolos.

LEYENDA		
	Dirección del sentido de la marcha	 Agente de selección, identificación, registro y jefe del dispositivo
	Cajón de registro	 Agente jefe del dispositivo
	Coche patrulla	 Agente de protección
	Elementos de bloqueo	 Agente de selección
	Tetrápodos/conos	 Agente de identificación y registro
	Señal Alto Guardia Civil	 Coche ciudadano
	Tetrápodos/conos móviles	 Trayectoria a seguir por el vehículo seleccionado
	Semáforo	

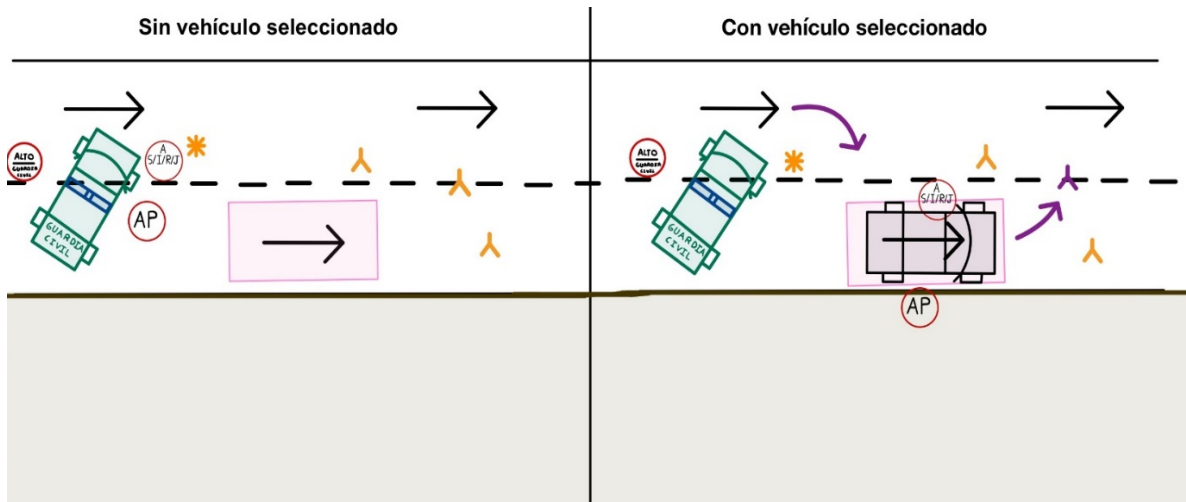
Fuente: elaboración propia.

<sup>4</sup> La seguridad subjetiva se puede definir de la siguiente forma “bien jurídico protegido en el delito de amenazas, que consiste en disfrutar de un sentimiento propio de tranquilidad y sosiego.” (Diccionario de la Lengua Española, s.f.).



Figura 6

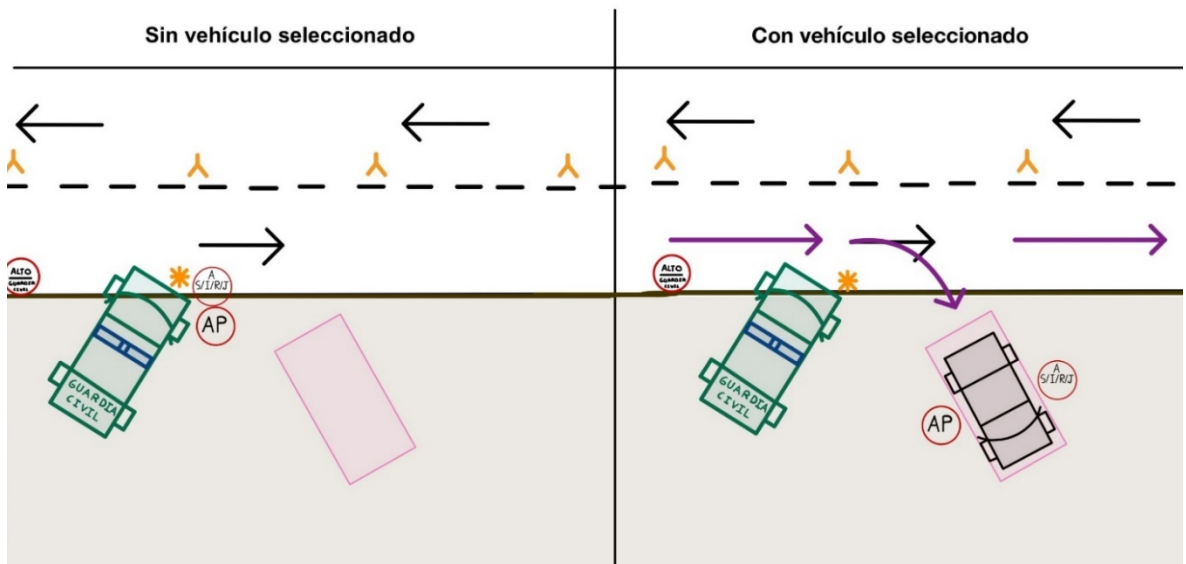
Esquema de DOVP en VP con dos carriles y mismo sentido de marcha.



Fuente: elaboración propia.

Figura 7

Esquema de DOVP en VP con dos carriles y dos sentidos de marcha diferentes.

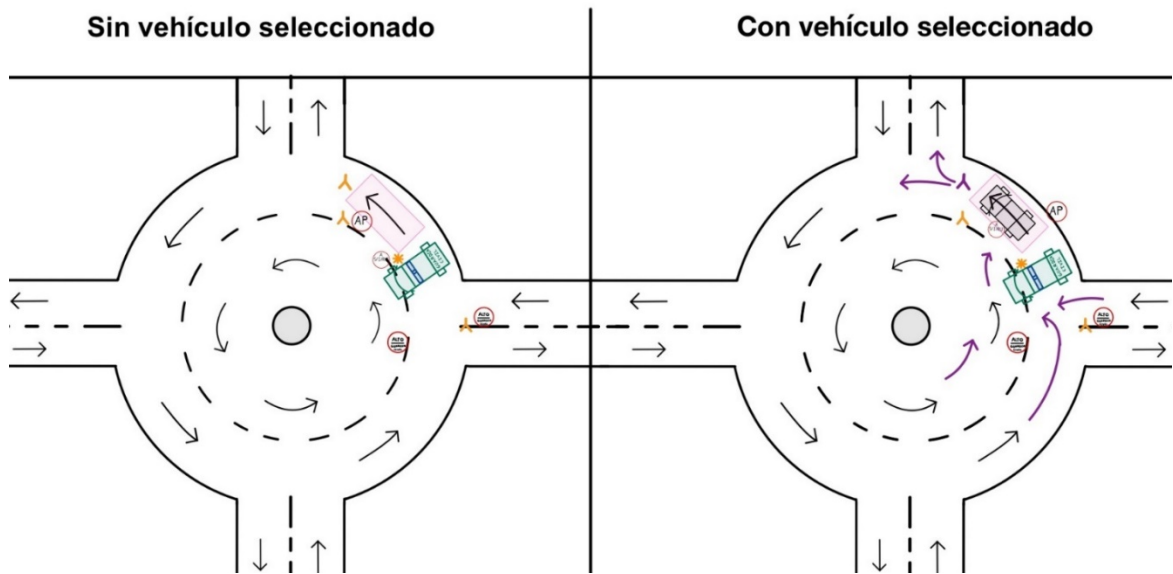


Fuente: elaboración propia.



Figura 8

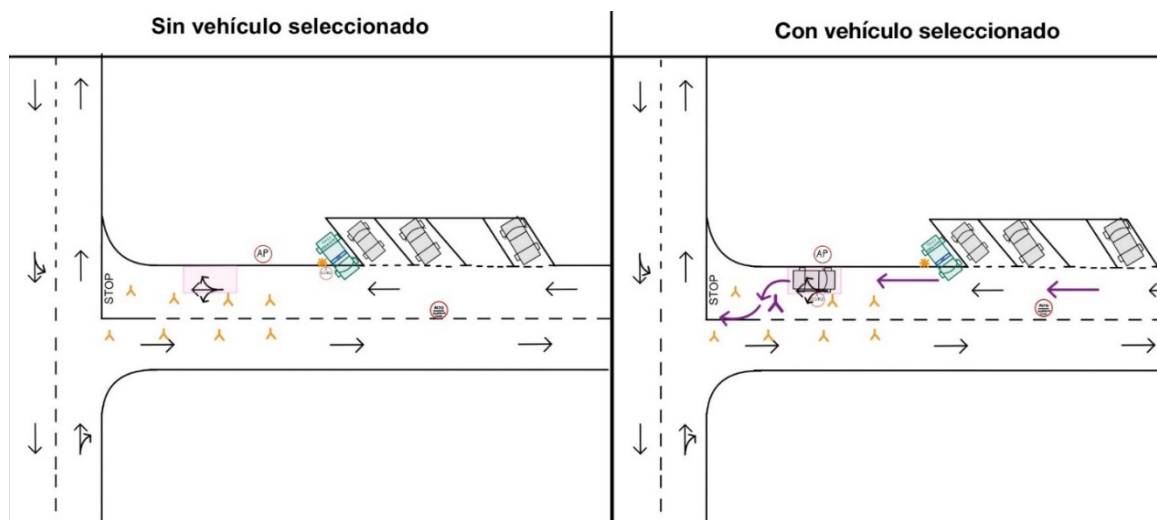
Esquema de DOVP en rotondas en VP con dos carriles.



Fuente: elaboración propia.

Figura 9

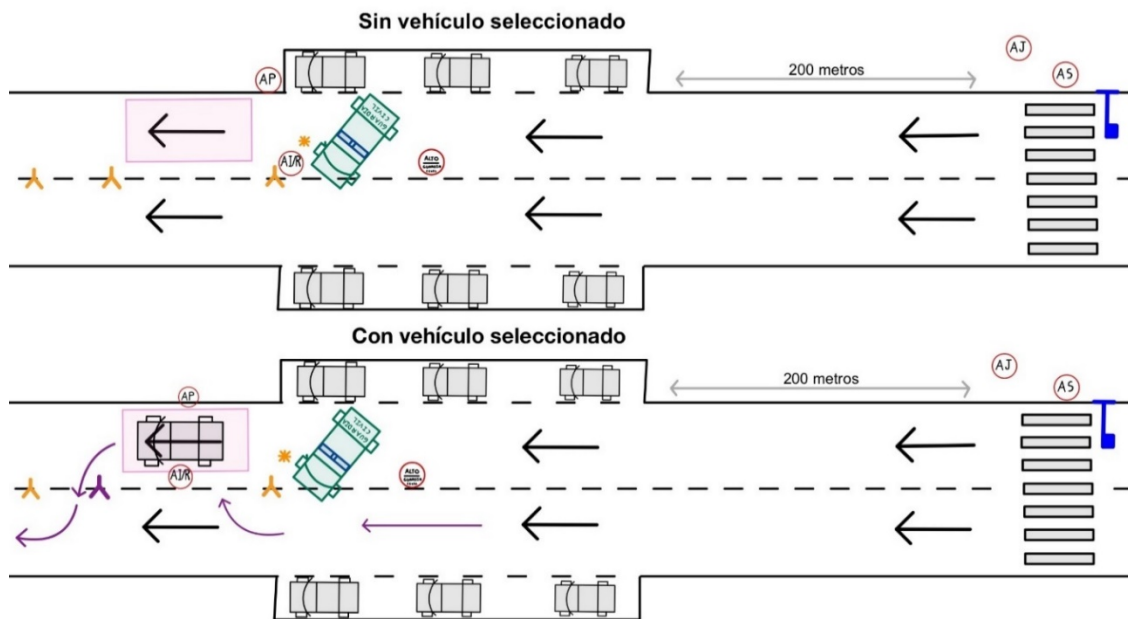
Esquema de DOVP en stop.



Fuente: elaboración propia

Figura 10

## Esquema de DOVP de semáforo



Fuente: elaboración propia.

Por último, me gustaría dar visibilidad a una propuesta que plasma en su manual de indicaciones la Academia de Oficiales de la GC. Esta propuesta consiste en la implementación de dispositivos cebo, que consiste en establecer dos dispositivos consecutivos, el primero de menor entidad y visible para que los usuarios lo eviten, y el segundo de mayor entidad al que accederán aquellos que evadieron el primer dispositivo (Navarro, 2021).

Estas propuestas buscan mejorar y actualizar la eficiencia y la efectividad de los DOVP de la GC al proporcionar directrices claras y adaptadas a diferentes situaciones, al tiempo que aseguran la seguridad y la legalidad de estas operaciones en las VP.

En el presente artículo se han analizado de forma integral los DOVP de velocidad menor de 50 Km/h, abordando a lo largo de sus apartados, contenidos sobre su marco legislativo, su realización y comparación tanto en la GC como en otros cuerpos de carácter autonómico, estatal e internacional, culminando en última instancia con la proposición de las distintas mejoras en materia tecnológica y de operatividad.

## 6.- BIBLIOGRAFÍA

- Congreso de los Diputados. (s.f.). *app.congreso*. Recuperado el 07 de febrero de 2023, de <https://app.congreso.es/consti/constitucion/indice/titulos/articulos.jsp?ini=104&tipos=2#:~:text=Art%C3%ADculo%20104,y%20garantizar%20la%20seguridad%20ciudadana>.
- DENSL. (s.f.). *DENSL BALIZAMIENTO Y SEGURIDAD*. Recuperado el 08 de marzo de 2023, de <https://densl.com/productos/control-policial/conos-policiales/conotrapodo/>
- Diccionario de la Lengua Española. (s.f.). *RAE*. Recuperado el 20 de febrero de 2023, de <https://dpej.rae.es/lema/seguridad-subjetiva#:~:text=Pen.,propio%20de%20tranquilidad%20y%20sosiego>.
- Dirección General de la Guardia Civil. (s.f.). *MANUAL OPERATIVO DISPOSITIVOS OPERATIVOS EN LAS VÍAS PÚBLICAS*. MINISTERIO DEL INTERIOR. Recuperado el 14 de febrero de 2023
- ESCUELA NACIONAL DE POLICÍA. (2022). *DISPOSITIVOS ESTÁTICOS DE CONTROL*. Recuperado el 22 de febrero de 2023
- GENCAT. (27 de octubre de 2011). Recuperado el 21 de febrero de 2023, de [https://mossos.gencat.cat/es/els\\_mossos\\_desquadra/organitzacio/funcions/#:~:text=Seguridad%20ciudadana%20y%20orden%20p%C3%ABlico,Resoluci%C3%B3n%20amistosa%20de%20conflictos%20privados](https://mossos.gencat.cat/es/els_mossos_desquadra/organitzacio/funcions/#:~:text=Seguridad%20ciudadana%20y%20orden%20p%C3%ABlico,Resoluci%C3%B3n%20amistosa%20de%20conflictos%20privados)
- GENCAT. (27 de octubre de 2011). *mossos.gencat.cat*. Recuperado el 20 de febrero de 2023, de [https://mossos.gencat.cat/es/els\\_mossos\\_desquadra/historia\\_de\\_la\\_pgme/](https://mossos.gencat.cat/es/els_mossos_desquadra/historia_de_la_pgme/)
- Guardia Civil. (s.f.). *Seguridad Vial*. Recuperado el 30 de enero de 2023, de [https://www.guardiacivil.es/es/institucional/Conocenos/especialidades/Seguridad\\_Vial/index.html](https://www.guardiacivil.es/es/institucional/Conocenos/especialidades/Seguridad_Vial/index.html)
- Jefatura de Estado. (14 de marzo de 1986). *Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado*. Recuperado el 01 de febrero de 2023, de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1986-6859&p=20150729&tn=1>
- Jefatura de Estado. (23 de octubre de 2007). *Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado*. Recuperado el 04 de febrero de 2023, de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2007-18391>
- Jefatura de Estado. (8 de enero de 2015). *Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado*. Recuperado el 02 de febrero de 2023, de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-3442>
- Jefatura del Estado. (06 de diciembre de 2018). *Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado*. Recuperado el 14 de enero de 2023, de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2018-16673>
- Ministère de l'Intérieur et des Outre-mer. (s.f.). *Germanderie Nationale*. Recuperado el 23 de febrero de 2023, de Ministère de l'Intérieur et des Outre-mer
- Ministerio del Interior. (31 de octubre de 2015). *Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado*. Recuperado el 09 de enero de 2023, de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-11722>
- Ministerio del Interior. (2015). *Circular 1/2015 Dispositivos Operativos en la Vías Públicas*. Ministerio del Interior. Recuperado el 3 de enero de 2023
- MOSSOS D'ESQUADRA. (2022). *OPERATIVAS*. Recuperado el 20 de febrero de 2023
- Navarro, M. C. (2021). *Actuación Policial con Vehículos*. Aranjuez: Departamento de instrucción y Adiestramiento de la Academia de Oficiales de la Guardia Civil de Aranjuez. Recuperado el 15 de marzo de 2023

- POLICÍA NACIONAL. (s.f.). *Portal Web de la Policía Nacional*. Recuperado el 21 de febrero de 2023, de [https://www.policia.es/\\_es/tupolicia\\_conocenos\\_timeline.php](https://www.policia.es/_es/tupolicia_conocenos_timeline.php)
- PREVENTEC. (s.f.). *PREVENTECSL*. Recuperado el 15 de marzo de 2023, de <https://preventecsl.es/senalizacion/materiales-de-senalizacion/balizas-luminosas-de-senalizacion/kit-linterna-con-cono-de-senalizacion/>
- RÉPUBLIQUE FRANÇAISE. (s.f.). *République Française Legifrance*. Recuperado el 23 de febrero de 2023, de <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGIARTI000020957186/2009-08-07>
- Secretaría de Estado de Seguridad. (2007). *Defensor del pueblo*. Recuperado el 11 de enero de 2023, de [https://www.defensordelpueblo.es/wp-content/uploads/2016/03/Instruccion\\_12\\_2007.pdf](https://www.defensordelpueblo.es/wp-content/uploads/2016/03/Instruccion_12_2007.pdf)
- Secretaría de Estado de Seguridad. (2015). *Manual policial*. Recuperado el 15 de enero de 2023, de <https://www.manualpolicial.es/Descargas/Legislacion/4Leg/5SC/instruccion-7-2015.pdf>
- SHOKE. (s.f.). *SHOKE DEFENSA Y SEGURIDAD*. Recuperado el 09 de marzo de 2023, de <https://www.tiendashoke.es/protecciones-antidisturbios/shoke-barrera-pinchos>
- TELEGRAM. (s.f.). *Telegram*. Recuperado el 04 de abril de 2023, de <https://web.telegram.org/k/>
- WAZE. (s.f.). *WAZE*. Recuperado el 21 de marzo de 2023, de <https://www.waze.com/es/waze>



**Ricardo Serrano de Andrés**  
Caballero Alférez Cadete de la Guardia Civil  
Grado en Ingeniería de la Seguridad por la  
Universidad Carlos III de Madrid

**EL FUTURO EN LA INVESTIGACIÓN Y  
RECONSTRUCCIÓN DE SINIESTROS  
VIALES. EL DISPOSITIVO E.D.R (EVENT  
DATA RECORDER) Y SU APLICACIÓN PARA  
AYUDAR A REDUCIR LA SINIESTRALIDAD**



## EL FUTURO EN LA INVESTIGACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN DE SINIESTROS VIALES. EL DISPOSITIVO E.D.R (EVENT DATA RECORDER) Y SU APLICACIÓN PARA AYUDAR A REDUCIR LA SINIESTRALIDAD.

**Sumario:** 1.- APROXIMACIÓN INTEGRAL AL TRANSPORTE POR CARRETERA. 2.- MARCO NORMATIVO SOBRE LOS DISPOSITIVOS REGISTRADORES DE DATOS. 2.1.- Ámbito europeo. 2.2.- Ámbito estadounidense. 2.3.- Otros países. 3.- DISPOSITIVO EVENT DATA RECORDER (EDR). 3.1.- Descripción. 3.2.- Datos registrados por el EDR. 3.3.- Lectura de datos registrados. 3.4.- Interpretación de los datos. 3.5.- Utilidad de los datos obtenidos. 3.6.- Limitaciones. 3.7.- Importancia de las evidencias físicas. 4.- APLICACIÓN DEL MODELO SHELL A LA INVESTIGACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN DE SINIESTROS VIALES. 4.1.- Aproximación del modelo Shell al transporte por carretera. 5.- CONCLUSIONES Y LÍNEAS FUTURAS DE INVESTIGACIÓN. 6.- BIBLIOGRAFÍA.

**Resumen:** La reciente entrada en vigor del Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, estableció que desde julio de 2022 los vehículos de nueva homologación tipo, tienen que llevar incorporado un dispositivo registrador de datos (Event Data Recorder, EDR).

El artículo que a continuación se expone trata de conocer si este nuevo sistema va a ayudar a aminorar los tiempos de investigación y a facilitar las labores de reconstrucción de los siniestros viales a los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, encargados de estas tareas en lo que respecta a las vías interurbanas. Asimismo, se estudia si este nuevo sistema contribuirá a reducir considerablemente el número de siniestros y lesiones en el transporte por carretera.

Por último, se ha realizado una aproximación de como el modelo SHELL, utilizado por los investigadores de accidentes aéreos, pudiera ser implementado también en la investigación y reconstrucción de siniestros viales, teniendo en cuenta que el transporte aéreo, desde sus orígenes, ha sido el medio de transporte más seguro de la historia y el que desde un principio ha apostado por el concepto de seguridad integral.

**Abstract:** The recent implementation of EU Regulation 2019/2144 of the European Parliament and the Council on November 27, 2019, established that as of July 2022, newly homologated vehicle types must be equipped with an Event Data Recorder (EDR).

The following article aims to investigate whether this new system will help expedite accident investigation times and facilitate accident reconstruction tasks for officers of the Traffic Group of the Civil Guard, responsible for these activities on interurban roads. Additionally, it assesses whether this new system will significantly reduce the number of accidents and injuries in road transportation.

Finally, an exploration is conducted on how the SHELL model, traditionally used by aviation accident investigators, could also be applied to accident investigation and reconstruction in road accidents, taking into consideration that air transport has been the safest way of travelling in history and has been developed considering an integral approach.

**Palabras clave:** Siniestro vial, Registrador de datos de eventos, evidencia, seguridad vial, tráfico.

**Key Words:** Traffic accident, Event Data Recorder (EDR), evidence, road safety, traffic.



**GLOSARIO DE ABREVIATURAS**

AAA	American Automobile Association
ABS	Anti-lock Braking System
ACM	Airbag Control Module
ADAS	Advanced Driver Assistance Systems
ATGC	Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil
CDR	Crash Data Retrieval
CFR	Code of Federal Regulations
CIAF	Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios
CIAIAC	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil
CIAIM	Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos
CVR	Cabin Voice Recorder
DGT	Dirección General de Tráfico
DIRAT	Departamento de Investigación y Reconstrucción de Accidentes de Tráfico
DLC	Diagnostic Link Connector
ECU	Engine Control Unit
EDR	Event Data Recorder
ERAT	Equipos de Reconstrucción de Accidentes de Tráfico
FDR	Flight Data Recorder
ICAO	International Civil Aviation Organization
MITMA	Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
MOSES	Modelo Secuencial de Eventos de un Siniestro
NHTSA	National Highway Traffic Safety Administration
OBD	On Board Diagnostics
UE	Unión Europea

## 1.- APROXIMACIÓN INTEGRAL AL TRANSPORTE POR CARRETERA

La necesidad de desplazamiento de los seres humanos ha existido desde tiempos inmemoriales, ya los primeros habitantes de la Tierra se movían para cubrir sus necesidades esenciales, como la búsqueda de alimentos o refugio. A lo largo de la historia, estas necesidades se han diversificado y ampliado, requiriendo desplazamientos cada vez más largos.

La movilidad, como se destaca en la declaración de motivos de la futura Ley de Movilidad Sostenible, desempeña un papel crucial en la vida de los ciudadanos. Las personas se trasladan con propósitos específicos, como ir al trabajo o disfrutar de actividades de ocio, aspectos vitales que influyen en su bienestar y calidad de vida. Por lo tanto, es responsabilidad de las autoridades públicas garantizar ese desplazamiento, considerándolo no solo como un medio, sino como un derecho en sí mismo. Además, este desplazamiento debe ser seguro, lo que significa que debe ser “*libre de peligros, daños o riesgos*” (RAE, 2023), independientemente del medio de transporte utilizado.

El concepto de seguridad no ha tenido la misma relevancia en el desarrollo de las políticas en los diferentes medios de transporte, un hecho que se ha visto y se ve reflejado de forma muy directa no solo en la cifra de víctimas mortales y heridos graves que se registran en cada medio de transporte, sino también en el encuadre administrativo de cada uno de ellos.

A modo de resumen, se puede decir que tanto el transporte ferroviario, como el marítimo y aéreo cuentan con una Comisión de Investigación específica de accidentes, un órgano colegiado adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), mientras que el transporte por carretera carece de la misma. Además, recientemente, el Gobierno ha aprobado el Proyecto de Ley por el que se crea la Autoridad Independiente de Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, una nueva autoridad encargada de explicar las causas de los siniestros, aportar recomendaciones de seguridad para evitar que vuelva a suceder. Esta nueva autoridad excluye a los accidentes de tráfico sufridos en vehículos para el transporte por carretera.

Los tres medios de transporte (aéreo, marítimo y ferroviario) cuentan con una Agencia Estatal de Seguridad especializada en cada uno de los tres modos de transporte.

En el caso del transporte por carretera la situación es totalmente diferente, ya que cada uno de los elementos (infraestructura, vehículos, factor humano) que conforman este tipo de transporte están ubicados en organizaciones administrativas y ministerios diferentes. La homologación de vehículos depende del Ministerio de Industria, las infraestructuras son competencia del MITMA, Diputaciones, Comunidades Autónomas y municipios y la vigilancia y regulación corresponde al Ministerio del Interior, que delega en la Dirección General de Tráfico (DGT) y en la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC) en lo que respecta a las vías interurbanas (excepto en aquellas comunidades autónomas con las competencias transferidas).

Respecto a la siniestralidad, los datos publicados por la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM), en su informe anual en 2021 se “recibieron 283 notificaciones de accidentes e incidentes marítimos [...] en los

que se registraron un total de 9 fallecidos, 2 desaparecidos y 14 heridos graves”. En el caso del transporte aéreo, la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), registró 42 accidentes en aeronaves en los que se produjeron 5 víctimas mortales y 9 heridos graves. Además, se produjeron 28 accidentes en aeronaves ultraligeras con 4 fallecidos y 5 heridos graves. Es necesario destacar, que ninguno de los 5 fallecidos en aeronaves correspondía a vuelos comerciales. Según el Informe Anual de la Agencia estatal de Seguridad Ferroviaria, en 2021, se produjeron 52 accidentes en los que fallecieron 15 personas y otras 19 resultaron heridas graves. Las 15 víctimas mortales fueron por arrollamiento o en accidentes en paso a nivel.

En el transporte por carretera, los datos recogidos en el Anuario Estadístico de Accidentes de la DGT, muestran que en 2021 se registraron 89.862 siniestros viales con víctimas en los que fallecieron 1.533 personas y otras 4.142 resultaron heridas graves.

Los datos oficiales presentados sobre los distintos modos de transporte muestran que el enfoque de la seguridad no ha sido uniforme en todos ellos. El transporte por carretera destaca como el único medio en el que las políticas a nivel supranacional y nacional no han abordado de manera integradora todos los componentes que conforman el sistema de transporte por carretera. En sus primeras etapas, los vehículos evolucionaron sin tener en cuenta factores como la infraestructura vial o la seguridad de los ocupantes. Las carreteras se diseñaban sin considerar los posibles errores humanos en la conducción, y los conductores se ponían al volante de vehículos que no habían sido concebidos para mitigar esos errores humanos, los cuales, en caso de ocurrir, a menudo resultaban en víctimas mortales o lesiones graves.

El planteamiento de Sistema Seguro se recoge en la Estrategia de Seguridad Vial 2030, elaborada por la DGT, y que es la hoja de ruta a seguir para alcanzar el objetivo de reducir la siniestralidad vial.

Dentro de la Estrategia de Seguridad Vial, una de las nueve áreas que la componen es la de vehículos seguros y conectados. Tomando como base el enfoque de Sistema Seguro, la industria de la automoción ha entendido, que la seguridad de los vehículos pasa por la introducción de nuevos sistemas tecnológicos que ayuden a la conducción. La Unión Europea (UE), conocedora de la importancia que tienen los vehículos para la reducción de los siniestros viales, ha ido incorporando como obligatorios una serie de Sistemas de Ayuda a la Conducción (Advanced Driver Assistance Systems, ADAS) que deben incluir los vehículos que se comercialicen en Europa para ayudar a paliar los errores humanos en caso de accidentes.

Uno de los dispositivos que contribuirá al análisis de las causas de los accidentes es el EDR, un sistema análogo a una caja negra que se incorpora en los vehículos y registra variables que enriquecerán y precisarán las investigaciones de los incidentes de tráfico. Además, facilitarán una comprensión más profunda de los límites en términos de lesiones, lo que permitirá mejorar las medidas de seguridad pasiva. Asimismo, este dispositivo se convertirá en una herramienta imprescindible para abordar aspectos legales en la reconstrucción de los accidentes y para la implementación de otros servicios destinados a mejorar la seguridad en las carreteras.

Este dispositivo de seguridad, que ha experimentado un notable retraso en su implementación en vehículos, ha demostrado en otros modos de transporte ser un

componente esencial para la investigación de accidentes y, aún más importante, para elevar los estándares de seguridad en los vehículos que están disponibles en el mercado.

## 2.- MARCO NORMATIVO SOBRE LOS DISPOSITIVOS REGISTRADORES DE DATOS

A lo largo de las últimas décadas, ha habido una transformación significativa en los sistemas tecnológicos instalados en los vehículos. Los ADAS se han desarrollado con el propósito principal de prevenir o disminuir los errores potenciales de los conductores, anticipándose a situaciones de peligro y tomando medidas apropiadas. En conjunto, estos avances contribuyen de manera considerable a la disminución de accidentes, así como de lesiones y víctimas mortales.

En el presente apartado se muestra la normativa actual relacionada con los diferentes dispositivos electrónicos registradores de eventos integrados en los vehículos, así como la forma de grabación y extracción de datos para un correcto análisis y reconstrucción de siniestros viales.

### 2.1.- ÁMBITO EUROPEO

A pesar de que Europa es el continente más seguro en lo que refiere el transporte por carretera, cifras aún provisionales del año 2022 estiman que aproximadamente 20.600 personas perdieron la vida y más de 100.000 resultaron gravemente heridas. Estos números son notoriamente altos y requieren de una acción decidida para su reducción. En la lucha por disminuir estas cifras, los países miembros de la UE están dando un paso significativo al establecer un ambicioso objetivo de Visión Cero (acercarse a la cifra de cero fallecidos y cero lesionados en el transporte por carretera).

Si se hiciera una retrospectiva de toda la legislación europea relativa a la homologación de piezas y vehículos que se ha ido publicando, se puede apreciar la constante preocupación que desde las últimas décadas ha mostrado la UE para que los vehículos que se fabriquen y se comercialicen sean seguros.

En la Resolución del Parlamento Europeo de 18 de mayo de 2017 ya se instaba a la Comisión a revisar sin demora el Reglamento nº 661/2009 relativo a los requisitos de homologación de tipo referente a la seguridad general de los vehículos. Es aquí donde de forma muy somera aparecen los registradores de datos de emergencia, como muestra de la importancia que tienen los avances tecnológicos para que puedan ayudar de forma significativa a la investigación de siniestros viales.

Por otro lado, en el marco de la Política de la UE en materia de seguridad vial para 2021-2030, con la medida número 50 de la Resolución del Parlamento Europeo de 6 de octubre de 2021, se solicita a la Comisión que defina de forma específica un conjunto de reglas para poder registrar y obtener los datos internos registrados en los vehículos, únicamente con el propósito de investigar accidentes y mejorar así la seguridad en las carreteras.

Definitivamente, se debe hacer especial mención al Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre de 2019, relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos a motor y de sus remolques, así como

de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública. Dicho Reglamento establece una serie de exigencias técnicas que deben ser integradas en los vehículos nuevos que se fabriquen, con el fin de asegurar un elevado nivel de seguridad. Constituye la fundamentación teórica en la que se sustenta la introducción de los dispositivos registradores de incidencias, los cuales son conocidos como EDR.

La normativa en cuestión define el EDR como “un sistema diseñado exclusivamente para registrar y almacenar parámetros e información críticos relacionados con una colisión, poco antes, en el transcurso e inmediatamente después de esta.” (Reglamento (UE) 2019/2144).

El motivo por el que se integran los registradores de datos en los nuevos vehículos que se fabriquen es para la obtención precisa de información en los instantes inmediatos al siniestro. De esta forma, se obtienen datos relevantes que pueden ser incluidos en los informes correspondientes e incluso para la elaboración de la reconstrucción del siniestro. En dicho Reglamento se establecen tanto los requisitos, como las fechas a partir de las cuales se tienen que implantar de forma obligatoria el EDR en los nuevos vehículos, las cuales dependen de la categoría en la que se encuadre el mismo. Por tanto, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento 2019/2144 del Parlamento Europeo, se pretende dotar a todos los vehículos del parque móvil europeo de nueva homologación de diferentes sistemas de ayuda a la conducción.

						
Denominación	M1	M2	M3	N1	N2	N3
Registrador de datos de incidencias (EDR)						
Sistema de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor (DDR-DAD)						
Interfaz para la instalación de alcoholímetros de arranque (ALC)						
Señal de frenado de emergencia (ESS)						
Asistente de velocidad inteligente (ISA)						
Sistema avanzado de frenado de emergencia (AEB-VEH)						
Sistema de mantenimiento de carril (LKA)						
Detector de marcha atrás (REV)						
Sistema de control de presión de neumáticos (TPMS) directo						
Advertencia de colisión con peatones y ciclistas (VIS-DET)						
Sistema de información sobre ángulos muertos (BSIS)						
Sistema de advertencia de abandono de carril (LDW)						
Dispositivos de limitación de velocidad (SLI)						
Sistema avanzado de frenado de emergencia ante peatones y ciclistas (AEB-PCD)						
Sistema avanzado de advertencia de distracciones del conductor (DDR-ADR)						

 Vehículos nuevos matriculados a partir del 06/07/2022
  Vehículos homologados a partir del 06/07/2024 y matriculados nuevos a partir del 06/07/2026

 Vehículos homologados a partir del 06/07/2022 y matriculados nuevos a partir del 06/07/2024
  Vehículos homologados a partir del 01/01/2026 y matriculados nuevos a partir del 01/01/2029

Figura 1. Sistemas obligatorios según el Reglamento (UE) 2019/2144.

Fuente: (DGT, 2022)

## 2.2.- ÁMBITO ESTADOUNIDENSE

Cabe hacer especial mención a Estados Unidos, puesto que fue uno de los pioneros en la implantación de registradores de datos en los vehículos. En 1992 la empresa norteamericana General Motors incluyó diferentes dispositivos que grababan datos de los vehículos. Estos resultados fueron aprobados por la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA) y desde 1998 han sido extraídos y utilizados para la investigación y reconstrucción de siniestros viales.

En lo que respecta a la regulación legal de dichos dispositivos en Norteamérica cabe remitirse a lo dispuesto en el Código de Regulaciones Federales, texto que contiene una serie de normas y pautas generales destinadas a los diversos departamentos ejecutivos del gobierno federal de los Estados Unidos. Este documento se compone de 50 disposiciones que abarcan gran variedad de asuntos con el propósito de regular diversas áreas a nivel nacional. Dentro del título cuarenta y nueve se regula el transporte por carretera, y su desarrollo está a cargo de la NHTSA, equiparable a la DGT en España.

Dentro de la cuadragésima novena disposición, en su apartado 563, se desarrollan los grabadores de datos de eventos, los cuales deben ir integrados en los automóviles fabricados con fecha posterior al 1 de septiembre de 2012. Esta regulación se aplica de manera inmediata y obligatoria a vehículos cuyo peso máximo no supere los 3.885 kilogramos en su conjunto.

El propósito de esta medida es definir y estandarizar los procesos de fabricación de vehículos equipados con EDR para garantizar una uniformidad en la recopilación, almacenamiento y gestión de los datos proporcionados por estos dispositivos. Además, se establecen los criterios y requisitos aplicables a los fabricantes de automóviles y a los investigadores de siniestros viales.

Conforme a la Tabla 1, la NHTSA requiere que se registren únicamente los 5 segundos previos al impacto y 250 milisegundos posteriores al mismo. Este periodo se considera suficiente para capturar una visión completa del accidente de tráfico. Asimismo, la NHTSA establece como esenciales 15 elementos que deben ser registrados por los EDR. Sin embargo, permite la recopilación de hasta otros 30 datos adicionales si se siguen las pautas de registro estandarizadas entre todos los fabricantes.

Debido a estas razones, es evidente que Estados Unidos ha sido líder en la adopción del EDR, habiendo avanzado varios años en comparación con Europa, y ha obtenido resultados positivos en la investigación de accidentes de tráfico.



Item #	Data Elements	Recording Time*	Sampling Rate	Range	Accuracy	Resolution	Filter
1	Delta-V, Longitudinal	0 – 250 ms	100/s	-100 to 100 km/h	± 5%	1 km/h	N.A.
2	Maximum delta-V, Longitudinal	0 – 300 ms	N.A.	-100 to 100 km/h	± 5%	1 km/h	N.A.
3	Time, Maximum delta-V, Longitudinal	0 – 300 ms	N.A.	0 – 300 ms	± 3 ms	2.5 ms	N.A.
4	Speed, vehicle indicated	-5.0 to 0 s	2/s	-200 to 200 km/h	± 1 km/h	1 km/h	N.A.
5	Engine throttle, % full (accelerator pedal % full)	-5.0 to 0 s	2/s	0 – 100%	± 5%	1%	N.A.
6	Service brake, on/off	-5.0 to 0 s	2/s	On/off	N.A.	N.A.	N.A.
7	Ignition cycle, crash	-1.0 s	N.A.	0 – 60,000	± 1 cycle	1 cycle	N.A.
8	Ignition cycle, download	At time of download	N.A.	0 – 60,000	± 1 cycle	1 cycle	N.A.
9	Safety belt status, driver	-1.0 s	N.A.	On/off	N.A.	On/off	N.A.
10	Frontal air bag warning lamp	-1.0 s	N.A.	On/off	N.A.	On/off	N.A.
11	Frontal air bag deployment time, Driver (1 <sup>st</sup> stage, in case of multi-stage air bags)	Event	N.A.	0 – 250 ms	±2 ms	1 ms	N.A.
12	Frontal air bag deployment time, RFP (1 <sup>st</sup> stage, in case of multi-stage air bags)	Event	N.A.	0 – 250 ms	±2 ms	1 ms	N.A.
13	Multi-event, number of events (1 or 2)	Event	N.A.	1, 2	N.A.	1, 2	N.A.
14	Time from event 1 to 2	As needed	N.A.	0 - 5.0 s	0.1 s	0.1 s	N.A.
15	Complete file recorded (yes or no)	After Other Data	N.A.	Yes/no	N.A.	Yes/no	N.A.

s: second; ms: millisecond; km/h: kilometer per hour; RFP: right front passenger; N.A.: not applicable

\* Relative to time zero

Tabla 1. Datos esenciales que deben ser registrados en los EDR.

Fuente: (NHTSA, 2006)

### 2.3.- OTROS PAÍSES

De manera similar a Europa y Estados Unidos, en distintos países se han establecido regulaciones relativas a los EDR que se incorporan en algunos de sus vehículos.

Por ejemplo, en Corea, conforme a la regulación KMVSS Art.56-2 (Orden MOLIT 534/2018), se ha requerido la inclusión de EDR en vehículos de pasajeros desde el año 2018.

En Japón, a partir de 2015, se han incorporado dispositivos registradores de eventos en vehículos de turismo, respaldados por la normativa japonesa J-EDR (Kokijigi 278/2008).

En Uruguay, desde 2003, se han instalado registradores de datos de eventos únicamente en vehículos que transportan mercancías peligrosas, en cumplimiento con el artículo 11 del Decreto 560/003.

Por último, en Suiza, los registradores de datos de eventos son exclusivos de los vehículos de emergencia, una medida adoptada en 2015 y amparada por el Reglamento VTS, en su artículo 102 (Muñoz, 2022).

### 3.- DISPOSITIVO EVENT DATA RECORDER (EDR)

Tal y como se ha mencionado en el apartado anterior, los primeros análisis e investigaciones sobre los dispositivos EDR se remontan a la segunda mitad del siglo pasado en los Estados Unidos. En aquel entonces, varios fabricantes optaban por instalar en sus vehículos algún tipo de dispositivo que registrase datos e información relevante. Los primeros prototipos de estos dispositivos registraban información y señales de manera analógica.

Un estudio realizado por la Asociación Americana del Automóvil (AAA) en 2014 reveló que el 96% de los automóviles vendidos en Estados Unidos ya contaban con un EDR integrado.

La incorporación de sensores electrónicos en los vehículos ha impulsado la innovación en el parque móvil a nivel mundial, al mismo tiempo que ha conducido al desarrollo continuo de los EDR. Los fabricantes de automóviles han seguido un camino orientado hacia una mayor eficiencia energética y la mejora de los sistemas de seguridad.

#### 3.1.- DESCRIPCIÓN

El EDR es un registrador de datos de eventos o incidencias diseñado para almacenar información relacionada con el funcionamiento del vehículo antes, durante y después de un incidente. Este componente tecnológico se encuentra integrado en el vehículo y registra estos datos en un orden cronológico, que pueden recuperarse una vez que ha tenido lugar el suceso. Es importante señalar que su alcance no se limita únicamente a colisiones, sino que abarca cualquier situación anormal que resulte en consecuencias significativas.

Este dispositivo tiene una apariencia física similar a una caja negra de pequeñas dimensiones y se encuentra colocado debajo de uno de los asientos delanteros. Por lo general, se sitúa en el punto más cercano al centro de gravedad del vehículo, lo que garantiza que factores como aceleraciones o cambios de velocidad de giro no se vean afectados. Por lo tanto, la ubicación del EDR desempeña un papel crucial, ya que una instalación incorrecta podría ocasionar interferencias significativas en la recopilación de datos. (Calderón, 2019).

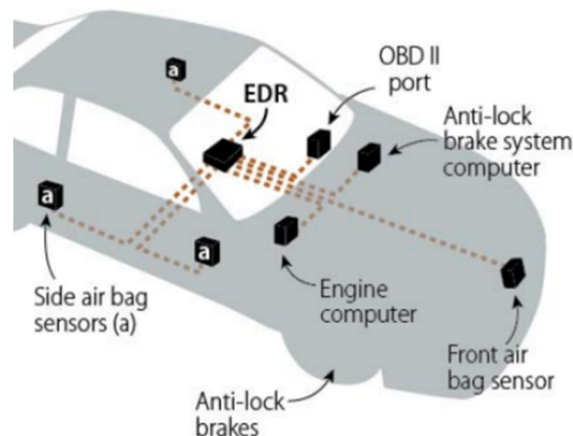


Figura 2. Ubicación unidades de control del vehículo. Fuente: (Canis B.P., 2014)

Se instalan en la unidad de control del airbag del vehículo y de la misma forma, reciben información de la unidad de control del motor (Engine Control Unit, ECU), del módulo de control del airbag (Airbag Control Module, ACM) o de los sensores de vuelco. Estos dispositivos ofrecen información diversa, algunos ejemplos de los datos que registra son a través del sensor de posición del acelerador, las revoluciones por minuto, el flujo de aire y el rendimiento del motor, incluyendo un diagnóstico de fallos.

Es importante considerar que el uso de los datos registrados directamente por el EDR, en lugar de a través de la unidad de control del airbag, se reserva para casos de siniestro total. Se trata de un método intrusivo que puede causar daños en el vehículo al acceder posteriormente a la información. Por lo tanto, la alimentación del EDR debe ser independiente de los demás componentes electrónicos del vehículo, lo que permite que registre datos después del siniestro y que los conserve durante el tiempo necesario para su lectura.

Tal y como se mencionó previamente, el EDR recopila información de diversos sensores, como la centralita del airbag, el sistema antibloqueo de ruedas (Anti-lock Braking System, ABS), el estado del cinturón de seguridad, las revoluciones por minuto del vehículo y las notificaciones automáticas de colisión. Estos datos se sobrescriben cada cinco segundos, lo que significa que solo se conservan los más recientes y cercanos al evento.

En lo que respecta al funcionamiento y activación del dispositivo EDR, cuando los sensores de aceleración del vehículo o sus sensores satélites identifican una fuerza que excede un umbral predefinido por el fabricante, generalmente alrededor de entre 1 y 2 veces la fuerza de la gravedad, durante cierto periodo de tiempo, el algoritmo se inicia.

Los eventos registrados estarían relacionados con aquellas situaciones o incidentes en los que el vehículo se ve involucrado y en los que ha sobrepasado los límites mencionados anteriormente. Debido a la capacidad limitada de la memoria, solo se puede almacenar un número restringido de eventos, cuyos datos se irán sobrescribiendo con el tiempo. (Muñoz, 2022)

### 3.2.- DATOS REGISTRADOS POR EL EDR

En cuanto a los datos registrados por el EDR, es importante destacar que no se puede realizar una comparación directa con las cajas negras utilizadas en aviones o en la industria ferroviaria. En primer lugar, tanto los Flight Data Recorder (FDR) como los Cabin Voice Recorder (CVR) recopilan información sobre los componentes de la aeronave, además de grabar conversaciones en la cabina. De manera similar, las cajas negras de los trenes también incluyen un CVR. Estos tipos de cajas negras operan de manera continua y realizan grabaciones constantes, mientras que el EDR de los vehículos registra datos solamente en situaciones específicas<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> “Hay dos escenarios en los que el EDR registra datos del vehículo: cuando hay un evento de despliegue, como cuando se despliegan las bolsas de aire del vehículo, o cuando hay un evento de no despliegue que cumple con ciertos criterios, como un cambio abrupto en la velocidad o dirección que indica impacto externo. Cuando se alcanzan estos umbrales, el EDR registra la entrada de los sensores del vehículo durante unos segundos, capturando información importante sobre la velocidad del vehículo, la entrada del conductor y otros factores antes, durante y después de un choque.” (BoschCDRTool, 2022)

Por tanto, los datos que se registran pueden distinguirse claramente según la fase en la que se produce el incidente: pre-colisión, colisión y post-colisión. A continuación, se muestra una tabla en la que se detallan los diferentes datos que el dispositivo EDR va a almacenar en función de la fase de la colisión. Asimismo, es importante considerar la generación del EDR, puesto que aquellos modelos más recientes podrán registrar mayor número de datos.

<b>PRE-COLISIÓN</b>	<b>COLISIÓN</b>	<b>POST-COLISIÓN</b>
Velocidad	Velocidad	Aceleraciones longitudinales y laterales.
Sistema de frenado	Delta-V longitudinal y lateral	Delta-V longitudinales y laterales
Presión del acelerador	Duración Delta-V	
Sistema ABS	Uso cinturones de seguridad	
Aceleración longitudinal	Activación airbags	
Ángulo de giro	Evento frontal, lateral o trasero	
Velocidad angular	Ciclos de ignición	

Tabla 1. Datos registrados en cada una de las fases del siniestro. Fuente: propia.

### 3.3.- LECTURA DE DATOS REGISTRADOS

Para extraer y leer los datos almacenados por el EDR, se utiliza el puerto OBD II (On board Diagnostics) que se encuentra integrado en el vehículo. En su origen, el puerto OBD II fue diseñado con el propósito de supervisar las emisiones y detectar posibles fallos en los vehículos. En 1996, se hizo obligatorio para todos los automóviles fabricados en Estados Unidos, mientras que en Europa está regulado por la Directiva 98/69/EC. Esta normativa establece de forma obligatoria la incorporación del puerto OBD II a los automóviles gasolina a partir del año 2000 y para los diésel a partir de 2003.

Tal y como se ha mencionado en líneas anteriores el carácter intrusivo del EDR, en aquellos siniestros en los que utilizar el puerto OBD II sea inviable debido a las condiciones fatales en las que queda el vehículo, se deberá realizar una extracción completa del EDR, para poder llevar a cabo su posterior análisis en el laboratorio.

En la actualidad, los diferentes cuerpos policiales que tienen atribuida la competencia de investigación de siniestros viales en Europa, emplean dos aparatos capaces de extraer la información relevante almacenada por el EDR. Estos son el Crash Data Retrieval (CDR) y el Crash Scan, ambos requieren la alimentación proporcionada por la batería del vehículo a través del ACM.

En primer lugar, el CDR del fabricante Bosh es la herramienta más extendida en el mercado para la extracción y lectura de la información registrada por el EDR. Se trata de un dispositivo externo al vehículo que recopila los datos y genera un informe que contiene los eventos anteriores, durante y posteriores al accidente. Dicho informe contiene una lista de los datos obtenidos del EDR y comunica las restricciones o limitaciones conocidas relacionadas con el tipo específico de módulo EDR que se está descargando. (daSilva, 2008)

El fabricante Bosch proporciona una lista de aquellos vehículos en los que se puede realizar la lectura de datos. Una limitación de esta herramienta es que no existe un único cable universal que funcione en todos los vehículos, ya que los cables y las entradas varían dependiendo la marca y modelo del vehículo.

En la actualidad, la ATGC cuenta con dos modelos de CDR (CDR 500 y CDR 900), los cuales difieren en los vehículos en los que pueden ser empleados. Tienen un software y hardware similar y requieren de actualizaciones constantes que posibiliten la extracción de datos más completa posible.

La herramienta CDR mantiene la integridad de los datos del EDR, asegurando que no se borren ni modifiquen, lo que garantiza la autenticidad de la información para investigaciones posteriores. Para llevar a cabo la extracción de los datos, el CDR debe estar conectado tanto a un ordenador con el software "readout" instalado, como al puerto OBD II del vehículo. A continuación, se muestra un esquema de la conexión.

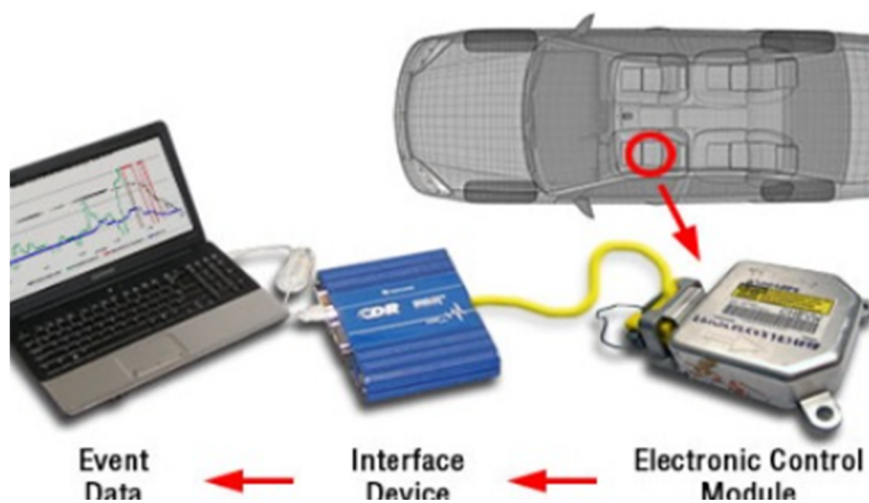


Figura 3. Conexión CDR de Bosch. Fuente: (AAATeam, 2018)

La lectura de datos del EDR a través del CDR puede realizarse de tres formas distintas:

- *“Por medio del puerto DLC (Diagnostic Link Connector), conectando el módulo de interfaz CDR al puerto DLC/OBD II y a un ordenador portátil, utilizando el cableado del vehículo, y teniendo en cuenta que se debe disponer de una fuente de energía que puede ser externa o en su caso, si está disponible, la del propio vehículo.*

- *Conectando el módulo de interfaz CDR directamente al módulo EDR de forma directa a través de cables y adaptadores, hallándose éste instalado en el vehículo (Direct-to-module Retrieval) y auxiliándose igualmente de un ordenador portátil.*
- *Desmontar el módulo EDR del vehículo, realizando la lectura en una zona firme y sin movimiento, igualmente a través de cables y adaptadores (Desktop Readout) y con conexión al software a través de un ordenador portátil.”*

(Muñoz, 2022)

Por otro lado, tal y como se ha mencionado anteriormente, existe también el dispositivo Crash Scan, el cual se concibe como más simple y rápido de usar que el CDR de Bosch. Al igual que el CDR, antes de llevar a cabo la lectura de datos del vehículo, se debe comprobar si este está o no soportado por la aplicación.

La particularidad de este dispositivo radica en la necesidad de conectar un dispositivo inteligente al sistema a través de Bluetooth para extraer el informe que contiene los datos del EDR. Para llevar a cabo esta acción, es esencial contar con la aplicación Crash Scan instalada, la cual genera un informe con los datos cifrados. Dicha información presenta la forma de “ceros y unos”, la cual se transfiere a los servidores centrales de Crash Scan a través de un protocolo HTTPS de elevada seguridad.

Para poder acceder al informe y observar la información descifrada es necesario ponerse en contacto con el servidor Crash Scan, quien lo autoriza, descifra y realiza el envío del informe en formato PDF.

Tal y como se puede observar en la página web de la aplicación Crash Scan, algunos de los datos que se muestran en el informe son:

- Riesgo de lesión en los vehículos implicados
- Velocidad pre-colisión
- Alertas
- Diagnóstico
- Registro de colisiones
- Datos pre-colisión
- Estado del airbag y cinturones de seguridad
- Alertas e indicadores de siniestralidad
- Estimación de daños materiales

El paquete provisto por la compañía incluye un cable que se conecta al puerto OBD II del vehículo y el propio dispositivo. Es importante tener en cuenta que el vehículo debe estar con el contacto encendido, pero sin estar arrancado.





Figura 4. Kit Crash Scan. Fuente: (CrashScan, 2022)

### 3.4.- INTERPRETACIÓN DE LOS DATOS

La investigación de siniestros viales implica dos fases: la recopilación de datos en el lugar del suceso y el análisis de la información obtenida. La primera etapa consiste en la obtención de evidencias físicas y la extracción de datos del EDR. La segunda fase se centra en el estudio y la formulación de hipótesis basadas en estos datos.

Es fundamental conocer las restricciones impuestas por el fabricante del EDR antes de analizar la información obtenida. La capacidad de reconstrucción de un siniestro vial es un desafío importante para los investigadores, y la calidad y cantidad de información juegan un papel crucial. Diversos expertos pueden tener interpretaciones diferentes de un accidente, lo que destaca la importancia de una revisión colaborativa.

El EDR facilita el trabajo de los investigadores en términos de tiempo y recursos, pero no reemplaza la inspección ocular en el lugar del accidente ni la experiencia de los investigadores en la reconstrucción. Estos elementos, combinados con la información del EDR, son esenciales para una investigación completa de un accidente.

### 3.5.- UTILIDAD DE LOS DATOS OBTENIDOS

En los últimos años, la tecnología incorporada en los vehículos ha generado avances significativos en la industria automotriz, lo que ha dado lugar a la aparición de diversos medios que mejoran las investigaciones existentes. Uno de estos avances es el dispositivo EDR, que es utilizado por varios sectores para analizar causas, reconstruir siniestros viales y obtener conclusiones entre otros. A continuación, se presenta una lista de los grupos que se benefician de los datos recopilados por este dispositivo registrador de eventos:

En primer lugar, la integración de EDR en los vehículos tiene como principal objetivo mejorar la seguridad vial, lo que concuerda con la hipótesis de que estos dispositivos reducen los accidentes. Esta inversión en seguridad beneficia a la población en general y a los usuarios de la vía.



Además, los fabricantes de vehículos utilizan los datos del EDR para evaluar y mejorar los componentes de seguridad que puedan haber fallado en caso de colisión o accidente. Esto contribuye de la misma forma a la mejora continua de sus sistemas de seguridad.

Los datos del EDR son de gran interés para las fuerzas policiales encargadas de investigar y reconstruir siniestros viales, ya que proporcionan información detallada antes, durante y después del evento, lo que ayuda a determinar las causas y circunstancias del accidente.

Asimismo, en procesos judiciales, estos datos precisos del EDR se utilizan para depurar responsabilidades, especialmente en situaciones en las que no hay testigos imparciales. Esto agiliza los procedimientos legales y beneficia a abogados, peritos, tribunales y compañías de seguros.

Por otro lado, el Gobierno utiliza estos datos para reducir los costes sociales asociados a los accidentes de tráfico, promulgando leyes que regulan aspectos de seguridad vehicular e infraestructuras.

El sector del automóvil, conocido por su innovación constante, utiliza los registros del EDR para mejorar los sistemas de seguridad y la estructura de los vehículos. Por tanto, en la adquisición de vehículos de segunda mano, los compradores pueden verificar si un vehículo ha estado involucrado en accidentes previos gracias a la información registrada por el EDR.

Finalmente, los operadores de flotas y servicios de emergencia utilizan los datos del EDR para reducir fraudes y mejorar la atención en accidentes, permitiendo tomar decisiones críticas en el lugar de los hechos, como la evaluación de la gravedad del accidente y el estado de las víctimas.

### 3.6.- LIMITACIONES

El uso del EDR en vehículos ha generado un debate significativo en torno a la privacidad de los datos que recopilan. Muchos compradores de vehículos se han planteado preguntas sobre los límites y las capacidades de estos dispositivos, y diversas organizaciones de derechos civiles y defensores de los derechos humanos han expresado su preocupación sobre la posibilidad de que los EDR puedan ser utilizados para el "espionaje" de los conductores.

Desde la UE, se justifica la implementación de los EDR con el enfoque de almacenar los datos de manera anónima y protegerlos contra cualquier forma de manipulación o uso indebido. Además, se asegura que la grabación de datos se limite al intervalo de tiempo que rodea a la colisión, abarcando los momentos anteriores y posteriores al evento. Esto significa que no hay función que permita identificar al conductor o propietario del vehículo, y tampoco se incluye ningún dispositivo geolocalizable que pueda rastrear la ubicación del vehículo.

Es importante destacar que los EDR se diferencian de las cajas negras utilizadas en aviones o trenes en el sentido de que no registran información visual o auditiva, como imágenes, videos o conversaciones dentro del vehículo. Su propósito se centra

exclusivamente en recopilar datos sobre el funcionamiento de los sistemas de seguridad del vehículo y las acciones que tienen lugar durante un siniestro. Esto implica que no se vulneran las disposiciones de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.

Sin embargo, existe controversia sobre el uso de los datos registrados por los EDR en el ámbito del proceso penal. En los últimos tiempos, ha habido un aumento en los casos en los que estos datos se han admitido como evidencia empírica para la reconstrucción de accidentes de tráfico. No obstante, resulta esencial recordar que el propósito principal de la inclusión de estos dispositivos es mejorar la seguridad de los vehículos mediante la extracción de datos después de un siniestro, y no obtener información de carácter personal.

El dispositivo EDR es relativamente nuevo en el sector de la automoción, en comparación con su extensa historia de uso en otros modos de transporte, como la aviación y el ferrocarril. A medida que se acumula más experiencia en su aplicación, es probable que los datos recopilados se amplíen progresivamente, tal como ha sucedido en otros campos. Sin embargo, es esencial contar con personal debidamente capacitado para interpretar los datos que estos dispositivos proporcionan.

Otra limitación se encuentra en la antigüedad del parque móvil español, ya que una gran cantidad de vehículos no están equipados con EDR.

Asimismo, el Reglamento 2019/2144 que establece la inclusión de los EDR no especifica el proceso de extracción de datos, lo que conduce a la existencia de múltiples dispositivos multimarca que dependen del modelo y año de fabricación del vehículo. Esto puede dificultar la extracción de datos en muchos casos y requiere un mayor desarrollo y estandarización en el uso de estos dispositivos, desde los fabricantes de vehículos hasta los investigadores de accidentes.

### 3.7.- IMPORTANCIA DE LAS EVIDENCIAS FÍSICAS

Tal y como se ha mencionado en líneas anteriores, cuando se lleva a cabo la reconstrucción e investigación de un siniestro vial, no se deben olvidar todas aquellas evidencias físicas que se encuentren en el lugar de los hechos. Por tanto, “aspectos como huellas y vestigios, posiciones finales alcanzadas por los vehículos, visibilidad, características técnicas, escenario del siniestro, etc., siguen siendo los datos que, complementados por lo aportado por el EDR, permitirán mediante un buen análisis llegar a determinar todos los aspectos que dieron lugar al accidente, así como las causas y circunstancias en las que se produjo, resultando esencial la labor de un buen reconstructor de accidentes de tráfico.” (Centro Zaragoza, s.f.)

No cabe duda de que el dispositivo EDR simplifica las tareas de los investigadores y ofrece datos valiosos sobre el funcionamiento del vehículo en los instantes cercanos al siniestro. Estos datos no deben ser evaluados por separado; en su lugar, la interpretación debe considerar tanto el factor humano como las condiciones de la carretera en la que circulaba el conductor.

La investigación de siniestros viales es un proceso minucioso que se enfoca en aclarar cualquier detalle que pueda haber causado el accidente. En vías interurbanas, esta

labor es llevada a cabo por el Equipo de Reconstrucción de Accidentes de Tráfico (ERAT) de la Guardia Civil. A través del método científico, se busca responder a una serie de preguntas clave, como qué sucedió, quién lo causó, cuándo ocurrió, cuántas personas estuvieron involucradas, dónde tuvo lugar y por qué. A diferencia de otras disciplinas, la criminalística se centra en abordar todas estas cuestiones utilizando enfoques de observación, procedimientos y análisis. A menudo, las respuestas a las preguntas de dónde, cuándo y quién no son difíciles de determinar, pero comprender las circunstancias y las causas del accidente es el aspecto más desafiante de la investigación.

En lo que respecta a la validez jurídica de las pruebas materiales y tangibles, es comprensible que en un juicio oral y en la emisión de una sentencia, las evidencias físicas tengan un mayor peso probatorio en comparación con, por ejemplo, un testimonio. Sin embargo, esto no significa que se deba prescindir de los testimonios; más bien, los testimonios desempeñan un papel importante al unir criterios y vincular las pruebas materiales.

En términos sencillos, la reconstrucción de un siniestro vial implica investigar lo que sucedió antes, durante y después del evento. Esto requiere documentar de manera organizada y visual todos los aspectos relacionados con la escena, incluyendo la infraestructura, los vehículos, el factor humano y los testimonios de testigos o involucrados. A continuación, se presenta un esquema que enumera las evidencias y pruebas que deben ser recopiladas del incidente.



Figura 5. Esquema de las fuentes de prueba a recoger en un siniestro vial.

Fuente: (Campón, 2019)

#### 4.- APLICACIÓN DEL MODELO SHELL A LA INVESTIGACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN DE SINIESTROS VIALES.

Tal y como se ha explicado previamente en el primer apartado, las cifras de accidentes aéreos difieren en número de las relacionadas con el transporte por carretera. La investigación de accidentes de aviación ha contado desde sus inicios con una entidad u organización encargada de este propósito. En España, es la CIAIAC la responsable de investigar los accidentes de aviación civil.

A lo largo de las últimas décadas, los sistemas de seguridad operacional han evolucionado rápidamente, al igual que la organización encargada de llevar a cabo las investigaciones de accidentes. Según la entrevista realizada a los jefes de laboratorio de la CIAIAC, el enfoque de la investigación no es responder a la pregunta "¿qué sucedió?", sino más bien "¿por qué sucedió?", para luego examinar y ahondar en las áreas que podrían haber fallado y, de esta manera, lograr el objetivo de reducir los accidentes.

Como sucede en los siniestros viales, el factor humano es responsable de la mayoría de ellos, y lo mismo ocurre en la aviación. Por lo tanto, en las últimas décadas, se ha dedicado mucho tiempo y esfuerzo al estudio de este problema. Como resultado de esto, se implementó el modelo SHELL en las investigaciones realizadas por la CIAIAC. Este enfoque tiene como objetivo abordar lo sucedido en un accidente mediante el análisis de la interacción entre el ser humano y su entorno, otros usuarios de la vía o el vehículo en sí. En este último aspecto, se puede considerar la correlación entre los datos obtenidos del análisis y la información proporcionada por el EDR, en el caso del transporte por carretera.

El modelo SHELL fue creado por Elwyn Edwards en 1972, y modificado en 1975 por Frank Hawkins, quien hizo la aportación de un diagrama para su mejor comprensión y visualización.



Figura 6. Diagrama modelo SHELL. Fuente: (Acosta, 2023)

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) adoptó esta herramienta con el propósito de entender las acciones que realizaba el piloto en relación con los demás factores circundantes.

De manera similar, la CIAIAC emplea este enfoque para investigar accidentes aéreos civiles, centrándose no solo en la acción del piloto, sino también en comprender la causa detrás de esa acción. Este método se fundamenta en explorar las vulnerabilidades humanas resultantes de la interacción con otros elementos y factores involucrados en la operación.

El modelo SHELL, denominado así por sus iniciales, se centra en el estudio completo de un accidente y se compone de cinco elementos clave que interactúan entre sí. El componente central, *Lifeware*, representa a las personas y su capacidad de adaptación y relación con los siguientes. El *Software* se refiere a los recursos no materiales, como normas, procedimientos o señalización. El *Hardware* hace referencia al medio físico en el que se lleva a cabo la conducción, como es un avión o un automóvil. Por otro lado, el *Environment* abarca el entorno que rodea al conductor, incluyendo las condiciones meteorológicas, estrés o presión entre otros.

La importancia del modelo SHELL radica en el estudio de las interacciones entre estos elementos, las cuales van a posibilitar un análisis exhaustivo de los comportamientos, rendimiento y seguridad del piloto. Permite comprender cómo las personas interactúan con su entorno y cómo estas interacciones pueden influir en los accidentes y sus causas. A continuación, se detallan las interfaces objeto de estudio:

- *Lifeware – Hardware*: trata de conocer cómo las personas interactúan con la maquinaria y equipos, lo que afecta al rendimiento humano en las operaciones. También destaca la importancia de la tecnología, la cual a veces puede ocultar problemas técnicos.

- *Lifeware – Software*: se refiere a cómo las personas interactúan con recursos no materiales que influyen en la conducción, como manuales, procedimientos y señales de tráfico.

- *Lifeware – Lifeware*: se centra en las relaciones interpersonales en el entorno de trabajo, como la interacción entre pilotos, controladores, ingenieros y otros profesionales.

- *Lifeware – Environment*: dicha interfaz estudia la relación entre las personas y el entorno, tanto interno como externo. Incluye factores como la temperatura, el ruido, las condiciones meteorológicas, la infraestructura de la vía y cómo estos influyen en la toma de decisiones de los conductores.

(Organización de Aviación Civil Internacional, 2012)

#### 4.1.- APROXIMACIÓN DEL MODELO SHELL AL TRANSPORTE POR CARRETERA

El modelo SHELL, ampliamente utilizado en la aviación para evaluar la seguridad operacional, puede resultar beneficioso para las investigaciones de siniestros viales. Este enfoque se basa en las relaciones entre el componente humano (*Lifeware*) y los sistemas involucrados en la conducción, como el *software*, *hardware* y el entorno.

Después de la entrevista mantenida con los jefes de laboratorio de la CIAIAC, se concluye que el modelo SHELL es claramente aplicable a la investigación de siniestros viales. Este enfoque integral es capaz de identificar los aspectos que influyen de forma determinante en la seguridad general del sistema. Así, al realizar la reconstrucción de un siniestro vial, es esencial analizar cada uno de los componentes mencionados, tanto de manera aislada como su relación con el factor humano.

Por tanto, al examinar la relación L-Hardware (*Lifeware - Hardware*), se analizan los elementos de seguridad del vehículo, como frenos, airbags y sistemas de dirección. Los datos del EDR se pueden usar para comprender cómo estos sistemas funcionaron durante el siniestro, proporcionando información sobre la velocidad, el uso de los pedales y otros parámetros relevantes.

La interfaz L-Software se enfoca en la información en la vía, como señales de tráfico y condiciones del pavimento. Asimismo, es objeto de estudio la altura y visibilidad de las señales, la cantidad de información y si el estado del pavimento puede influir en la toma de decisiones del conductor.

En la relación L-Environment destaca la importancia de las condiciones meteorológicas y del entorno, ya que pueden afectar el comportamiento del conductor. Factores como la luz, el estado del pavimento y la visibilidad son cruciales para comprender los siniestros viales.

Por último, la relación L-Lifeware se centra en el factor humano, que es responsable de la mayoría de los siniestros. Se analiza el estado mental, el estrés, la fatiga, las distracciones y otros aspectos relacionados con el conductor. Comprender estos factores es fundamental para identificar las causas del accidente y prevenir futuros incidentes.

En resumen, el enfoque del modelo SHELL en la seguridad operacional es aplicable a la investigación de siniestros viales, permitiendo una comprensión más profunda de los factores que contribuyen a los siniestros viales y facilitando la prevención de futuros accidentes.

## 5.- CONCLUSIONES Y LÍNEAS FUTURAS

Anualmente en el mundo, más de un millón de personas pierden la vida y alrededor de cincuenta millones sufren lesiones graves debido a accidentes de tráfico, cifras alarmantes que son condenadas de forma unánime por todas las entidades internacionales, dado que en su mayoría podrían prevenirse.

En España, las autoridades encargadas de mantener el orden y la seguridad pública desempeñan tareas de investigación y reconstrucción de accidentes de tráfico. La Guardia Civil, por ejemplo, delega esta responsabilidad en dos equipos especializados: el ERAT y el Departamento de Investigación y Reconstrucción de Accidentes de Tráfico (DIRAT). Estos equipos asumen la tarea de analizar los siniestros viales más graves y significativos dentro de su jurisdicción.

En lo que respecta a la normativa vigente, es relevante destacar que el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, promulgado el 27 de noviembre



de 2019, establece el requisito de que los vehículos de nueva homologación tipo incorporen un registrador de datos de incidentes. Sin embargo, es importante señalar que esta regulación no aborda los programas o sistemas específicos necesarios para extraer la información almacenada. En consecuencia, esta normativa representa el primer paso en la incorporación de estos dispositivos, anticipando el potencial desarrollo y utilidad de los EDR en un futuro próximo.

La información actualmente capturada por el EDR, que incluye datos como la velocidad, el ángulo de dirección del vehículo y el momento en que se activa el freno, simplifica las tareas de investigación en la reconstrucción de accidentes. Sin embargo, es esencial que los investigadores interpreten adecuadamente los datos extraídos y estén al tanto de las limitaciones de datos específicas de cada vehículo en cuestión. Esto implica que la información proporcionada por el EDR no debe ser analizada de forma aislada, sino que debe considerarse como un complemento a las prácticas de investigación que se han llevado a cabo hasta el momento.

Aunque los datos recopilados por el EDR son anónimos y no pueden ser vinculados a un individuo específico, la presencia de un EDR en un vehículo puede actuar como un factor disuasorio en el comportamiento de los conductores. Esto se debe a que las acciones como la conducción a velocidades excesivas u otras conductas evasivas pueden ser verificadas mediante el análisis de la información registrada, lo que a su vez podría tener implicaciones en términos de indemnizaciones a pagar o la determinación de responsabilidades.

Además de su función en la reconstrucción de accidentes, el EDR posibilita obtener información sobre el estado y el comportamiento del vehículo en los momentos cercanos a una colisión. Esto ofrece a los fabricantes de automóviles la oportunidad de invertir en mejoras de los sistemas de seguridad de los vehículos para prevenir futuros accidentes.

En la actualidad, el dispositivo EDR tiene limitaciones en cuanto a los datos que recopila, pero los avances tecnológicos permitirán la medición de otros aspectos, como la fatiga o las distracciones. Esto se asemeja a la tecnología que ha estado en uso durante años en las cajas negras de las aeronaves, las cuales son capaces de detectar el estrés o la fatiga del piloto mediante la frecuencia de la voz o el parpadeo, por ejemplo. Todos estos datos llevarán a facilitar la labor de investigación y reconstrucción de siniestros viales.

Sin embargo, si se desea erradicar los accidentes de tráfico, es fundamental dar un paso adicional. No basta solo con identificar las causas que originaron el incidente, sino que también es necesario entender por qué ocurrió en primer lugar, con el fin de prevenir futuras recurrencias. Para lograr este avance cualitativo, sería beneficioso incorporar varios elementos del modelo SHELL al Modelo Secuencial de Eventos de un Siniestro (MOSES) que actualmente emplea la ATGC para investigar los accidentes de tráfico.

El modelo SHELL, como se mencionó anteriormente, se centra en el factor humano y su relación con otros individuos, la infraestructura, el entorno, el vehículo y otros recursos no materiales que influyen en la conducción. Esto se hace con el propósito de prevenir accidentes futuros.



Una cuestión que no ha sido abordada en este artículo debido a su amplitud es la relación del EDR con los demás sensores que se instalarán a los vehículos en el futuro. Esto permitirá que el conductor reciba la máxima cantidad de información posible para adaptar su comportamiento a diversas situaciones y prevenir incidentes, una situación que estaría vinculada con el concepto de vehículos conectados y, posiblemente en un futuro más lejano, con la idea de vehículos autónomos.

Además, en los próximos años, podría concebirse el EDR como un dispositivo similar al tacógrafo utilizado en el transporte profesional. De esta manera, las autoridades de tráfico podrían requerir su uso y, a través de lectores portátiles, acceder al comportamiento del conductor en un momento específico.

Es evidente que estos avances representan los primeros pasos hacia el objetivo de alcanzar la meta de cero fallecidos en accidentes de tráfico para el año 2050, sin descuidar la importancia de invertir en formación, educación, vigilancia y control.

## 6.- BIBLIOGRAFÍA

ACOSTA, M. (11 de Febrero de 2023). *El Modelo SHELL*. Formación AVSAF/AVSEC: <https://www.avsaf.es/post/el-modelo-shell>

AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA. (2022). *Informe Anual 2022. Situación hasta 31 de diciembre de 2021*. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. [https://www.seguridadferroviaria.es/recursos\\_aesf/ias\\_nsa\\_espana\\_2022.pdf](https://www.seguridadferroviaria.es/recursos_aesf/ias_nsa_espana_2022.pdf)

ASSOCIATION FOR THE ADVANCEMENT OF AUTOMOTIVE MEDICINE. AAAM TEAM. (17 de Enero de 2018). *Event Data Recorder (EDR). Position Statement*. Association for the Advancement of Automotive Medicine: <https://www.aaam.org/event-data-recorder-position-statement/>

BOSCHCDRTOOL. (2022). *The Bosch CDR Tool. Key Applications for Insurance and Law Enforcement. Crash Investigators*. <https://crashdatagroup.com/pages/the-bosch-cdr-tool>

CALDERÓN, P. G. (2019). *Estudio de la viabilidad y diseño de cajas negras para automóviles como ayuda a la investigación policial en accidentes de tráfico*. Trabajo de fin de Grado

CAMPÓN DOMÍNGUEZ, J. A. (2019). *Manual de Investigación de Siniestros Viales (Atestados)*. Ministerio del Interior. Dirección General de la Guardia Civil. Dirección General de Tráfico

CENTRO ZARAGOZA. (s.f.). Proceso de lectura de EDR (Event Data Recorder). *Revista técnica de Centro Zaragoza*: <https://revistacentrozaragoza.com/proceso-de-lectura-de-edr-event-data-recorder/>

CODE OF FEDERAL REGULATIONS. (28 de Agosto de 2006). *PART 563 - EVENT DATA RECORDERS*. Title 49. <https://www.ecfr.gov/current/title-49/subtitle-B/chapter-V/part-563>

- COMISIÓN PERMANENTE DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES MARITIMOS. (2022). *Memoria Anual 2021*. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.  
[https://www.mitma.gob.es/recursos\\_mfom/comodin/recursos/ciaim\\_informe\\_anual\\_2021\\_web.pdf](https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/ciaim_informe_anual_2021_web.pdf)
- CRASH SCAN. (2018). *Collision Sciences Claims Report*. <https://www.collision-sciences.com/services.html>
- DASILVA, M. P. (2008). *Analysis of Event Data Recorder Data for Vehicle Safety Improvement*. National Highway Traffic Safety Administration.  
[https://rosap.nhtsa.gov/view/dot/6182/dot\\_6182\\_DS1.pdf](https://rosap.nhtsa.gov/view/dot/6182/dot_6182_DS1.pdf)
- DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO (DGT). (2021). *Anuario Estadístico de accidentes 2021*. Ministerio del Interior. [https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/dgt-en-cifras/publicaciones/Anuario-Estadistico-de-Accidentes/Anuario-Accidentes-2021\\_vf.pdf](https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/dgt-en-cifras/publicaciones/Anuario-Estadistico-de-Accidentes/Anuario-Accidentes-2021_vf.pdf)
- DIRECTIVA 2009/18/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se modifican las Directivas 1999/35/CE del Consejo y 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. *Diario Oficial de la Unión Europea*, 131, de 28 de mayo de 2009.  
<https://www.boe.es/doue/2009/131/L00114-00127.pdf>
- INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. (2013). *Safety Management Manual (SMM)*. Third Edition. <https://www.icao.int/SAM/Documents/2017-SSP-GUY/Doc%209859%20SMM%20Third%20edition%20en.pdf>
- LEY ORGÁNICA 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales. *Boletín Oficial del Estado*, 294, de 6 de diciembre de 2018. <https://www.boe.es/eli/es/lo/2018/12/05/3/con>
- MUÑOZ RODRÍGUEZ, J. C. (16 de Mayo de 2022). Aplicación del modelo secuencial de eventos del siniestro vial (MOSES) con los datos recogidos de los sistemas electrónicos instalados en los vehículos siniestrados. *Trabajo Fin de Máster*.
- NATIONAL HIGHWAY TRAFFIC SAFETY ADMINISTRATION (NHTSA). (2006). *Event Data Recorders (EDRs). Final Regulatory Evaluation*.  
<https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/fmvss/EDRFRIA.pdf>
- OBSERVATORIO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (DGT). Ministerio del Interior. (2022). *Estrategia de Seguridad Vial 2030*. Dirección General de Tráfico.  
[https://seguridadvial2030.dgt.es/export/sites/sv2030/.galleries/descargas/Estrategia\\_de\\_Seguridad\\_Vial\\_2030.pdf](https://seguridadvial2030.dgt.es/export/sites/sv2030/.galleries/descargas/Estrategia_de_Seguridad_Vial_2030.pdf)
- OBSERVATORIO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (DGT). Ministerio del Interior. (2022). *Las principales cifras de siniestralidad vial - España 2021*. Dirección General de Tráfico. <https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/dgt-en-cifras/publicaciones/Informe-Cifras-Siniestralidad-Vial-Espana-2021.pdf>

[cifras/publicaciones/Principales\\_Cifras\\_Siniestralidad/Las-principales-cifras-2021\\_vf\\_LI\\_vf.pdf](#)

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA . (13 de Marzo de 2023). *Definición de: Seguridad*. Diccionario panhispánico del español jurídico: <https://dpej.rae.es/lema/seguridad#:~:text=Gral.,todo%20peligro%2C%20da%3%B1o%20o%20riesgo>.

REGLAMENTO (CE) nº 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados. *Diario Oficial de la Unión Europea*, 200, 31 de julio de 2009. <https://www.boe.es/doue/2009/200/L00001-00024.pdf>

REGLAMENTO (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y sus remolques, así como de los sistemas y componentes destinados a esos vehículos. *Diario Oficial de la Unión Europea*, 325, de 16 de diciembre de 2019. <https://www.boe.es/doue/2019/325/L00001-00040.pdf>

RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO, de 6 de octubre de 2021, sobre el Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030 –. Recomendaciones sobre los próximos pasos hacia la «Visión Cero», *Diario Oficial de la Unión Europea*, 132, de 24 de marzo de 2022. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:52021IP0407>





**Marco Teijón Alcalá**  
Universidad Nacional de Educación a Distancia  
(UNED)

**EL BIEN JURÍDICO PROTEGIDO EN LOS  
DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL:  
HACIA UN MODELO DE FUNCIONALISMO  
SISTÉMICO**



## EL BIEN JURÍDICO PROTEGIDO EN LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL: HACIA UN MODELO DE FUNCIONALISMO SISTÉMICO

**Sumario.** 1. -INTRODUCCIÓN. 1.1.- concepto de bien jurídico. 1.2.-criterios para la selección de bienes jurídicos. 1.3.- la seguridad vial como bien jurídico colectivo. 1.4.- los delitos de peligro como herramienta emergente para la protección de bienes jurídicos colectivos. 2.-LA PROTECCIÓN PENAL DE LA SEGURIDAD VIAL. 2.1. La protección de bienes jurídicos individuales. 2.2.- La seguridad vial como bien jurídico colectivo autónomo. 2.3. - La seguridad vial como bien jurídico intermedio. 2.4.- La seguridad vial como garantía de un entorno seguro. 2.5.- La vigencia de la norma como bien objeto de protección. 3.- OTROS BIENES JURÍDICOS TUTELADOS EN LOS DELITOS VIALES. 3.1.- Abandono del lugar del accidente (art. 382 bis CP). 3.2.- Negativa (art. 383 CP). 3.3.- Conducción sin permiso (art. 384 CP). 4.- CONCLUSIONES. 5.- BIBLIOGRAFÍA.

**Resumen:** En el presente trabajo se examina el significado tradicional de lo que se conoce en la doctrina como «bien jurídico protegido», con especial referencia a los de carácter colectivo. A tal fin, se analiza la función que este tipo de bienes vienen desarrollando históricamente para el Derecho penal, así como los criterios que legitiman su selección. Por otro lado, se discute la naturaleza de la «seguridad vial» como bien jurídico colectivo y se analizan las herramientas legislativas que el sistema penal ofrece para su protección. De igual forma, se exponen las diferentes posturas dogmáticas que la doctrina propone para la protección de bienes colectivos. Finalmente, se discute si la redacción típica de determinados delitos contra la ‘seguridad vial’ permite asumir que sea realmente ésta el objeto de tutela penal. A tal fin, se evalúan las diferentes propuestas doctrinales y jurisprudenciales sobre el eventual bien jurídico tutelado en cada uno de esos tipos penales. Como conclusión, consideramos que, en tales delitos, por su configuración típica, no se protege realmente la seguridad vial, sino otros bienes jurídicos más difusos o de muy difícil justificación; o que, directamente, se prescinde de la figura del bien jurídico como criterio principal de punición.

**Abstract:** In the present work, we examine the traditional meaning of what is known in legal doctrine as the "protected legal interest," with a special focus on those of a collective nature. To this end, we analyse the historical role that such interests have played in criminal law, as well as the criteria that legitimize their selection. Additionally, we discuss the nature of "road safety" as a collective legal interest and analyse the legislative tools provided by the criminal justice system for its protection. Likewise, we present various doctrinal perspectives on the protection of collective interests. Finally, we explore whether the typical structure of certain offenses related to 'road safety' genuinely serves as the object of criminal protection. To this end, we examine different doctrinal proposals and jurisprudential decisions regarding the legal interest safeguarded in each of these criminal types. As a conclusion, we argue that in these offenses, due to their typical configuration, road safety is not genuinely protected. Instead, reference is made to diffuse legal interests that are challenging to justify, or, directly, the concept of the legal interest is effectively set aside as the primary criterion for punishment.



**Palabras clave:** Bien jurídico protegido, bienes colectivos, seguridad vial, delitos de peligro.

**Keywords:** Legally protected interest, collective interests, road safety, offenses of endangerment.

## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1. Concepto de bien jurídico

El concepto de bien jurídico, tal y como lo conocemos en la actualidad, no aparece en la historia dogmática hasta principios del siglo XIX (García Arroyo, 2022, pp. 5-6). De acuerdo con esta autora, desde entonces, la doctrina ha ido delimitando el contenido y concepto de bien jurídico al contexto sociológico, filosófico y jurídico vigente en cada época concreta. En todo este proceso delimitador, hemos pasado de una configuración científica y técnica (Birnbaum, 1834) a una concepción jurídica que se configura como una creación valorativa del legislador (Binding). De esta forma, el legislador determina el objeto de protección a través de la norma, quedando por tanto el bien jurídico establecido en la misma. Sin embargo, otras corrientes apuntan a que el interés jurídicamente protegido no es creado por el ordenamiento jurídico, sino que es previo al Derecho, tienen su origen en la realidad social, y, en ese sentido, el legislador se limita a garantizar su protección (Von Liszt, 1925). Es decir, que el bien jurídico tiene un origen extralegal que el Estado protege a través de la norma penal (García Arroyo, 2022). Estamos ante un debate que tiene una gran trascendencia práctica, ya que, si colocamos al bien jurídico en el centro de la teoría del delito, este va a suponer el límite más claro al *ius puniendi* del Estado con trascendencia al momento previo a la creación de un tipo penal. Sin embargo, a partir de aquí, han trascendido otras posiciones que otorgan al bien jurídico un carácter más espiritual (Hegel, 1999). Para estas posiciones, que conciben el bien jurídico como un valor de cultura, el delito va a constituir una infracción de los valores culturales, y ello, de manera automática, incapacita al concepto de bien jurídico para cumplir ese límite al *ius puniendi* al que hacemos referencia (García Arroyo, 2022).

Un bien jurídico es lo que se considera en cada momento un «valor ideal del orden social» (Jescheck, 1981, p. 351). Es decir, un valor que trasciende al concreto objeto en el que se sustancia (Lacruz, 2015, p. 9). La identificación del (bien jurídico) objeto de protección en cada delito va a resultar del todo necesaria para, entre otras cosas, el correcto entendimiento e interpretación de ese tipo penal. Por eso, la mayoría de la doctrina sitúa a la protección de bienes jurídicos en el centro de la misión del sistema penal (Maldonado, 2006, p. 25). En esta obra asumimos que la norma penal ha de desempeñar, como función principal, la protección de aquellos bienes jurídicos que permitan la convivencia social. Es decir, bienes que, en palabras de Abanto Vázquez (2006, p. 2) expresen los «valores más trascendentes para la coexistencia humana en sociedad». En este sentido, la intervención del Derecho penal solo queda legitimada en tanto en cuanto cumplan tan importante función (García Arroyo, 2022, p. 5). Por ello, no podemos partir en este trabajo más que de una concepción material del bien jurídico.

### 1.2. Criterios para la selección de bienes jurídicos

La opción de proteger penalmente un bien jurídico, y transformarlo así en un bien jurídico-penal, se fundamenta, según Maldonado (2006, pp. 26-27), en una doble consideración: merecimiento y necesidad. El merecimiento tiene que ver con la trascendencia o importancia social del bien en tanto en cuanto que posibilita la convivencia en comunidad. La necesidad, por su parte, deriva de haber constatado que los medios de control social (formales o informales) para obtener el debido respeto y protección de dicho bien son insuficientes.

Para la selección de los bienes jurídicos que, según lo planteado, deben ser merecedores y/o necesitan de protección penal, se vienen manejando dos perspectivas doctrinales: las teorías funcionalistas sociológicas y las constitucionalistas (García Arroyo, 2022, p. 14). De acuerdo con las primeras, el bien jurídico se encuentra en el ámbito de la realidad social, y, en consecuencia, el criterio delimitador para la configuración de tipos penales es el de dañosidad social (Silva Sánchez, 2012, pp. 426 y ss.). Ello se traduce en que la comisión de un hecho delictivo implicaría la lesión del sistema social (García Arroyo, 2022, p. 18).

En contraposición a los planteamientos anteriores, la doctrina penal mayoritaria considera que la fuente más segura de donde extraer o derivar los bienes jurídico-penales es la Constitución (Álvarez García, 1991, pp. 20 y ss.; Bricola, 1963, pp. 15 y ss.; Escribá Gregori, 1980, pp. 157 y ss.; González Rus, 1983, p. 25; Roxin, 2008, p. 25). De acuerdo con los planteamientos más ortodoxos (teorías constitucionalistas estrictas), los valores consagrados en la Constitución deben quedar plasmados de forma paralela o coincidente en la ley penal. Sin embargo, un sector de la doctrina considera que esta postura tan ortodoxa es insuficiente para proteger bienes jurídicos relevantes (merecimiento y necesidad) en un Estado social y democrático de Derecho. Semejante planteamiento, por ejemplo, sería insuficiente para la protección dispensada a la seguridad vial, en tanto se trata de un bien que no está consagrado explícitamente en la Constitución española. Por ello, surgen corrientes doctrinales (teorías constitucionalistas amplias) que mantienen que el único modo de legitimar la intervención penal en determinados sectores de la actividad social (como el de la seguridad vial) es «recurriendo a las valoraciones implícitas que soportan la vida o la integridad psico-física» (Caro Coria, 1997, p. 157). Como vemos, las teorías constitucionalistas estrictas proponen una vinculación directa entre bien jurídico y precepto constitucional (Álvarez García, 1991, pp. 20 y ss.; González Rus, 1983, pp. 23 y ss.), mientras que las amplias proponen una vinculación programática entre el bien jurídico y la Constitución (Berdugo Gomez de la Torre, 1991). Sin embargo, si el primer criterio no resulta asumible por defecto, al presente se le critica igualmente su falta de adecuación, pero por exceso, ya que, en la actual sociedad (del riesgo), prácticamente todo está relacionado o afecta de una u otra manera a los bienes jurídicos individuales consagrados en la Constitución (vida, salud, libertad, etc.). Tal razonamiento, por tanto, como señala Caro Coria (1997, p. 157), puede conducir a extremos de incertidumbre en los límites de la protección penal (que es precisamente uno de los rasgos distintivos de la política criminal y del Derecho penal de las últimas décadas).

En este trabajo consideramos que la Constitución constituye el marco ideal de referencia para la selección de bienes jurídicos penalmente relevantes, dado que su vigencia constituye el máximo exponente del interés o consenso social. Ahora bien, buscando una tesis eclética a las tesis constitucionales anteriormente mencionadas (amplias y restrictivas), coincidimos con Hefendehl (2016, pp. 173 y ss.) en que la Constitución permitirá establecer los requisitos mínimos para la legitimidad de los tipos penales. Es decir, que los intereses directamente consagrados en la Constitución deben constituir el contenido mínimo (o límite negativo) que cualquier sistema penal, en todo momento, debe proteger. Sin embargo, a las tesis constitucionalistas amplias se les debe exigir algo más. Por eso, consideramos que la vinculación programática entre el bien jurídico y la Constitución debe constituir el contenido máximo (o límite positivo) de protección (Octavio de Toledo y Ubieto, 1990, p. 10 y ss.), pero siempre y cuando ese bien jurídico cumpla con los criterios de merecimiento y necesidad anteriormente aludidos (Maldonado, 2006). En este sentido, coincidimos con Berdugo (1990) en cuanto

que es necesario vincular el bien jurídico-penal a las metas sociales impuestas por el artículo 9.2 CE, lo que abarca la necesidad de proteger penalmente determinados bienes jurídicos colectivos elementales, como, por ejemplo, la seguridad vial (Cerezo Mir, 2002, p. 56). No solo eso, sino que, siguiendo las tesis más personalistas, el bien jurídico se debe vincular igualmente al art. 10 CE, que, como es sabido, hace referencia a la dignidad de la persona, a los derechos inviolables que le son inherentes y al libre desarrollo de la personalidad (como fundamento del orden político y de la paz social). Y es que la idea nuclear de los planteamientos personalistas radica en “considerar bienes jurídicos aquellos objetos que el ser humano precisa para su libre autorrealización», en la medida en que los mismos «están dotados de un contenido de valor para el desarrollo personal del hombre en sociedad” (ver García Arroyo, 2022, p. 23). Por lo tanto, el contenido máximo o límite positivo del objeto de protección jurídico-penal se sitúa de esta manera en «las condiciones que hacen posible un libre desarrollo del individuo a través de su participación en la vida social» (Silva Sánchez, 2012, p. 431).

### 1.3. La seguridad vial como bien jurídico colectivo

La doctrina distingue generalmente entre bienes jurídicos individuales, supraindividuales y colectivos, estableciendo una separación nítida entre las tres categorías (Lacruz López, 2017, pp. 9 y ss.). No obstante, en ocasiones existe cierta confusión con respecto a las dos últimas. Algunos autores utilizan ambos conceptos de forma intercambiable (Cabezas Cabezas, 2013, p. 254; Terradillos Basoco, 2001, p. 84). Otros utilizan diferentes terminologías para referirse a los bienes que trascienden al individuo. A saber, universales (Hassemer y Muñoz, 2012, p. 108), de control del Estado (Pérez-Sauquillo Muñoz, 2019, p. 52), institucionalizados o inmateriales (Rodríguez Montañés, 1994, pp. 297 y ss.), macrosociales (Terradillos Basoco, 2001, p. 78), difusos (Doval Pais, 1994, pp. 42 y ss.) o de contornos imprecisos (Cerezo Mir, 2002, pp. 54-55). Finalmente, para otros autores, los bienes jurídicos supraindividuales constituyen el género, mientras que todos los arriba mencionados son la especie (Pérez-Sauquillo Muñoz, 2019, p. 52). En nuestra opinión, existe una diferencia entre ambos, que se sustenta en que los bienes jurídicos supraindividuales encuentran su fundamento en la protección de las condiciones necesarias para el funcionamiento del sistema, mientras que los colectivos, como veremos, hacen lo propio en su ligazón directa con los bienes individuales (Lacruz López, 2017, p. 14). En el primer supuesto, por tanto, el bien jurídico trasciende la esfera puramente individual y ampara situaciones, intereses o relaciones pertenecientes al Estado o la Comunidad. Los bienes jurídicos colectivos, en cambio, constituyen una suerte de servidumbre para la protección de bienes jurídicos individuales. Es decir, estarán siempre en función de la existencia del «*prius* individual» (Lacruz López, 2017, p. 13).

La doctrina suele definir la seguridad vial como un bien jurídico colectivo (Alastuey Dobón, 2004, p. 88; Cerezo Mir, 2002, p. 58; Feijóo, 2005, p. 308). Ahora bien, dentro de los bienes jurídicos colectivos se suelen identificar, a su vez, diferentes aproximaciones en función de las distintas formas de perturbación específicas y propias de tales bienes jurídicos. La afectación a un bien jurídico de naturaleza colectiva se puede definir: a) como un verdadero menoscabo o lesión al propio bien en sí mismo considerado (i. e., a la seguridad vial); b) en tanto estado previo a la lesión de un bien jurídico individual (i. e., vida, integridad física, etc.); o c) como garantía para un entorno seguro o para la tranquila disposición de bienes (i. e., el del tráfico). En este sentido, desde un punto de vista dogmático, la doctrina no se muestra del todo pacífica con respecto a lo que realmente se

aspira a proteger en los delitos contra la seguridad vial. Todo ello dependerá de cómo sea definido o concebido este bien jurídico objeto de protección. En realidad, como indica Feijóo (2000, pp. 156-158), el objeto de protección en todo caso es siempre el mismo (los bienes jurídicos individuales), lo que varía es la técnica de protección. Según este autor, se procura siempre la misma protección a los bienes jurídicos de naturaleza personal, pero mediante delitos que tienen una estructura típica diferente.

#### 1.4. Los delitos de peligro como herramienta emergente para la protección de bienes jurídicos colectivos

Como es bien sabido, la principal técnica de protección para bienes jurídicos de naturaleza colectiva es la creación de tipos penales con estructura de delitos peligro\*. Dentro de este tipo de delitos se distingue generalmente entre delitos de peligro abstracto y delitos de peligro concreto (ver Bacigalupo, 1999, pp. 101-102; Terradillos Basoco, 2001, pp. 62-77), aunque en los últimos años la doctrina viene incorporando otras categorías dogmáticas intermedias (Terradillos Basoco, 2001, pp. 78-79). En este tipo de delitos el peligro se afirma en referencia a un bien jurídico, que de acuerdo con la doctrina, como vimos, puede tener una naturaleza individual (o individualizable), supraindividual o colectiva (Lacruz López, 2017, pp. 11-14; Terradillos Basoco, 2001, p. 78). Kindhäuser (2009) distingue tres formas de menoscabo de los bienes jurídicos: la lesión, el peligro concreto y la perturbación de las «condiciones de seguridad que son imprescindibles para un disfrute despreocupado de los bienes» (p. 15). Otros autores afirman que los delitos de peligro abstracto protegen bienes jurídicos colectivos, mientras que los de peligro concreto protegen preferentemente bienes jurídicos individuales (Cabezas Cabezas, 2013, pp. 103-104). Schmidt (1999), citado por Feijóo (2005, p. 328), por su parte, considera que los tipos penales con estructura de delito de peligro abstracto tienen como función crear un sistema de seguridad para el disfrute de bienes jurídicos individuales. En términos similares, Mendoza Buergo (2002), siguiendo aquí a Kindhäuser (2009, p. 14), considera que, a través de los delitos de peligro abstracto, lo que se trata de proteger son «menoscabos *sui generis*» con una lesividad propia e independiente. Es decir, se protege un daño *sui generis* que consiste en el menoscabo de la posibilidad de disponer de los bienes jurídicos de forma segura (Cerezo Mir, 2002). Jakobs (2006), en el contexto de la teoría funcionalista, considera que es necesario recurrir a los delitos de peligro abstracto para organizar un determinado ámbito de la actividad social (como el de la circulación) a través de la estandarización de conductas. Por ello, este tipo de delitos operan simplemente como delitos de mera desobediencia a la norma. En este sentido, los delitos de lesión suponen la arrogación de ámbitos de organización ajenos (individuales o supraindividuales); los de peligro concreto, la desprotección ilegítima de esos ámbitos; mientras que los de peligro abstracto, la organización incorrecta del propio ámbito de organización.

En lo que se refiere a la vinculación entre los delitos de peligro y el bien jurídico protegido, la adopción de una u otra postura sobre este (el bien jurídico protegido) tiene importantes implicaciones en cuanto a la configuración e interpretación de aquellos (los delitos de peligro), particularmente en lo que se refiere al momento y requisitos para su consumación. De esta forma, se pueden identificar hasta cinco formas en las que los delitos de peligro pueden proteger bienes jurídicos a los que la doctrina otorga un carácter colectivo: i) la protección directa de bienes jurídicos individuales directamente afectados; ii) la protección directa del bien jurídico colectivo (como bien autónomo); iii) la protección instrumental del bien jurídico colectivo (como antesala para la protección de

otros bienes jurídicos individuales); iv) la protección (también instrumental) del bien jurídico colectivo (pero) como garantía de un entorno seguro y; v) la mera protección de la norma. En este último supuesto, como es sabido, se prescinde de toda referencia al bien jurídico, atribuyendo la necesidad del castigo penal a la propia reafirmación de la vigencia de la norma. Todo ello, como ya venimos advirtiendo, en relación a las distintas formas de protección que nuestro Derecho penal vigente, mediante al recurso a la figura del delito de peligro, le otorga a la seguridad vial.

## 2. LA PROTECCIÓN PENAL DE LA SEGURIDAD VIAL

### 2.1. La protección de bienes jurídicos individuales

Los bienes jurídicos individuales, como es de sobra conocido, son aquellos cuyo portador es el individuo (vida, salud, honor, libertad, integridad física, etc.). Se trata de bienes cuya protección pertenece al núcleo histórico del Derecho penal liberal. Como ya avanzamos, existen autores que consideran que la seguridad vial entraría dentro de este núcleo histórico en tanto en cuanto lo que se estaría protegiendo directamente con este tipo de delitos es la integridad de todos los usuarios de la vía. Hefendehl (2001, p. 155), por ejemplo, considera que la seguridad del tráfico es simplemente la protección de los bienes jurídicos individuales (como la vida o la salud) de los participantes en el tráfico automovilístico. Para este autor, la seguridad vial no es un bien jurídico colectivo, sino que sería en realidad un bien jurídico aparente, ya que lo que se procura mediante la dispensa de este tipo de delitos es la protección última de bienes jurídicos individuales (Hefendehl, 2001, p. 155). Mañalich (2021, p. 81), en cambio, distingue entre dos tipologías delictivas mediante las que se puede asumir la protección de un bien jurídico individual: delitos de peligro abstracto-especial y delitos de peligro abstracto-general. En lo que aquí interesa, Mañalich (2021, p. 92) considera que la protección de un bien jurídico individual frente al peligro abstracto es especial cuando lo protegido es el bien en cuanto objeto de una «disposición o un aprovechamiento no-peligroso por parte de un titular singularizado de ese mismo bien». Por otro lado, Mañalich (2021, p. 92) mantiene que su protección es general cuando se trata del «aseguramiento de la posibilidad de disponer o aprovecharse no-peligrosamente del bien jurídico (individual) por parte de la generalidad de sus titulares».

En realidad, tal y como están redactados y configurados los delitos contra la seguridad vial en nuestro actual Código penal resulta difícil sostener algunas de las posiciones mencionadas. Quizá, el primer planteamiento de Mañalich (2021), en cuanto hace referencia a la disposición no peligrosa de bienes individuales, constituye la única forma posible de considerar que en los delitos contra la seguridad vial se protegen directamente bienes jurídicos individuales. Sin embargo, en estos casos, en nuestra opinión, estamos ante una variante de lo que aquí venimos denominando disfrute o disposición de un entorno seguro, ya que Mañalich (2021) hace referencia a un tipo de protección (especial) de los bienes jurídicos individuales que no se sustancia en su lesión, sino en el disfrute seguro por parte de un titular.

### 2.2. La seguridad vial como bien jurídico colectivo autónomo

Como ya hemos avanzado *ut supra*, existen corrientes que consideran que la seguridad (vial) es en sí misma un bien jurídico que el Derecho penal debe proteger. Por ello, algunos autores consideran que, en realidad, los tipos penales que protegen un bien de esta naturaleza no son realmente de peligro, sino de resultado, dado que cualquier



actividad que resulte así peligrosa supondrá el quebranto de la seguridad y, en ese sentido, la lesión del bien. De esta forma, se le otorga a la seguridad vial naturaleza propia como bien jurídico en sí mismo considerado. En este sentido, la mera realización de la conducta peligrosa supone *per se* la lesión del bien jurídico objeto de protección (ej., la seguridad vial). En palabras de Rodríguez Mourullo (1966, p. 148), «al configurar un determinado delito de peligro, la ley convierte en bien jurídico la seguridad de otro bien. De suerte que el quebranto de la seguridad de ese bien entraña ya la lesión del bien jurídico específicamente protegido en el delito de peligro, aun cuando no suponga todavía más que un riesgo para otro bien. La seguridad de determinados bienes puede ser ya en sí misma un bien jurídico». De acuerdo con este planteamiento, la seguridad colectiva constituye un bien jurídico de naturaleza autónoma, lo que justifica el adelantamiento de las barreras de punición a conductas que son consideradas meramente peligrosas para los bienes jurídicos individuales, pero que, de esta manera, constituyen en sí mismas, la ‘lesión’ de un bien jurídico colectivo como sería, por ejemplo, la seguridad vial (Corcoy Bidasolo, 1999, pp. 34-37). Por lo tanto, si entendemos la seguridad vial como un bien jurídico autónomo, ya no tiene sentido hablar de delitos de peligro, sino de resultado, ya que cualquier conducta considerada peligrosa supondría ya por sí misma la lesión del bien jurídico seguridad vial.

Sin embargo, consideramos que este enfoque no es consistente con la teoría del bien jurídico como criterio de criminalización, ya que, de esa manera, se podrían llegar a castigar conductas que no revestirían la gravedad suficiente para constituir un ilícito penal (Cerezo Mir, 2002).

### 2.3. La seguridad vial como bien jurídico intermedio

De acuerdo con Alastuey Dobon (2004, p. 88), la configuración de la seguridad del tráfico como bien jurídico objeto de protección obedece a la necesidad de proteger de manera anticipada bienes jurídicos de naturaleza individual. En términos similares, Lacruz López (2017, p. 12) considera que el reconocimiento de los bienes jurídicos colectivos supone una anticipación necesaria (en un Estado social) a la tradicional protección otorgada a los bienes jurídicos individuales (propia del Estado liberal). En palabras de Feijóo (2005, p. 308), «el bien jurídico seguridad queda configurado dogmáticamente de esta manera como un bien jurídico colectivo con un referente individual». Estamos en este sentido ante bienes jurídicos (colectivos) subordinados o complementarios a los de impronta individual. Es decir, que tutelan intereses o situaciones cuya defensa se estima necesaria para la protección de los «genuinos bienes jurídicos individuales, o individualizables» (Terradillo Basoco, 2001, p. 89).

A diferencia de la postura vista en el apartado anterior, la existencia de un bien colectivo no se entiende ahora de un modo autónomo, independiente, sino siempre como expresión de la presencia de una serie de bienes jurídicos individuales cuyas barreras de protección quedan así adelantadas. Aquí lo que se castiga es la puesta en peligro de bienes jurídicos individuales. En los delitos contra la seguridad vial no cabe duda de que lo que se trata de proteger en última instancia es la vida, la integridad corporal, la salud e incluso la propiedad de las personas (Feijóo, 2005). El mismo Feijóo (2000, pp. 156-158), en los términos ya indicados, afirma que «la seguridad del tráfico es un bien jurídico colectivo intermedio con un claro referente individual». Por lo tanto, en los delitos de peligro concreto la seguridad queda constituida de esta manera como un bien jurídico intermedio cuya legitimidad político-criminal reside precisamente en el referente individual (Doval



País, 1994, pp. 42 y ss.). Por todo ello, un amplio sector de la doctrina descarta que se pueda dotar a los bienes jurídicos colectivos de un carácter autónomo, de modo que puedan ser objeto de protección penal sin referencia a los bienes jurídicos individuales (Cerezo Mir, 2002).

En el supuesto de los delitos contra la seguridad vial, como venimos manteniendo, sólo la referencia última a los bienes jurídicos individuales (vida, integridad física, etc.) a cuya proyección sirven los bienes jurídicos colectivos (seguridad vial) «otorga a la infracción de las normas de tráfico de un contenido material de injusto de suficiente gravedad para constituir un ilícito penal» (Feijóo, 2000, p. 158).

#### 2.4. La seguridad vial como garantía de un entorno seguro

Schmidt (1999), citado por Feijóo (2005, p. 328), rechaza el concepto dogmático de bien jurídico y utiliza en cambio un concepto político-criminal previo al Derecho penal que limita las opciones del legislador penal. De esta manera, Schmidt (1999) introduce la expresión «entorno seguro» de los bienes como objeto de protección para referirse a las condiciones que garantizan la disposición segura de bienes jurídicos individuales. Según este autor, en línea con la teoría de Kindhäuser, los tipos penales con estructura de delito de peligro abstracto tienen como función crear un sistema de seguridad para el disfrute de bienes jurídicos individuales. De esta manera, la infracción de tales normas supone una situación de inseguridad para todos esos bienes jurídicos (individuales) a los que se les quiere dotar de seguridad. Este planteamiento entronca con la posición de Jakobs (2000, p. 163), en cuanto que considera que «una suficiente seguridad cognitiva es una condición necesaria para poder disfrutar los bienes. Sin tal seguridad, los bienes no son “buenos”, y por ello se ha formulado que la seguridad es, a su vez, un bien jurídico. Por lo tanto, entre la existencia de la seguridad y la del bien no existe ni en el plano lógico ni en el valorativo una diferencia». Por lo tanto, como mantiene Mañalich (2021, p. 89), aquí el bien jurídico recibe protección directa frente a una forma de menoscabo específicamente referida a las «condiciones de su disponibilidad o aprovechamiento racionalmente controlable». En este sentido, Mendoza Buergo (2002, p. 49) considera que la lesividad de la conducta se proyecta en estos supuestos en la afectación «a la posibilidad de disponer de los bienes de forma segura». Esta autora parte de que el Derecho penal no solo debe proteger la integridad de los bienes jurídicos, sino también «la garantía de la posibilidad de una disposición segura sobre los mismos». Por ello, mantiene que mediante la tipificación de conductas con estructura de delitos de peligro abstracto se pretende evitar «la afectación de las condiciones de seguridad heterónomas necesarias para posibilitar la segura y despreocupada disposición de los bienes» en tanto que asegurar el disfrute tranquilo de los bienes también constituye el fin de la norma sancionadora (p. 50). Feijóo (2005), por su parte, en consonancia con lo mantenido por Mendoza Buergo (2002), afirma que, habida cuenta de que, en determinados ámbitos, como el que aquí nos ocupa, existen actividades peligrosas permitidas, se introduce la referencia normativa de la teoría de Kindhäuser a las «condiciones jurídicamente garantizadas de disposición segura de bienes en cada ámbito o subsistema social» (p. 331).

De esta forma, como vemos, los delitos de peligro se configuran también aquí como delitos de resultado, ya que la mera puesta en peligro de un bien jurídico (en los términos señalados) supone ya un injusto de resultado (Mendoza Buergo, 2002). En este sentido, la específica lesividad del comportamiento tipificado en este tipo de delitos se sustenta en

«el menoscabo de una concepción de protección tipificada a través del establecimiento de estándares de seguridad, cuya existencia es necesaria para una disposición racional de los bienes» (Mendoza Buergo, 2002, p. 50). Es decir, que, como de forma nítida indica esta misma autora, «el peligro abstracto no afecta a la integridad del bien, sino a la posibilidad de su utilización sin preocupaciones». De esta forma, continua esta relevante autora, «siempre que se lleva a cabo el comportamiento típico se produce la perturbación o menoscabo de las condiciones jurídicamente garantizadas de disposición segura de bienes» (Mendoza Buergo, 2002, p. 51). Así las cosas, el injusto se agota en la mera realización de los elementos típicos en la medida que, según Mendoza Buergo (2002, p. 51), suponen una «contradicción con patrones de seguridad previamente establecidos con carácter general». La seguridad (como bien jurídico protegido) se entiende lesionada automáticamente por la realización de una conducta que pertenece a una determinada clase de comportamiento definido previamente como perturbador (o peligroso) *per se*. La profesora Mendoza Buergo (2002) considera que la confianza en la seguridad es defraudada incluso aunque «nadie esté haciendo uso de la facultad de disposición del bien jurídico correspondiente y aunque no presente caracteres que permitan afirmar su capacidad para afectar de forma efectiva a la seguridad de un bien» (p. 51).

Como vemos, Mendoza Buergo (2002, p. 50) atribuye a la seguridad una naturaleza práctica que se materializa en «la expectativa objetivamente fundada de un sujeto, que enjuicia racionalmente, de poder utilizar bienes de manera despreocupada, basada en la ausencia de condiciones relevantes para la lesión». Sin embargo, el problema es que (en la sociedad del riesgo) las expectativas de seguridad no tienden a ser nunca objetivas, sino, más bien, todo lo contrario (Del Rosal Blasco, 2009). Por eso, quizá, la profesora Mendoza se apresura en afirmar que «los comportamientos totalmente carentes de peligrosidad no quedan fundamentados a través de esta idea porque no afectan a la seguridad» (p. 52). Por eso, esta concepción, como afirma igualmente la propia Mendoza Buergo (2002, p. 52), «tampoco está en condiciones de prescindir del concepto de peligrosidad o relevancia lesiva de la conducta si pretende basarse en una noción de seguridad que no se conciba de modo formal y subjetivo».

Visto de esta otra forma, este planteamiento presenta rasgos que son consistentes con la concepción de bien jurídico que vamos a ver a continuación (funcionalismo sistémico de Jakobs) en la medida que, como indica también aquí Mendoza Buergo (2002, p. 51), tiene una fundamentación formal y circular. Y es que la lesión de la seguridad se identifica, en última instancia, con el mero incumplimiento de la regla.

### 2.5. La vigencia de la norma como bien objeto de protección

En los últimos años, como apuntan ciertos autores, la teoría del bien jurídico penal afronta una importante crisis, pues con las reformas penales acometidas en los últimos años, como veremos, ya no resulta sencillo identificar un bien jurídico relevante (García Arroyo, 2022). Así lo denunciaba Rodríguez Devesa (1971, p. 341) hace ya más de medio siglo, cuando decía que «La teoría de que todo delito es la lesión o puesta en peligro de un bien jurídico es insostenible a la luz del Derecho positivo, pues es incuestionable que hay numerosas figuras de delito en que no se precisan la concurrencia, ni por lo tanto la demostración, de que se ha producido tal lesión o puesta en peligro para que la acción se reputé punible». Como resultado, el concepto material de bien jurídico cede en pro de una concepción formal que se sustenta en una perspectiva radicalmente funcionalista. La teoría del funcionalismo sistémico, como es sabido, sostiene que el verdadero objeto de

tutela es la propia vigencia de la norma penal (Jakobs, 1995, p. 56). La función del Derecho penal, por tanto, consiste en garantizar lo que Jakobs (1996, p. 15) denomina «identidad normativa». Es decir, que, según esta tesis, la función de la norma penal es la protección de la vigencia de la norma y no la de bienes jurídicos. De esta forma, Jakobs sustituye el concepto tradicional de bien jurídico protegido por el de *bien jurídico-penal*, que define como «la validez fáctica de las normas, que garantizan que se puede esperar el respeto a los bienes, los roles y la paz jurídica». Por eso, para este autor, cualquier resultado lesivo, como, por ejemplo, la causación de una muerte no constituye en sí misma una lesión de un bien jurídico-penal (ésta es simplemente lesión de un bien), sino la oposición a la norma subyacente que prohíbe o castiga el homicidio (evitable).

En España, parece que esta postura no ha sido acogida mayoritariamente por la doctrina, que critica esta concepción funcionalista bajo el argumento principal de que conlleva la pérdida de contenido material del injusto penal en los delitos de peligro abstracto (Mendoza Buergo, 2001; Silva Sánchez, 2001). El ejemplo más claro lo encontramos, como tendremos la oportunidad de comprobar, en el delito de abandono del lugar del accidente, aunque también en el delito de negativa o incluso en el de conducir sin permiso. En este sentido, se ofrecen dos posibilidades para la fundamentación y legitimización de este tipo de delitos (ya no cabe aludir siquiera a la teoría del peligro presunto ni a la del peligro como *ratio legis*). La primera opción nos conduce a adoptar el formalismo de Jakobs, para el que, como ya sabemos, el único objeto de tutela al que aspira el Derecho penal es el de la propia vigencia de la norma. Sin embargo, la doctrina (mayoritaria) considera que esta postura es inaceptable en tanto en cuanto afecta a los principios y garantías de un sistema penal propio de un Estado social, elimina la posibilidad de crítica al Derecho penal, limita la función interpretativa y de sistematización y supone una expansión sin límite del Derecho penal (García Arroyo, 2022, pp. 3 y ss.). La otra opción pasa por entender que, como veremos a continuación, a pesar de todo lo expuesto, lo que se protege en realidad en estos delitos son bienes jurídicos que nada tienen que ver con la seguridad vial.

### 3. OTROS BIENES JURÍDICOS TUTELADOS EN LOS DELITOS VIALES

En este apartado vamos a incluir un breve análisis sobre las recientes posiciones doctrinales y jurisprudenciales donde se discute si la seguridad vial es el bien jurídico (principal o exclusivo) en algunos de los delitos que caen bajo su rúbrica.

#### 3.1. Abandono del lugar del accidente (art. 382 bis CP)

La doctrina coincide en que no resulta nada sencillo identificar el bien jurídico protegido en este delito (Lanzarote Martínez, 2019, p. 6; Sánchez Benítez, 2020; Trapero Barreales, 2019). A tal fin, podemos abrir dos posibles vías (o sendas) interpretativas.

En primer lugar, la ubicación sistemática en la que se ubica este delito pudiera hacer pensar que el bien jurídico sea la seguridad vial, algo que la doctrina, sin embargo, niega con rotundidad (Orts Berenguer, 2019, p. 621; Lanzarote Martínez, 2019, p. 9; Sánchez Benítez, 2020). La única forma posible de asumir, por descarte, que la seguridad vial sea el objeto de protección en este delito es que, en la medida que el conductor que ha causado un accidente (y se fuga) deja obstáculos en la vía, tal conducta pudiera suponer un riesgo para la circulación (Trapero Barreales, 2019, p. 41). Sin embargo, el esfuerzo por encuadrar este delito dentro de los que protegen la seguridad vial resulta fútil, ya que no

existe forma dogmática alguna de aceptar semejante conjetura. Y es que en ningún caso el tipo penal (ni explícita ni implícitamente) exige tal requisito (Lanzarote Martínez, 2019, p. 7). Es más, como figura en el propio preámbulo de la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, estamos ante una conducta «dolosa e independiente de la conducta previa imprudente o fortuita». Es decir, que la conducta típica (dolosa) es abandonar el lugar del accidente, y la implicación (imprudente o fortuita) en el mismo constituye un elemento objetivo del tipo (Trapero Barreales, 2019). Por lo tanto, semejante rocambolesca interpretación nos llevaría a asumir que estamos ante la conducta prevista en el art. 385 CP, pero en una modalidad imprudente o incluso fortuita.

En segundo lugar, podemos acudir a los motivos que el legislador alude en el preámbulo de la Ley citada, donde hace referencia a: i) «la maldad intrínseca» de quien sabe que deja atrás a alguien que pudiera estar lesionado o incluso fallecido; ii) «la falta de solidaridad con las víctimas»; y iii) «las legítimas expectativas» del resto de usuarios de la vía (peatones, ciclistas o conductores). En este sentido, los intereses jurídicos que el legislador sugiere proteger, según diferentes posturas doctrinales, son, respectivamente, una determinada moralidad, el principio de solidaridad y, en mayor medida, la Administración de justicia.

En el primer caso, como vemos, se hace alusión a elementos éticos, morales e incluso religiosos o espirituales para justificar la *ratio legis* de este delito, lo que, en palabras de Lanzarote Martínez (2019, p. 8), sería asumir «una terminología más propia de un juicio de censura desde la Ética o la Moral que desde el Derecho». Y en este sentido, que mejor que acudir al mismo Roxin (2006, p. 63) para denunciar que, como mantiene igualmente la práctica totalidad de la doctrina, la protección penal de normas morales, religiosas o ideológicas es incompatible con la concepción de un Estado democrático de Derecho. De Vicente Martínez (2019) afirma que este delito «expresa una desvaloración puramente ética [...] desconectada de la protección de un bien jurídico, que es lo propio y misión esencial del Derecho» (p. 130), lo que llevaría «a la ya superada identificación entre delito y pecado» (p. 131).

En el segundo caso, un sector de la doctrina y, especialmente, la jurisprudencia, hablan de la infracción de un deber de solidaridad humana que se eleva al rango de deber jurídico (STS 167/2022, de 24 de febrero). El TS reconoce que en este delito se está castigando la «indiferencia frente a la situación creada, incumpliendo los deberes que el artículo 51 del RDL 6/2015» impone. Sin embargo, en la medida que la solidaridad se impone por Ley, ya no podemos hablar de solidaridad, sino de deber (Bustos Rubio, 2019, p. 6). Y es que, como indica Carbonell Mateu (2019, p. 273), «la idea de solidaridad es un concepto evanescente y no puede ser concebida como una obligación jurídica, porque si se impone un deber de solidaridad, se actúa no por solidaridad sino por sumisión a la norma». Es más, tampoco puede hablarse realmente de solidaridad (según el propio significado del término), ya que el tipo penal en ningún caso exige que las víctimas (o el resto de los usuarios de la vía) estén necesitadas de ayuda (Sánchez Benítez, 2020).

Finalmente, un sector de doctrina, al albur del Derecho comparado, ha conectado esta figura delictiva con los delitos contra la Administración de Justicia, o más ampliamente, con las potestades de la Administración y de la policía para el control e investigación de accidentes de tráfico (Benítez Ortúzar, 2018, p. 67; De Vicente Martínez, 2019, p. 135; Castro Moreno, 2019, pp.14-1; Sánchez Benítez, 2020; Trapero Barreales, 2019, p. 41). Y es que la estructura típica de este delito solamente permite asumir que el verdadero bien

jurídico es el ejercicio de las potestades de la Administración Pública, que se traduce en asegurar la identificación del conductor y esclarecer los hechos (Sánchez Benítez, 2020). Por lo tanto, estaríamos realmente ante un delito contra la Administración de Justicia cuya correcta ubicación hubiera sido el Título XIX del libro II del Código penal (Castro Moreno, 2019, p. 20). Ahora bien, configurado así el bien jurídico de este delito, conlleva que semejante deber (a permanecer en el lugar de los hechos) -que se cierne sobre a un sujeto que podría haber cometido un delito (p. ej., contra la seguridad vial o contra la vida o integridad física de las personas)- suponga una excepción a la regla general de la impunidad del autoencubrimiento (Lanzarote Martínez, 2019, p. 7), lo que, en este sentido, puede afectar a relevantes principios constitucionales (Sánchez Benítez, 2020). De hecho, algunos autores mantienen que la ubicación sistemática de este delito entre los delitos contra la seguridad vial es intencionada, y su objetivo es precisamente tratar de superar los serios problemas de inconstitucionalidad que pudiera acarrear su ubicación entre los delitos contra la Administración de justicia (Sánchez Benítez, 2020).

En definitiva, es evidente que, en este delito, por su configuración típica, no se protege la seguridad vial, ni tampoco otros bienes jurídicos individuales que pudieran ser afectados. Tampoco es posible asumir que se castiga la maldad o la falta de solidaridad. Aquí, lo que se castiga es la mera desobediencia a una norma administrativa (De Vicente Martínez, 2019). Lo cierto es que, en nuestra opinión, estamos ante un delito que carece de bien jurídico protegido alguno (más allá de la mera infracción a la norma), lo que resulta consistente con funcionalismo sistémico que, como vimos, prescinde de toda referencia al bien jurídico y sitúa la legitimidad del sistema penal en la propia defensa de la norma.

### 3.2. Negativa (art. 383 CP)

En este caso, una parte de la doctrina y la jurisprudencia dejan claro que el bien jurídico protegido principal en este delito no es la seguridad vial, sino el principio de autoridad (Teijón Alcalá y Cámara Arroyo, 2022). El TS afirma que el bien jurídico directamente tutelado es el principio de autoridad, como en los delitos de desobediencia. Solo de forma indirecta se protege la seguridad vial. Para el TS, el contenido sustancial de esta infracción no está principalmente en la tutela del tráfico viario, sino en el principio de autoridad. El TS mantiene que no es determinante el ataque a la seguridad vial y, por lo tanto, la negativa del que no muestra síntomas de encontrarse bajo la influencia de drogas o bebidas alcohólicas es punible por aplicación del art. 383 CP (STS 163/2018 de 6 abril).

Sin embargo, como apuntan Teijón Alcalá y Cámara Arroyo (2022), en la medida que el tipo (ni el Tribunal Supremo) no exige que el sujeto que se niega a las pruebas muestre algún tipo de influencia, no cabe asumir que se esté protegiendo, ni siquiera de forma indirecta o mediata, la seguridad vial. Y es que la negativa (p., ej., en un control rutinario) del conductor que no ha ingerido ni un solo gramo de alcohol (o de determinadas sustancias), según la propia interpretación del alto tribunal, colma ya las exigencias del tipo penal. En estos supuestos, como se puede fácilmente apreciar, no existe el más mínimo peligro para la seguridad vial, ya que el conductor que se niega (por contumacia u obstinación), mantiene sus capacidades psicofísicas intactas para la conducción. Aquí, el único bien jurídico protegido es el principio de autoridad, lo que convierte a este tipo penal en un delito de desobediencia. Es decir, en un delito formal donde se castiga igualmente la mera desobediencia de la norma.



### 3.3. Conducción sin permiso (art. 384 cp)

Como es sabido, bajo este delito se recogen tres modalidades típicas de conducción sin permiso: 1. Tras pérdida de vigencia por pérdida total de puntos; 2. Tras haber sido privado cautelar o definitivamente por decisión judicial; 3. Sin haberlo obtenido nunca. En general, a pesar de las diferencias que existen en cada una de esas modalidades, la configuración típica de cada una de ellas deja serias dudas de que el bien jurídico protegido sea la seguridad vial. No obstante, el TS sí considera que el bien jurídico tutelado aquí es la seguridad vial «como bien intermedio directamente afectado» a la par que la vida y la integridad física de los sujetos «como bienes indirecta o mediatamente tutelables que pudieran resultar perjudicados por la conducción peligrosa» (STS 480/2012, de 28 de junio). Ahora bien, como en los supuestos anteriores, el tipo penal no exige ni de forma explícita ni implícita esa afectación a la seguridad vial -ni a los bienes jurídicos individuales a los que hace referencia el TS. Aquí, simplemente, el legislador (abalado a posteriori por el TS) presupone que tales conductas, a partir de su estandarización, son peligrosas para el bien jurídico. Sin embargo, como acabamos de mencionar, la peligrosidad del comportamiento no desempeña ningún papel en el tipo de injusto, sino que se presume de la propia acción porque pertenece a una clase de conductas consideradas en sí mismas peligrosas. Aquí, como vemos, la presunción es doble: se presume que conducir sin permiso (en sus diferentes modalidades típicas) afecta a (o determina) la (in)capacidad o (in)habilidad del sujeto para conducir (efecto endógeno); y que ello, a su vez, representa, en todo caso, un peligro para la seguridad vial (efecto exógeno). Y todo ello, a pesar de que en el caso concreto la conducta del conductor carezca por completo de peligrosidad para el objeto de protección, en este caso la seguridad vial (Mendoza Buergo, 2001).

En los supuestos en los que el conductor maneja un vehículo sin haber obtenido nunca el permiso se argumenta que, al no haber acreditado (formalmente) sus condiciones psicofísicas y habilidad para conducir, no estaría capacitado para ello, lo que podría suponer (haciendo máxima abstracción), un riesgo para la seguridad vial. Sin embargo, como afirma Feijóo (2005 p. 320), un «conductor puede carecer de habilitación, pero tener una experiencia al volante del automóvil que haga que su forma de conducir no resulte más peligrosa que la de un conductor con habilitación». En los supuestos de retirada de permiso (por sentencia judicial o resolución administrativa), el legislador considera que las propias infracciones que han propiciado la retirada del permiso acreditan por sí mismas la pérdida de la habilidad para conducir de forma segura, lo que, en consecuencia, supone un riesgo para la seguridad vial. Así lo entiende el TS cuando afirma que en estos casos se «ha evidenciado un comportamiento peligroso para el tráfico viario según se habría constatado a través de las infracciones en que ha incurrido» el conductor (STS 480/2012, de 28 de junio). Todo ello con independencia de que la retirada del permiso tenga que ver realmente con conductas que denoten o no esta falta de habilidad. Por ello, no podemos asumir que el bien jurídico protegido en estos delitos sea la seguridad vial, ya que, como indica Maldonado (2006, p. 30), la realización de las diferentes conductas descritas en el art. 384 CP comprende (formalmente) tanto los casos en que su ejecución constituye un real riesgo para el bien jurídico -por carecer el conductor de las destrezas exigidas para conducir-, como aquellos casos en los que, atendiendo al caso concreto (ej., conductor que mantiene sus capacidades psicofísicas y habilidades intactas) ello no sucede.

Por ello, la doctrina mayoritaria califica las diferentes modalidades típicas de conducción sin permiso como meros delitos de desobediencia. Y ello a pesar de que el TS insiste en que «la dicción de la norma no permite hablar de un delito de desobediencia sino de un delito contra la seguridad vial» (STS 480/2012, de 28 de junio). En términos similares, la STS 803/2013, de 31 de octubre afirma que «No estamos ante un delito de desobediencia o de rebeldía frente a una resolución administrativa, sino ante un delito contra la seguridad vial». En realidad, como ya se ha mencionado *ut supra*, en la medida que el riesgo no constituye un elemento normativo del tipo que sea necesario acreditar en el caso concreto -como prueba el hecho de que se castiguen supuestos en los que el conductor mantiene de facto todas las habilidades necesarias para conducir- no podemos hablar de un delito de peligro ni de que el bien jurídico objeto de protección sea la seguridad vial.

Por ello, podemos concluir este capítulo afirmando que lo que verdaderamente tienen en común los tres delitos aquí analizados es que se configuran como tipos puramente formales en los que se castiga la mera desobediencia de una norma de carácter administrativo.

#### 4. CONCLUSIONES

La protección de bienes jurídicos relevantes no solo se erige históricamente como la principal y misión esencial del Derecho penal (De Vicente Martínez, 2019, p. 130), legitimando así la intervención penal en esferas como la del tráfico, sino que ha permitido a la doctrina desarrollar su labor crítica y ha supuesto uno de los principales criterios de interpretación de los diferentes tipos penales (Hefendehl, 2016, pp. 173 y ss.). En este sentido, Galán Muñoz (2005, p. 185), considera que sólo instituyendo el concepto de bien jurídico como referente básico fundamental de la creación e interpretación de las normas penales se puede sustentar una concepción crítica y dinámica del Derecho penal como instrumento de control social, que es lo que, en última instancia, nos va a permitir hablar de un ordenamiento jurídico garantista conforme a principios y derechos fundamentales. Para Hefendehl (2007, pp. 173 y ss.) el bien jurídico constituye la base irrenunciable de todo sistema jurídico-penal racional, ya que permite tanto la interpretación del tipo penal (función intrasistémica) como la función crítica.

Sin embargo, en los últimos años, como ya han venido advirtiendo ciertos autores, el ámbito de la seguridad vial se viene configurando como uno de esos «ámbitos sensibles» en los que, técnicamente, estaría penetrando el paradigma del riesgo, con la consecuente proliferación de tipos penales bajo la apariencia de delitos de peligro (Del Rosal Blasco, 2009, p. 33). En las últimas reformas legislativas (e interpretaciones judiciales) sobre la materia, especialmente en la última década, se viene observando cómo el legislador incorpora al Código penal delitos de 'peligro' abstracto formales en los que, como indica Del Rosal Blasco (2009), resulta extremadamente «difícil justificar el contenido elemental de lesividad, siquiera sea presunto, del comportamiento que sirve de base al tipo» (p. 33). En estos tipos penales predomina la ausencia total de un contenido material de injusto. Ello supone la quiebra al principio tradicional de exclusiva protección de bienes jurídicos o principio de ofensividad (*nullum crimen sine iniuria*) que, como ya se ha mencionado, constituye una exigencia para el Derecho penal propio de un Estado social y democrático de Derecho (García Arroyo, 2021, p. 3). Y es precisamente la condición de Estado social que consagra nuestra Constitución lo que permite adelantar las barreras de punición para la protección de bienes jurídicos colectivos, como la



seguridad vial, para asegurar la tutela anticipada de bienes jurídicos individuales que normalmente se ven afectados en esa determinada esfera de la actividad social (Lacruz López, 2017). En consecuencia, las conductas que de ninguna manera resultan idóneas para lesionar o poner en peligro bienes jurídicos relevantes (negativa o conducción sin permiso), no encuentran en este sentido justificación, por, como decíamos, faltar ese elemento del injusto material. No digamos ya aquellas otras conductas en las que se castigan aspectos morales, o donde, directamente, no existe o no se puede definir un bien jurídico concreto (delito de fuga), lo que nos conduce (irremediablemente) a un modelo penal más propio del funcionalismo sistémico. Es decir, un sistema penal en el que se prescinde totalmente de la figura del bien jurídico (como tal) o donde este se dibuja con unos contornos tan ambiguos, imprecisos e inconsistentes que pierde toda su funcionalidad para ejercer las funciones anteriormente mencionadas. Y es que los tipos penales que aquí hemos analizado, en el sentido indicado por Torío López (1981, p. 837), solo pueden ser configurados doctrinalmente como delitos de desobediencia o, en el sentido de Binding, como injustos administrativos criminalizados, o infracciones administrativas sometidas al Derecho penal, lo que supone la administrativización del Derecho penal, la pérdida de su condición de ultima ratio y la quiebra de los principios de proporcionalidad y lesividad que inspiran esta rama del Derecho (Lanzarote Martínez, 2019, p. 6; Sánchez Benítez, 2020, p. 28; Trapero Barreales, 2019, p. 49).

## 5. BIBLIOGRAFÍA

- Abanto Vázquez, M. A. (2006). Acerca de la teoría de bienes jurídicos. *Revista Penal*, 18(3), 1-42.
- Alastuey Dobon, M. C. (2004). *El delito de contaminación ambiental*. Comares.
- Álvarez García, F. J. (1991). Bien jurídico y Constitución. *Cuadernos de Política Criminal*, 43.
- Bacigalupo, E. (1999). *Derecho Penal, Parte General*, (2ª ed.), Hammurabi.
- Benítez Ortúzar, I. F. (2018). Primeras reflexiones a vuelapluma acerca del delito de abandono del lugar del accidente del artículo 382bis CP. El nuevo delito “de fuga”. *Revista de Derecho, Empresa y Sociedad (REDS)*, (13), 56-70.
- Berdugo Gómez de la Torre, I. (2012). *Viejo y nuevo Derecho penal. Principios y desafíos del Derecho penal de hoy*. Madrid: Iustel.
- Birnbaum, J. (1834). *Über das Enfordernis einer Rechtsverletzung zum Begriff des Vervrechens mit besonderer Rücksicht auf den Begriff der Ehrenkränkung*. Archiv des Criminalrechts Neue Folge, Tomo 15.
- Bricola, F. (1973). *Teoría generale del Reato*. Novissimo Digesto Italiano, XIX.
- Bustos Rubio, M. (2019). Aproximación crítica al nuevo delito de abandono del lugar del accidente (art. 382 bis del Código Penal). *La ley penal: revista de derecho penal, procesal y penitenciario*, (138), 1-18.

- Cabezas Cabezas, C. (2013). El principio de ofensividad y su relación con los delitos de peligro abstracto en la experiencia italiana y chilena: un breve estudio comparado. *Revista de derecho (Coquimbo)*, 20(2), 85-120.
- Carbonell Mateu, J. C. (2019). *Lección XIV. Omisión del deber de socorro*. En J. L. González Cussac (Coord.), *Derecho penal parte especial* (6ª ed.), Valencia: Tirant lo Blanch.
- Caro Coria, D. (1997). Sobre la moderna teoría del bien jurídico-penal en España y el rechazo del funcionalismo sistémico de Jakobs. *THEMIS Revista de Derecho*, (35), 137-168.
- Castro Moreno, A. (2019). Comentario crítico a la LO 2/2019, de 1 de marzo, de reforma del Código penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor y ciclomotores: nuevo delito de abandono del lugar del accidente, *La Ley Penal*, 138.
- Cerezo Mir, J. (2002). Los delitos de peligro abstracto en el ámbito del Derecho Penal del riesgo. *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 2ª Época, 10(2002), 47-72.
- Corcoy Bidasolo, M. (1999). *Delitos de peligro y protección de bienes jurídico-penales supraindividuales: nuevas formas de delincuencia y reinterpretación de tipos penales clásicos*. Tirant lo Blanch.
- De Vicente Martínez, R. (2019). *Siniestralidad vial, delitos imprudentes y fuga*. Madrid. Reus.
- Del Rosal Blasco B. (2009). ¿Hacia el Derecho Penal de la postmodernidad? *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, 11-08 (2009), 1-64.
- Doval País, A. (1994). Estructura de las conductas típicas con especial referencia a los fraudes alimentarios. *Cuadernos de Derecho judicial. Intereses difusos y derecho penal*, 23-72.
- Escrivá Gregori, J. M. (1980). Algunas consideraciones sobre Derecho penal y Constitución. *Papers: revista de sociología*, (13), 141-163.
- Feijóo Sánchez, B. J. (2000). *Cuestiones básicas de los delitos de peligro abstracto y concreto en relación con el tránsito*, Ajuris.
- Feijóo Sánchez, B. J. (2005). *Seguridad colectiva y peligro abstracto. Sobre la normativización del peligro*. Homenaje al profesor Dr. Gonzalo Rodríguez Mourullo, 307-342, Civitas.
- Galán Muñoz, A. (2005). *El fraude y la estafa mediante sistemas informáticos. Análisis del artículo 248.2 C.P.* Valencia: Tirant Lo Blanch.
- García Arroyo, C. (2022). Sobre el concepto de bien jurídico. Especial consideración de los bienes jurídicos supraindividuales-institucionales. *Revista electrónica de ciencia penal y criminología*, (24), 12.

- González Rus, J. J. (1983). *Bien jurídico y Constitución (Bases para una teoría)*. Madrid: Serie Universitaria 201.
- Hegel, G. (1999). *Principios de la filosofía del Derecho*, 2ª ed., Barcelona: Edhasa.
- Hefendehl, R. (2001). ¿Debe ocuparse el Derecho Penal de riesgos futuros? Bienes jurídicos colectivos y delitos de peligro abstracto. *Anuales de Derecho*, 19, 147-158.
- Hefendehl, R. (2016). *El bien jurídico como eje material de la norma penal*. En R. Alcácer Guijarro, M. Martín Lorenzo e I. Ortiz de Urbina Gimeno (coords.). *La Teoría del bien jurídico: ¿Fundamento de legitimación del Derecho penal o juego de abalorios dogmático?*, 173-190. Marcial Pons.
- Jakobs, G. (1995). *Derecho Penal–Parte General. Fundamentos y Teoría de la Imputación*. Madrid: Marcial Pons.
- Jakobs, G. (1996). *Sociedad, norma y persona en una teoría de un Derecho penal funcional*, Bogotá. Colombia: Universidad del Externado de Colombia
- Jakobs, G. (2000). *La Ciencia del Derecho Penal ante las exigencias del presente*. Cuadernos de Conferencias y Artículos. Bogotá. Colombia: Universidad del Externado de Colombia.
- Jescheck, H. (1981). *Tratado de Derecho penal. Parte general. Volumen primero*, Barcelona: Instituto. Pacífico
- Kindhäuser, U. (2009). Estructura y legitimación de los delitos de peligro del Derecho penal. *InDret*, 1, 1-19.
- Lacruz López, A. (2015). *Los bienes jurídicos como sistema de protección penal*. En Sistema de responsabilidad penal, 9-15, Madrid: Dykinson
- Lanzarote Martínez, P. A. (2019). El nuevo delito de abandono del lugar del accidente y otras importantes novedades de la inminente reforma del Código Penal en materia de imprudencia. *Diario La Ley*, (9359), 3.
- Maldonado, F. (2006). Reflexión sobre las técnicas de tipificación de los llamados "delitos de peligro" en el moderno derecho penal. *Revista de Estudios de la Justicia*, (7), 23-63.
- Mañalich, J. P. (2021). Peligro concreto y peligro abstracto. Una contribución a la teoría general de la parte especial del derecho penal. *Revista chilena de derecho*, 48(2), 79-100.
- Mendoza Buergo, B. (2002). La configuración del injusto (objetivo) de los delitos de peligro abstracto. *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 2ª Época, 9, 39-82.
- Octavio de Toledo, E. (1990). Función y límites del principio de exclusiva protección de bienes jurídicos. *Anuario de derecho penal y ciencias penales*, 43(1), 5-28.

- Orts Berenguer, E. (2019). *Delitos contra la seguridad colectiva (y III): Delitos contra la seguridad vial*. En J. L. González Cussac, (Coord.), *Derecho penal parte especial* (6ª ed.), Valencia: Tirant lo Blanch.
- Pérez-Sauquillo Muñoz, C. (2019). *Legitimidad y técnicas de protección penal de bienes jurídicos supraindividuales*. Valencia: Tirant lo Blanch.
- Rodríguez Devesa, J. M. (1971). *Derecho penal español. Parte general* (2ª ed.). Dykinson.
- Rodríguez Montañés, T. (1994). *Delitos de peligro, dolo e imprudencia*. Universidad Complutense.
- Rodríguez Mourullo, G. (1966). *La omisión de socorro en el Código Penal*. Tecnos
- Roxin, C. (2016), *¿Es la protección de bienes jurídicos una finalidad del Derecho penal?* En Hefendehl, von Hirsch, Wohler (eds.), edición española a cargo de Alcacer Guirao, Martín Lorenzo, Ortiz de Urbina Gimeno, *La teoría del bien jurídico, ¿Fundamento de legitimación del Derecho penal o juego de abalorios dogmático?*, Madrid: Marcial Pons.
- Roxin, C. (2008). *Derecho Penal, Parte General, Tomo I, Fundamentos. La estructura del delito* (Trad. Luzón Peña, Díaz y García Conlledo y De Vicente Remesal), Madrid: Aranzadi.
- Sánchez Benítez, C. (2020). Análisis crítico del delito de abandono del lugar del accidente (artículo 382 bis del Código penal español). *Revista de derecho y proceso penal*, (58), 117-138.
- Silva Sánchez, J. M. (2001). *La expansión del Derecho penal. Aspectos de la política criminal en las sociedades postindustriales* (2.ª ed.), Civitas.
- Silva Sánchez, J. (2012). *Aproximación al Derecho penal contemporáneo*, 3ª ed., Montevideo - Buenos Aires: Editorial B de f
- Schmidt, J. (1999). *Untersuchung zur Dogmatik und zum Abstraktionsgrad abstrakter Gefährdungsdelikte*, Marburgo: Elwert, N G.
- Teijón Alcalá, M., y Cámara Arroyo, S. (2022). *La negativa a someterse a las pruebas de alcohol y drogas. Un análisis de las cuestiones más controvertidas*. Anuario de derecho penal y ciencias penales, Tomo LXXV(MMXXII), 205-302.
- Terradillos Basoco, J. M. (2001). *Peligro abstracto y garantías penales*. En F. Morales Prats y G. Quintero Olivares (coords.), *El nuevo derecho penal español: estudios penales en memoria del profesor José Manuel Valle Muñiz*, 787-816. Aranzadi.
- Torío Lopez, A. (1981). *Los delitos del peligro hipotético*. Anuario de derecho penal y ciencias penales, 34(2-3), 825-848.

Trapero Barreales, M. A. (2019). Comentario urgente sobre la reforma penal vial y otros aspectos controvertidos. *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, 21-11, 1-61.

Von Liszt, F. (1925). *Tratado de Derecho penal*, tomo II, 3ª ed., Madrid: Reus.



### III.- RESEÑAS DE JURISPRUDENCIA







**Javier Ignacio Reyes López**  
Magistrado del Juzgado de Instrucción número 1  
de Alcalá de Henares. Decano

**RESEÑA DE JURISPRUDENCIA  
SALA 2ª TRIBUNAL SUPREMO**



## RESEÑA JURISPRUDENCIA SALA 2ª TRIBUNAL SUPREMO

**Sumario:** 1.- STS 653/2023, de 20 de septiembre de 2023. Delito de homicidio en grado de tentativa. Agentes de la Guardia Civil lesionados. Diferencia entre el *animus necandi* y *el leadendi*. 2.- STS 685/2023, de septiembre de 2023. Autoría y complicidad en los delitos contra la salud pública. Consumación y tentativa. 3.- STS 648/2023, de 27 de julio de 2023. Difusión de pornografía infantil con hechos particularmente degradantes. 4.- STS 614/2023, 14 de julio. Validez de las vigilancias policiales directas y el uso de fotografías en espacios privados. 5.- STS 576/2023, de 10 de julio. Intervención policial sin intérprete cualificado por razones de urgencia. Validez probatoria. 6.- STS 628/2023, 19 de julio. Daños causados en un ferrocarril mediante pintadas. 7.- STS 693/2023, de 27 de septiembre. Delito de revelación de secretos. Divulgación de imágenes sin consentimiento de la víctima. 8.- STS 647/2023, de 27 de julio. Delito contra la indemnidad sexual cometido por un fisioterapeuta. Interpretación del consentimiento de la víctima. Eficacia de la denuncia y de la voluntad de denunciar. 9.- STS 624/2023, de 18 de julio de 2023. Alevosía frustrada y alevosía convivencial. 10.- STCO 92/2023, de 11 de septiembre. Captación policial de imágenes en garajes comunitarios sin autorización judicial. 11.- STS 750/2023, de 11 de octubre. Cultivo de marihuana. Formas de participación. No cabe la comisión por omisión. 12.- STCO 68/2023 de 19 de junio. Vulneración del derecho del investigado a la información sobre los hechos que se le imputan y de acceso al procedimiento, como manifestaciones del derecho de defensa, cuando la causa se encuentra bajo secreto sumarial.

### 1.- STS 653/2023 del 20 de septiembre de 2023. Delito de homicidio en grado de tentativa. Agentes de la Guardia Civil lesionados. Diferencia entre el *animus necandi* y *el leadendi*<sup>1</sup>.

Antecedentes de hecho.

El Juzgado de Primera Instancia e Instrucción de Calamocha, instruyó una causa penal que posteriormente remitió a la Sección Única de la Audiencia Provincial de Teruel, Procedimiento Sumario Ordinario n.º 211/2021 contra Jaime, por dos delitos de homicidio en grado de tentativa, dos delitos de robo con fuerza, dos delitos de robo de uso de vehículo de motor, un delito de coacciones y otro contra la seguridad del tráfico.

En la parte que nos interesa y a la que nos ceñimos y que afecta a los disparos recibidos por los agentes de la Guardia Civil que perseguían al acusado, queda acreditado que el investigado se encontraba en la parte alta de la cuesta que conforma un callejón en situación de superioridad respecto de los agentes que se encontraban en una posición de

---

<sup>1</sup> Esta sentencia del Tribunal Supremo ha sido publicada en la base de datos del Centro de Documentación Judicial, CENDOJ. Roj: STS 3630/2023 - ECLI:ES:TS:2023:3630. Órgano: Tribunal Supremo. Sala de lo Penal. Sede: Madrid. Sección: 1. N.º de Recurso: 10653/2022. N.º de Resolución: 653/2023. Fecha de Resolución: 20/09/2023. Procedimiento: Recurso de casación penal. Ponente Excmo. Sr. D. Andrés Martínez Arrieta.

menor altura, a escasos metros de él. Lo vieron manipular un objeto que tenía ubicado sobre el asiento delantero de su vehículo. Bajó el agente del asiento del copiloto y cuando el agente que conducía el vehículo policial estaba apeándose, con una pierna fuera y medio cuerpo dentro, el acusado salió del vehículo de al lado y acto seguido encañonó hacia la cabeza de este último agente, efectuó un disparo y se le sobreelevó el arma, teniendo la escopeta apoyada en la cadera, disparo que no llegó a alcanzar al agente por la trayectoria de la bala y al haberse éste zafado, si bien, fue efectuado con desconsideración y menosprecio a la vida e integridad física del actuante y a la autoridad que representaba. Como respuesta, el agente NUM000 disparó su arma reglamentaria contra el encausado sin llegar a alcanzarle. Ese agente intentó realizar un segundo disparo, pero su arma se encasquilló. Entonces el agresor, discurrendo desde la parte trasera del vehículo policial y parapetándose en la puerta del mismo, alcanzó a aproximarse a unos dos metros y medio de él y realizó otro disparo, que alcanzó al agente cuando se encontraba de frente a su agresor y de pie.

Fruto del disparo, el agente NUM000 sufrió herida de bala en antebrazo y abdomen, con fractura conminuta de cúbito y radio, parálisis del nervio interóseo posterior y posterior diagnóstico de estrés agudo. Las heridas causaron un riesgo vital, que requirió tratamiento urgente, numerosas operaciones quirúrgicas con ingreso hospitalario, con estancia en la UCI y posterior prolongado tratamiento de rehabilitación, con secuelas tanto físicas como mentales

### Fundamentos jurídicos

La impugnación que formaliza la representación del condenado, la desarrolla en apenas media página y en la que se limita a enunciar motivos de impugnación casacional sin expresar un mínimo de desarrollo que permita realizar sobre el mismo un cuestionamiento de la sentencia impugnada que, no ha de olvidarse, es la sentencia dictada por el Tribunal Superior de Justicia, que en la apelación confirmó la condena por los delitos anteriormente relacionados y que el hecho probado recogen la expresión fáctica para su subsunción en la fundamentación de la sentencia.

Formaliza un primer motivo en el que se limita a señalar, la vulneración del artículo 852 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal por "la ausencia de motivación de la sentencia impugnada", sin especificar a qué sentencia se refiere, siendo nuestra función casacional la de revisar el objeto de la impugnación que no es otro que la sentencia de apelación. En todo caso, tanto la sentencia de primera instancia como la sentencia de apelación, contienen la precisa motivación sobre la valoración de la prueba que ha posibilitado la conformación del hecho probado, y la subsunción jurídica en los distintos delitos objeto de la condena. La impugnación de un recurso de casación no puede limitarse a la mera invocación de falta de motivación, cuando ésta además es existente. No alcanza a comprenderse el motivo de impugnación.

En el segundo motivo denuncia el error de derecho por la indebida aplicación del artículo 138, del Código Penal en lugar de aplicar el artículo 147 del mismo texto legal. Entiende, y así lo refleja en la única argumentación, que la subsunción procedente en el artículo 147 del Código Penal, delito de lesiones. El motivo carece de contenido casacional y debió ser inadmitido, toda vez que la fundamentación de la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Aragón recoge la motivación sobre el ánimo de matar con apoyo en la jurisprudencia de esta Sala sobre criterios para diferenciar el *animus*

*necandi del animus laedendi*, a partir del arma empleada en la acción; las manipulaciones realizadas sobre el mismo arma que distorsionan la salida de la munición; la distancia desde la que se efectúan los disparos, a dos metros y medio; y la causa por la cual no alcanzó a la víctima el primer disparo en el caso de uno de los agentes y en el caso del segundo agente contra el que dirigió el disparo cuando se encontraba parapetado tras la puerta del vehículo policial, y a la distancia de dos metros, sufriendo las lesiones en el brazo y abdomen, que requirieron numerosas intervenciones quirúrgicas y que han necesitado un año de perjuicio personal básico para la estabilización de sus heridas.

El Tribunal Superior de Justicia en su sentencia razona la concurrencia del ánimo de matar a partir del empleo de un arma mortífera, alterada en su configuración física para incrementar su capacidad de causar la muerte y el disparo en las dos ocasiones seguidas en dirección al lugar donde se encontraban los agentes, logrando alcanzar a uno en el brazo y abdomen. El tribunal razona la concurrencia del preciso ánimo de matar con una argumentación que en el recurso no se discute.

### Conclusiones.

Destaca esta STS por la minuciosidad de la descripción de la situación de hecho en la que se vieron involucrados dos agentes de la Guardia Civil para tratar de detener a un peligroso delincuente que finalmente fue reducido tras los disparos efectuados por otros actuantes, impidiendo su huida.

Sorprende además por la crítica al modo de formalizar el recurso de casación por la Defensa del condenado, que indica no debía haberse admitido a trámite.

Por último y con apoyo en elementos objetivos expuestos por los agentes en el atestado policial, diferencia entre el ánimo de matar y el de lesionar, con parámetros de reconocimiento y consecuencias jurídicas bien diferentes.

## **2.- STS nº 685/2023 de septiembre de 2023. Autoría y complicidad en los delitos contra la salud pública. Consumación y tentativa<sup>2</sup>.**

### Antecedentes de hecho

El Juzgado de Instrucción nº 1 de Cangas, instruyó las diligencias previas nº 718/2019, por delitos contra la salud pública y una vez abierto el juicio oral, lo remitió a la Sección Segunda de la Audiencia Provincial de Pontevedra, en el procedimiento Sumario Ordinario nº 72/2020, que dictó sentencia nº 18/2022, de fecha 26 de enero de 2022, que contiene los siguientes hechos probados: "Calixto, Cayetano y Celestino, cuyas circunstancias personales ya constan y sin antecedentes penales, entre los meses de septiembre y noviembre de 2019 actuaron al servicio de una estructura criminal internacional proveedora de estupefacientes, para el transporte por vía marítima desde Brasil hasta España de un cargamento de cocaína mediante el empleo de una embarcación semisumergible cuya tripulación integraban y desde la cual debían alijar la droga. Dicho

---

<sup>2</sup> Esta sentencia del Tribunal Supremo ha sido publicada en la base de datos del Centro de Documentación Judicial, CENDOJ. [STS de 21 de septiembre de 2023 - ROJ: STS 3637/2023](#). ECLI:ES:TS:2023:3637. Sala de lo Penal. Nº de Resolución: 685/2023. Nº Recurso: 10287/2023. Sección: 1. Ponente Excm. Sra. Dña. Susana Polo García.

cargamento de cocaína transportado en la embarcación semisumergible consistía en unos 152 fardos que contenían 3030 paquetes de la misma sustancia con un peso neto de 3047,907 kilogramos y una pureza del 80,35%, además de otro fardo con 20 paquetes también de cocaína, con un peso neto de 20,148 kilogramos y una pureza del 79,32%. De esta forma, resultaron unos 3068,055 kilogramos de cocaína con un valor en el mercado ilícito al que estaba destinado de 123.244.573€. Para la introducción en la provincia de Pontevedra de dicho cargamento de cocaína, con el acusado Celestino colaboraron activamente, conocedores de que se aproximaba a la costa gallega a bordo de la embarcación que transportaba aquel cargamento y sabedores de su propósito, que compartían, los acusados Ángel, Augusto, Pedro Jesús y Alexander. Los acusados Ángel y Augusto, mientras aún estaban en sus respectivas ciudades de residencia -Palma y Lleida- contactaron entre sí para ver de disponer de un camión, todoterreno o similar con que poder descargar el cargamento que traía la embarcación en que navegaba Celestino. Con tal finalidad Augusto llamó por teléfono a su conocido Pelayo, si bien esta gestión no resultó positiva...

Inicialmente la AP condenó a todos los acusados como autores de un delito contra la salud pública en la modalidad de sustancias que causan grave daño a la salud, consumado y con varias circunstancias agravantes a penas que para Pedro Jesús y Alexander, rondaban los siete años de prisión y una elevadísima multa.

El TSJ en grado de apelación respecto de la sentencia dictada por la AP, estima los recursos de las defensas y condena a Pedro Jesús como autor de un delito contra la salud pública en la modalidad de sustancias que no causan grave daño a la salud, por el hachís incautado en su domicilio, no por el alijo de cocaína y absuelve a Alexander.

### Fundamentos de Derecho

Vamos a centrarnos en el recurso que analiza la conducta de los acusados Alexander y Pedro Jesús.

Es difícil que en cualquier acción dirigida a acercar las sustancias estupefacientes al consumidor, no pueda subsumirse en alguno de los verbos nucleares de "promover", "facilitar" o "favorecer" el consumo ilegal de sustancias tóxicas previsto en el tipo penal, habiendo entendido esta Sala que, aún sin alcanzarse una detentación material de la droga, pueden llevarse a cabo acciones para facilitar el citado consumo.

Del anterior relato fáctico se desprende, sin duda, con respecto al acusado Alexander que la conducta llevada a cabo por el mismo es típica, estamos ante un favorecimiento de un delito de tráfico de drogas, ya que el tribunal de instancia olvida que la actividad del citado acusado, no sólo fue entregar lo que habían comprado los otros acusados, sino que aparcó el vehículo con las luces encendidas tal y como le había indicado Ángel a instancia de Celestino, quien le dijo que estaba cerca y que diese destellos con las luces para que pudiese orientarse en la noche, tras hundir la embarcación para esconderla y salvaguardar el cargamento de cocaína con la intención de poder disponer de él con posterioridad, y poder hacerse con las bolsas.

Por otro lado, en relación a Pedro Jesús, aunque en conversaciones con su hijo le dice que no quiere ir al lugar, acepta, con conocimiento de lo que hacía, llevar a Alexander como le pidió su hijo, todos los efectos que habían comprado en Decathlon City Ángel e

Augusto, para los tripulantes de la embarcación semisumergible, conducta que si bien no es encajable en la autoría del delito sí en la complicidad, ya que respecto a la calificación de su conducta como autoría o como complicidad, hemos dicho en la sentencia 478/2020, de 28 de septiembre, la jurisprudencia de esta Sala ha puesto de relieve la dificultad de apreciar la complicidad en el delito de tráfico de drogas del artículo 368 del Código Penal, dada la amplitud con la que se describe el tipo penal, en el que prácticamente se viene a utilizar un concepto extensivo de autor. De forma que la complicidad queda reducida a supuestos de contribución de segundo orden, no comprendidos en ninguna de las modalidades de conducta descritas en el artículo 368, y generalmente incluidas dentro de los supuestos encuadrados en lo que se ha llamado "favorecimiento del favorecedor", con lo que se hace referencia a conductas que sin promover, favorecer o facilitar directamente el consumo ilegal, auxilian a quien ejecuta los verdaderos actos típicos conforme al citado artículo 368 (SSTS núm. 93/2005, de 31-1; 115/010, de 18-2; 473/2010, de 27-4; 1115/2011, de 17-11; y 207/2012, de 12-3).

Y así, se afirma que respecto de la complicidad en sentido estricto esta Sala, ante casos de auxilio mínimo en los actos relativos al tráfico de drogas, que se vienen incluyendo en la gráfica expresión de "favorecimiento del favorecedor", viene optando por permitir, cuando se trata de supuestos de colaboración de poca relevancia, como ocurre, por ejemplo, en caso de tenencia de la droga que se guarda para otro de modo ocasional y de duración instantánea o casi instantánea, o en el hecho de simplemente indicar el lugar donde se vende la droga, o en el solo acompañamiento a ese lugar (STS 1276/2009, de 21-12).

En consecuencia, dado el amplio concepto de autor al que se ha hecho referencia, así ha de ser calificada su conducta de Alexander y de complicidad la de Pedro Jesús, ambos de una tentativa de delito, pues como hemos dicho anteriormente la apreciación de la tentativa requiere, con arreglo a la doctrina jurisprudencial, no haber participado en las operaciones previas al transporte ni llegar a tener la disponibilidad efectiva de la droga. Se trata, pues, del supuesto de quien o quienes, totalmente ajenos al concierto inicial para el transporte, intervienen después mediante una actividad netamente diferenciada, que es lo que pasa en el presente caso.

La jurisprudencia afirma que en los delitos cometidos mediante el transporte a distancia de la droga las personas que entran a colaborar o realizar su acción delictiva ya cuando la droga ha sido transportada, y que por lo tanto no intervienen en acuerdo previo alguno a su transporte, no pueden considerarse como autores de un delito consumado si no llegan ni a contribuir en los actos de transporte ni a tener después disposición de la sustancia estupefaciente". (SSTS 774/2022, de 21 de septiembre, con cita de la sentencia 313/2017 de 3 mayo de 2017).

Consideramos que los hechos son constitutivos de un delito contra la salud pública en grado de tentativa, no consumado, porque no hay prueba de que los acusados participaran en la adquisición y traslado de la droga en una embarcación, no iba dirigida a los mismos, ni tuvieron la más mínima disposición de la sustancia estupefaciente.

### Conclusiones.

Peligrosa senda abierta por el TS en esta sentencia, toda vez que el riguroso pronunciamiento condenatorio de la AP queda neutralizado por el del TSJ, que estima la



apelación de las Defensas y modifica los hechos probados. Y no sólo eso, la STS dista un abismo de la primera condena de la AP, puesto que no sólo distingue con cierta dificultad y más retórica que acierto entre autoría y complicidad, sino que también amplía en demasía la interpretación de la tentativa en los delitos contra la salud pública, lo que lleva a una condena extremadamente irrisoria para el último eslabón de esa organización criminal, con penas que oscilan entre los nueve meses y el año y medio de prisión.

### **3.- STS nº 648/2023 de 27 de julio de 2023. Difusión de pornografía infantil con hechos particularmente degradantes<sup>3</sup>.**

#### Antecedentes de hecho

El Juzgado de Instrucción nº Tres de Valladolid inició Diligencias Previas (PA nº 1584/2016) contra Jesús María. Una vez concluidas las remitió a la Sección Cuarta de la Audiencia Provincial de Valladolid que dictó sentencia con fecha 29 de marzo de 2021 que recoge los siguientes hechos probados: "PRIMERO.- El acusado Jesús María, mayor de edad y sin antecedentes penales, al menos desde el día 1 de enero de 2016 y hasta el 14 de noviembre de 2016, ha venido descargando y compartiendo de forma consciente archivos de foto y vídeo con contenido explícito de pornografía infantil de menores de corta edad hasta 14 años, empleando para ello el programa eMule de intercambio de datos Peer o Peer (P2P), a través de las redes DIRECCION000 y DIRECCION001, utilizando la línea telefónica NUM000, asociado a la IP NUM001, instalada en su domicilio sito en la CALLE000 nº NUM002 de DIRECCION002 (Valladolid), con login de conexión DIRECCION003. SEGUNDO. Dado que fueron detectadas hasta 95 descargas se solicitó mandamiento de entrada y registro que se autorizó por el auto del Juzgado de Instrucción nº 3 de Valladolid de fecha 7 de noviembre de 2016, y en el que fueron intervenidos varios discos duros, dos de ellos correspondientes a los ordenadores utilizados y varios pendrives...

#### Fundamentos jurídicos

Nuestra jurisprudencia ha evolucionado desde entender que el mero uso de un programa de esa clase P2P supone, a nivel de usuario, el conocimiento de que se facilita la difusión a terceros de todo aquel material descargado que se almacene en las referidas carpetas, a establecer que tal elemento subjetivo no puede presumirse sobre la base de ese único dato, de forma que será preciso, en cada caso, valorar expresamente las pruebas que acrediten tal conocimiento. A tal efecto, hemos declarado que en lo que al dolo se refiere, basta con que sea eventual, es decir que el agente actúe con conocimiento de la previsibilidad de que la utilización del programa permite el acceso a terceras personas del material así obtenido (STS 680/2010). Pero igualmente hemos señalado que no es correcto deducir tal conocimiento del mero uso del programa, sino que es preciso, en cada caso, establecer su existencia desde el análisis de las circunstancias acreditadas. En este sentido, el Pleno no jurisdiccional de la Sala Segunda celebrado el 27 de octubre de 2009, acordó que: "establecida la existencia del tipo objetivo de la figura de facilitamiento de la difusión de la pornografía infantil del artículo 189.1.b) CP, en cuanto al tipo subjetivo, la verificación

---

<sup>3</sup> Esta sentencia del Tribunal Supremo ha sido publicada en la base de datos del Centro de Documentación Judicial, CENDOJ. [STS de 27 de julio de 2023 - ROJ: STS 3550/2023](#). ECLI:ES:TS:2023:3550. Sala de lo Penal. Nº de Resolución: 648/2023. Nº Recurso: 4819/2021. Sección: 1. Ponente Excmo. Sr. D. Antonio del Moral García.

de la concurrencia del dolo se ha de realizar evitando caer en automatismos derivados del mero uso del programa". Acuerdo recogido luego en algunas sentencias como la STS 340/2010.

Es claro, por lo tanto, que la demostración del dolo exige algo más que la prueba del mero uso del programa. En este sentido, ha señalado esta Sala que se ha de tener en cuenta el número de elementos que son puestos en la red a disposición de terceros, para lo que se tomará en consideración la estructura hallada en la terminal, archivos alojados en el disco o discos duros, u otros dispositivos de almacenamiento, el número de veces que son compartidos pues este parámetro deja huella o rastro en el sistema informático, la recepción por otros usuarios de tales imágenes o vídeos como procedentes del terminal del autor del delito. Y cuantas circunstancias externas sean determinadas para llegar a la convicción de que tal autor es consciente de su actividad de facilitar la difusión de pornografía infantil, entre las que se tomará el grado de conocimiento de la utilización de sistemas informáticos que tenga el autor del delito (STS 340/2010)".

Ya hemos dicho que las manifestaciones del acusado y sus conocimientos profesionales permiten desechar cualquier duda en cuanto al dolo, al menos eventual.

#### Conclusiones.

Interesante matiz que incorpora esta STS con cita de una línea jurisprudencial uniforme, asentada y consolidada, por la que el mero uso de programas de intercambio de archivos como el 2P2 no debe llevar aparejado automáticamente el calificativo de difusión, si no hay una prueba fehaciente de ese conocimiento y de la voluntad de realizarlo.

#### **4.- STS 614/2023, 14 de julio. Validez de las vigilancias policiales directas y el uso de fotografías en espacios privados<sup>4</sup>.**

##### Antecedentes de hecho.

El Juzgado de Instrucción número 6 de Castellón incoó diligencias previas de procedimiento abreviado 644/2019 por delitos contra la salud pública, contra varias personas y una vez decretada la apertura del juicio oral se remitió para su enjuiciamiento a la Audiencia Provincial de Castellón, Sección Segunda, dictando el 8 de julio de 2021 sentencia en la que se contienen los siguientes hechos probados: "ÚNICO.- Con motivo de las investigaciones realizadas por funcionarios del Cuerpo Nacional de Policía de la Comisaría de Castellón, Grupo UDYCO, se tuvo conocimiento que, al menos desde marzo de 2019, la vivienda sita en la zona del DIRECCION000, en concreto en el DIRECCION001 NUM000 de la localidad del Grao de Castellón, era un punto de venta de sustancias estupefacientes por parte de sus residentes los acusados Severino, mayor de edad y con antecedentes penales no computables a efectos de reincidencia, Zaida, presunta hermana del anterior, mayor de edad y con antecedentes penales susceptibles de cancelación, Adelina, pareja sentimental del anterior, mayor de edad y sin antecedentes

---

<sup>4</sup> Esta sentencia del Tribunal Supremo ha sido publicada en la base de datos del Centro de Documentación Judicial, CENDOJ. [STS de 14 de julio de 2023 - ROJ: STS 3487/2023](#). ECLI:ES:TS:2023:3487. Sala de lo Penal. N° de Resolución: 614/2023. N° Recurso: 6438/2021. Sección: 1. Ponente Excmo. Sr. D. Eduardo de Porres Ortiz de Urbina.

penales, y Victorino, mayor de edad y con antecedentes penales no computables a efectos de reincidencia, llevándose a cabo vigilancias en el lugar que corroboraron dichos extremos...

### Fundamentos jurídicos

En un primer recurso, con una deficiente estructura, por cuanto no se precisan con la debida separación los motivos de impugnación, se formulan dos argumentos impugnatorios diferenciados. En el primero de ellos, con cita del artículo 588 quinquies a) de la Lecrim, se afirma la nulidad tanto de las fotografías tomadas por la policía del jardín del domicilio del recurrente, como de las vigilancias policiales realizadas sobre dicho jardín que no contaron con la preceptiva autorización judicial. Entiende el recurrente que la injerencia sobre el domicilio puede ser física o virtual y ésta se produce cuando se lleva a cabo una observación clandestina de lo que acontece en su interior. En el segundo, sostiene que la nulidad de las imágenes obtenidas y de las vigilancias realizadas sobre la vivienda debe extenderse a las pruebas que derivan de ellas, si bien en el escrito de recurso no se precisan cuáles puedan ser esas pruebas reflejas o derivadas. El artículo 18.2 CE dispone que el domicilio es inviolable y que ninguna entrada o registro en el mismo se puede hacer sin consentimiento del titular o sin autorización judicial y en la STC 22/1984, de 17 de febrero, se precisó que "este precepto contiene dos reglas distintas: una tiene carácter genérico o principal, mientras la otra supone una aplicación concreta de la primera, y su contenido es por ello más reducido. La regla 1ª define la inviolabilidad del domicilio, que constituye un auténtico derecho fundamental de la persona, establecido, según hemos dicho, para garantizar el ámbito de privacidad de ésta, dentro del espacio limitado que la propia persona elige y que tiene que caracterizarse precisamente por quedar exento o inmune a las invasiones o agresiones exteriores, de otras personas o de la autoridad pública. Como se ha dicho acertadamente, el domicilio inviolable es un espacio en el cual el individuo vive sin estar sujeto necesariamente a los usos y convenciones sociales y ejerce su libertad más íntima. Por ello, a través de este derecho no sólo es objeto de protección el espacio físico en sí mismo considerado, sino lo que en él hay de emanación de la persona y de esfera privada de ella. Interpretada en este sentido, la regla de la inviolabilidad del domicilio es de contenido amplio e impone una extensa serie de garantías y de facultades, en las que se comprenden las de vedar toda clase de invasiones incluidas las que puedan realizarse sin penetración directa por medio de aparatos mecánicos, electrónicos u otros análogos".

A partir de esta doctrina constitucional la sentencia de apelación, la del TSJ, aplicando el artículo 588 quinquies a) de la Lecrim, ha declarado la nulidad de las fotografías obtenidas por la policía del jardín del domicilio de los investigados. El citado precepto autoriza a los agentes policiales a la captación y grabación de imágenes de la persona investigada "cuando se encuentre en un lugar o espacio público" y el jardín de la vivienda no tiene esa consideración sino la de un anexo de la propia vivienda, protegido frente a invasiones o injerencias externas.

La sentencia impugnada da respuesta a una cuestión susceptible de muchos matices, en función de la actuación concreta que se analice pero, conforme al precepto que acabamos de citar y como regla general, la grabación de imágenes desde el exterior en un domicilio que, como en este caso, estaba protegido del exterior por una valla, precisa de autorización judicial, porque pueden resultar afectados derechos constitucionales como la intimidad domiciliaria y la propia imagen, todo ello sin perjuicio

de situaciones excepcionales que no es el caso analizar en este momento, porque la declaración de nulidad de la sentencia impugnada no ha sido cuestionada por ninguna de las partes.

Lo que se interesa, empero, es que la nulidad se extienda a las vigilancias policiales realizadas sobre esa misma dependencia, pretensión con la que no nos identificamos.

En la STS 329/2016, de 20 de abril, argumentamos que "ningún derecho fundamental vulnera el agente que percibe con sus ojos lo que está al alcance de cualquiera. El agente de policía puede narrar como testigo cuanto vio y observó cuando realizaba tareas de vigilancia y seguimiento. Nuestro sistema constitucional no alza ningún obstáculo para llevar a cabo, en el marco de una investigación penal, observaciones y seguimientos en recintos públicos. A juicio de la Sala, sin embargo, la fijación del alcance de la protección constitucional que dispensa el art. 18.2 de la CE sólo puede obtenerse adecuadamente a partir de la idea de que el acto de injerencia domiciliaria puede ser de naturaleza física o virtual. En efecto, la tutela constitucional del derecho proclamado en el apartado 2 del art. 18 de la CE protege, tanto frente la irrupción incontestada del intruso en el escenario doméstico, como respecto de la observación clandestina de lo que acontece en su interior, si para ello es preciso valerse de un artilugio técnico de grabación o aproximación de las imágenes. El Estado no puede adentrarse sin autorización judicial en el espacio de exclusión que cada ciudadano dibuja frente a terceros. Lo proscriben el art. 18.2 de la CE y se vulnera esa prohibición cuando sin autorización judicial y para sortear los obstáculos propios de la tarea de fiscalización, se recurre a un utensilio óptico que permite ampliar las imágenes y salvar la distancia entre el observante y lo observado".

La sentencia 329/2016 que acabamos de citar menciona dos precedentes de esta Sala que ilustran nuestro criterio. La STS 15 abril 1997 (rec. 397/1996), dando respuesta a un supuesto de hecho de significativas coincidencias con el que nos ocupa, se declaró que "... en lo concerniente a si la observación realizada a través de una ventana requiere autorización judicial, la Sala estima que la respuesta también debe ser negativa. En efecto, en principio, la autorización judicial siempre será necesaria cuando sea imprescindible vencer un obstáculo que haya sido predispuesto para salvaguardar la intimidad. Cuando, por el contrario, tal obstáculo no existe, como en el caso de una ventana que permite ver la vida que se desarrolla en el interior de un domicilio no es necesaria una autorización judicial para ver lo que el titular de la vivienda no quiere ocultar a los demás...".

Y en la STS de 18 febrero 1999 (rec. 17/1998) se razonó así: "... en el caso presente se trata de un patio perceptible directamente desde el exterior, según la sentencia recurrida, y que, incluso teniendo la consideración funcional de domicilio, está expuesto al público con carácter permanente, precisa. En estas circunstancias, y de acuerdo con lo anteriormente significado, no podemos compartir el juicio del Tribunal *a quo* de que se haya producido una vulneración del derecho a la inviolabilidad del domicilio de la acusada ni de la intimidad o privacidad de la misma. Los agentes de policía que visualizaron directamente el repetido patio y observaron a quienes se encontraban en él procedentes de la calle, no hacían más que lo que cualquiera podía hacer; contemplaban y miraban lo que cualquiera podía mirar y observar ante la ausencia de obstáculos que perturbaran, impidieran o - simplemente- dificultaran la curiosidad de los demás. Por ello no ha tenido lugar ninguna infracción a la privacidad o a la intimidad y, por ello, la prueba

obtenida a partir de esas observaciones es perfectamente lícita y válida desde la perspectiva constitucional".

Entendemos, en fin, que las vigilancias policiales no incurren en el vicio de nulidad que se denuncia.

### Conclusiones.

El principio de nulidad de las pruebas obtenidas directa o indirectamente con violación de derechos fundamentales, que es conocido la teoría de los frutos del árbol envenenado (*fruit of the poisonous tree*) es muy extenso y ha sido objeto de diversas restricciones para situarlo en una dimensión razonable y una de esas restricciones es la llamada excepción del descubrimiento inevitable (*inevitable discovery*) que excluye la nulidad de la prueba refleja cuando las circunstancias hubieran llevado igualmente a la práctica de la misma.

El hallazgo o descubrimiento inevitable es una formulación o supuesto perfeccionado de la teoría de la prueba independiente y fue también formulada por primera vez en la jurisprudencia americana en el caso (Nix vs Williams-1984) y ha sido aplicado por el TS en numerosas ocasiones. Muestra de ello fue la STS 974/1997, de 4 de julio, en la que se desestimó una petición de nulidad de una aprehensión de drogas, que vino precedida de una intervención telefónica insuficientemente motivada, porque, al margen de la intervención y antes de ella, el acusado era objeto de vigilancias y seguimientos que habrían conducido igualmente al descubrimiento de la reunión en la que se produjo la entrega del alijo.

Así pues, la captación de imágenes mediante el uso de algún medio técnico por la Policía en el interior de un domicilio o en uno de sus anexos, como un patio, exigiría autorización judicial, porque el art 588 quinquies a) de la Lecrim sólo prevé la posible captación de imágenes por la Policía sin autorización judicial, si se tratase de espacios públicos. En la Lecrim no está prevista como medida tecnológica independiente, la captación de imágenes en espacios privados; sí solapada a la sonorización. Eliminada la prueba obtenida mediante el uso de esos dispositivos, tiene plena validez la observancia realizada directamente por los agentes.

Este pronunciamiento del TS me da que pensar en el terreno de las conjeturas, quimeras e hipótesis, sobre otra medida tecnológica como el balizamiento y respecto de la nulidad de una geolocalización de un vehículo a motor y la validez del seguimiento del operativo efectuado sobre el mismo turismo y sus ocupantes. Con precisión quirúrgica podría eliminarse la primera línea de investigación si fuera nula y mantenerse la otra a efectos incriminatorios.

## **5.- STS 576/2023, de 10 de julio. Intervención policial sin intérprete cualificado por razones de urgencia. Validez probatoria.<sup>5</sup>**

### Antecedentes de hecho

El Juzgado de Instrucción número 14 de Barcelona incoó diligencias previas número 209/2018, por delitos contra la salud pública, contra Secundino y Serafín, que una vez decretada la apertura del juicio oral se remitió para su enjuiciamiento a la Audiencia Provincial de Barcelona, Sección Novena, que dictó sentencia el 13/01/2020 con el siguiente relato de hechos probados: "ÚNICO: Probado y así expresamente se declara que Secundino, mayor de edad, de nacionalidad pakistaní, anteriormente; circunstanciado, sin antecedentes penales y Serafín, mayor, de edad, de nacionalidad india, anteriormente circunstanciado, y sin antecedentes penales, quienes entre los días que a continuación se dirán, residían en la vivienda sita en CALLE000 n° NUM000 la de Barcelona, la que destinaban a la venta y distribución de sustancias estupefacientes a terceras personas a cambio de dinero. Los acusados captaban a los compradores en las zonas turísticas de la ciudad de Barcelona, a quienes les ofrecían la adquisición de todo tipo de sustancia estupefaciente, como marihuana, mdma, heroína o cocaína a cambio de dinero. Una vez aceptaban el intercambio, los compradores, eran acompañados al piso anteriormente referido donde se hacía la entrega de las sustancias estupefacientes y se abonaba el precio por la misma por los compradores.

Durante las vigilancias policiales llevadas a cabo en febrero de 2018, se efectuaron las siguientes intervenciones: El 8 de febrero de 2018 sobre las 23.37 horas, el acusado Secundino contactó con el turista británico Luis Pablo a quién ofreció la adquisición de sustancia estupefaciente...Sobre las 22.25 horas del 9 de febrero de 2018, el acusado Secundino contactó con el turista argelino Abelardo a quien tras ofrecerle la adquisición de sustancia estupefaciente, lo acompañó hasta el piso antes indicado donde adquirió un envoltorio de plástico con sustancia polvorienta y tras los análisis pertinentes resultó ser cocaína...Ese mismo día 9 de febrero de 2018, alrededor de las 23.00 horas, el acusado Secundino contactó con Antón, turista sueca, a quien acompañó hasta el piso para adquirir una bolsita con autocierre que contenía marihuana...Sobre las 23 horas del 15 de febrero de 2018, el acusado Secundino captó al turista norteamericano Carmelo a quien le ofreció la adquisición de sustancia. Lo acompañó al piso indicado, donde aquél a cambio de 80€ adquirió una bolsita con autocierre, una contenía cocaína...

### Fundamentos jurídicos

Una de las cuestiones que plantea el impugnante es la validez de las actas de intervención de sustancia realizadas a supuestos compradores, dado que eran extranjeros y las actas se confeccionaron sin la intervención de intérprete, lo que origina según el recurso, una sombra de duda sobre los testimonios de los agentes policiales.

Nadie discute que la utilización de intérpretes es imprescindible cuando los que intervienen en el proceso, investigados, acusados, testigos o peritos, no conocen el idioma

---

<sup>5</sup> Esta sentencia del Tribunal Supremo ha sido publicada en la base de datos del Centro de Documentación Judicial, CENDOJ. [STS de 10 de julio de 2023 - ROJ: STS 3080/2023](#). ECLI:ES:TS:2023:3080. Sala de lo Penal. Nº de Resolución: 576/2023. Nº Recurso: 5091/2021. Sección: 1. Ponente Excmo. Sr. D. Eduardo de Porres Ortiz de Urbina.



del tribunal o no pueden expresarse en dicho idioma pero como derecho constitucional sólo se reconoce en relación con los acusados.

Esta Sala ha proclamado el derecho del acusado a servirse de un intérprete, cuando no conozca la lengua española, como uno más de los elementos que integran el derecho a un proceso con todas las garantías, que deriva directamente de la Constitución, en cuanto reconoce y garantiza el derecho a no sufrir indefensión (SSTS 70/2019, de 7 de febrero y STC 188/1991, de 3 de octubre).

En el mismo sentido se expresa el artículo 6.3 c) Convenio para la Protección de los Derechos Humanos y Libertades Fundamentales, y en el art. 14.3 f) del Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Políticos, que garantizan el derecho de toda persona a ser asistida gratuitamente de un intérprete si no comprende o no habla la lengua empleada en la Audiencia o en el Tribunal. También la Directiva 2010/64/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de octubre de 2010, dispone en su artículo 2º que el derecho a la interpretación y traducción en los procedimientos penales "se aplicará a cualquier persona a partir del momento en que las autoridades competentes de un Estado miembro pongan en su conocimiento, mediante notificación oficial o de otro modo, que es sospechosa o está acusado de haber cometido una infracción penal y hasta la conclusión del proceso".

Tanto esta Directiva como la Directiva 2012/13/UE, relativa al derecho de información en los procesos penales, han sido traspuestas a nuestro ordenamiento por la Ley Orgánica 5/2015, de 27 de abril, que ha dado nueva redacción a los artículos 123 a 127 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal. En dichos preceptos se hace una regulación detallada del derecho de los imputados o acusados que no sepan castellano o el idioma en el que se desarrollen las actuaciones a la intervención de intérprete, así como a la traducción de las actuaciones. También el artículo 520 h) del mismo texto legal reconoce expresamente el derecho del detenido al intérprete.

En este caso, sin embargo, la ausencia de intérprete no se denuncia en relación con declaraciones de investigados sino con las actas de intervención de sustancias, levantadas por los agentes policiales en el marco de las investigaciones policiales previas a la incoación del procedimiento penal.

La Lecrim no hace una referencia singularizada a la exigencia de intérprete en el atestado cuando se realicen diligencias con ciudadanos que no entiendan el español (artículos 769 a 772), pero señala que el atestado "se extenderá de acuerdo con las normas generales de esta ley", lo que permite afirmar que, como regla general, la toma de declaración de testigos deberá realizarse por medio de intérprete, en las condiciones exigidas por los artículos 441 y siguientes de la Lecrim. Sin embargo, de este precepto no puede colegirse que en diligencias urgentes como la que aquí se analiza sea razonable y procedente exigir que la policía vaya acompañada de intérpretes para traducir lo que pueda decir un testigo, ya que cuando se llevan a cabo esa clase de diligencias, vigilancias, no se puede saber si la persona con la que se va a practicar la actuación desconoce el español y, en caso de ser extranjero, qué idioma utiliza. Tampoco tendría justificación y sería ilegal que por esta sola causa el testigo fuera trasladado a las dependencias policiales y detenido hasta localizar un intérprete.



En este tipo de situaciones, en las que además, la información que se pretende del testigo es muy sencilla, la identificación del lugar del que procede la droga que se aprehende, es admisible que los agentes policiales interroguen al testigo *in situ* y se comuniquen con él, traduciendo sus manifestaciones si tienen recursos lingüísticos para ello o incluso a través de lenguaje gestual. Lo determinante no es tanto lo que pueda decir el testigo sino la ocupación de la sustancia y la posterior declaración del agente policial en el juicio describiendo los detalles del hecho, lugar en el que se produjo la transacción, detalles de la misma, lugar del que procedía el testigo y donde adquirió la sustancia, etc., ya que suele ser frecuente, por otra parte, que el testigo o no comparezca en el juicio o manifieste lo contrario de lo que dijo al agente policial.

En la STS 51/2020, de 17 de febrero, nos enfrentamos a un caso que guarda similitudes con el presente. Se analizó la regularidad de una diligencia de entrada y registro de una persona que no conocía el español y dijimos que "es claro que como diligencia que afecta a los derechos fundamentales de una persona sospechosa de haber cometido una infracción penal y cuyo resultado puede ser utilizado como prueba en su contra, el derecho del imputado a la interpretación integrado en su derecho de defensa aconseja que se practique con intérprete, en caso de conocerse previamente el desconocimiento del idioma español por parte del imputado, y siempre que no lo impidan razones de urgencia, dada la especial naturaleza de la diligencia o la imposibilidad de disponer de un intérprete del idioma del imputado". Por tanto, las razones de urgencia pueden ser justificación suficiente para prescindir del intérprete y si eso es así en una diligencia judicial con intervención del investigado, con mayor razón se puede seguir el mismo criterio en actuaciones urgentes de la policía con testigos.

En la reciente STS 266/2023, de 19 de abril, se analizó un caso muy similar al que ahora contemplamos. Se trataba de un agente de policía que en el curso de una investigación en una embarcación con emigrantes interrogó a los embarcados porque conocía el idioma árabe, obteniendo datos de relevancia para continuar con las pesquisas. Esta Sala argumentó que "ninguna objeción razonable puede haber a que un agente de policía, conocedor de la lengua empleada por los testigos o víctimas de un particular suceso, se sirva de su particular conocimiento de aquélla para entrevistarse con ellos en un primer momento, pudiendo así adoptar con la celeridad precisa las primeras actuaciones en protección de aquéllas y orientadas a la identificación de los posibles responsables de los hechos. Nada tiene esto que ver con las prevenciones que, ya en el marco del procedimiento judicial, se contienen en los artículos 440 y 441 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, relativas a las declaraciones de los testigos que no entendieren o no hablaren el idioma español. En tales casos, y desde luego también cuando sea el investigado quien se encuentre en ese trance, sí será preciso contar con un intérprete designado en la forma legalmente prevista. Desde luego, incluso en el marco de las actuaciones policiales, la declaración del detenido o de la persona que resulte sospechosa de la comisión de algún hecho delictivo, carecerá de todo valor si quien formula las preguntas y recibe las respuestas actúa también como intérprete en la declaración. Pero muy diferente es el caso de esas primeras intervenciones con relación a quienes pudieran haber sido víctima de un hecho delictivo. Nada impide, ningún interés digno de protección se beneficiaría con ello, que el agente que recibe la denuncia proceda, cuando le sea posible a su traducción; ni tampoco que se obtengan por ese procedimiento datos precisos para el auxilio de las posibles víctimas o identificación de los eventuales responsables. Fácilmente se comprenderá que ninguna tacha de ilicitud podría identificarse en la interlocución de un agente de policía con la posible víctima de cualquier hecho delictivo,

aprovechando aquel sus conocimientos de alguna lengua extranjera, para escuchar y comprender su relato, prestarle la primera asistencia y venir en conocimiento de cualesquiera datos relevantes acerca de la identidad del supuesto agresor. Y esto es lo que aquí sucedió".

En las primeras diligencias de investigación, en las que la urgencia en su realización es un factor determinante, ninguna ilicitud se advierte en que al agente de policía utilice su conocimiento de un idioma extranjero para dirigirse a testigos y obtener la información necesaria para la continuación de sus averiguaciones, ya que será habitual que en ese momento ni se haya podido prever la necesidad de intérprete ni se cuente con él para la práctica de los interrogatorios, todo ello sin perjuicio de que el agente comparezca en el juicio para ratificar el contenido de la diligencia, sometiéndose a la contradicción del plenario, dando las explicaciones procedentes sobre las circunstancias en que se desarrolló la diligencia y el resultado del interrogatorio.

A este respecto conviene recordar que la Lecrim es muy flexible en lo que atañe a la cualificación profesional del intérprete, que puede ser distinta en función de las disponibilidades que se tengan para su designación en el momento de la práctica del interrogatorio. Como recuerda la STS 51/2020, de 17 de febrero, en la que se hace un minucioso estudio del derecho al intérprete en nuestro proceso penal, la Lecrim no exige titulación oficial del intérprete (artículo 441 y 762.8) y la cualificación de los traductores no puede considerarse un presupuesto *sine qua non* para asegurar la legitimidad constitucional del acto procesal del interrogatorio. Lo determinante es que quede descartado todo riesgo de que, como consecuencia de la falta de pericia del intérprete designado, se arrojen dudas sobre la fidelidad de su traducción a lo que realmente ha querido expresar el imputado o el testigo, cuestión que habrá de valorarse no sólo en atención a la cualificación del intérprete sino al tipo de conversación que se desarrolle, que puede ser más o menos elemental, y al momento en el que tenga lugar, que puede venir condicionada por la urgencia de su práctica.

Si bien estos preceptos se refieren a los interrogatorios realizados en el proceso judicial y no están pensados para un supuesto como el aquí analizado, permiten deducir un principio o regla de utilidad para este caso: La cualificación del intérprete no es presupuesto de la legalidad de la traducción hasta el punto de que en función de las circunstancias y ante la falta de disponibilidad de un intérprete la traducción puede ser realizada por cualquier persona que conozca el idioma extranjero, por lo que la traducción realizada por el agente policial en situaciones de urgencia como la que en este caso ha sido analizada, no tiene tacha de ilegalidad alguna.

Precisado lo anterior, los agentes policiales que intervinieron en las diligencias de aprehensión comparecieron en el juicio y declararon sobre lo que vieron personalmente, y era que los distintos compradores accedían al domicilio vigilado y salían con la droga que posteriormente era aprehendida. Al margen de lo que dijeran los compradores, los agentes relataron hechos de los que fueron testigos presenciales, de ahí que las manifestaciones de los compradores que se reflejaron en las actas de aprehensión no hayan sido elemento probatorio determinante para el pronunciamiento de condena. Por lo tanto, la falta de intérprete ni constituye una irregularidad procesal ni es una deficiencia que tenga relevancia en la información aportada por los agentes de policía que, junto con el resto de pruebas conforman un bagaje probatorio suficiente y sólido para el pronunciamiento de condena.

## Conclusiones.

Interesante valoración del TS sobre la actuación policial en situación de urgencia, cuando las primeras pesquisas pueden ser determinantes para el desarrollo de la posterior investigación. Validez de la traducción policial realizada *in situ* por los agentes que disponen de conocimientos propios del idioma extranjero, sobre elementos esenciales y accesorios en la averiguación de hechos criminales.

Como bien señala esta STS nº 576/2023, si las razones de urgencia pueden ser justificación suficiente para prescindir del intérprete y si eso es así en una diligencia judicial con intervención del investigado, con mayor razón se puede seguir el mismo criterio en actuaciones urgentes de la policía con testigos.

## **6.- STS 628/2023, 19 de julio. Daños causados en un ferrocarril mediante pintadas<sup>6</sup>.**

### Antecedentes de hecho

El Juzgado de lo Penal nº 23 de Barcelona en el PA con el nº 442/2019, contra Armando, Arturo, Aurelio, Bernardino, Blas y Casimiro, que con fecha 1 de febrero de 2021 dictó Sentencia que contiene los siguientes hechos probados: ÚNICO.- Los acusados, Armando, Aurelio, Bernardino, Blas y Casimiro, todos ellos mayores de edad y sin antecedentes penales salvo Blas que le constan pero no son computables, sobre las 02.30 horas del 23/12/17, puestos de común acuerdo detuvieron el convoy del metro de la línea 1 en la estación de Baró de Viver de esta ciudad accionando el pulsador de emergencia, para, a continuación, realizar pintadas a ambos lados de los vagones del metro con sprays de pintura, cuyos costes de limpieza y adecentamiento han sido tasados en 4175,31 euros". El Juzgado de lo Penal dictó una sentencia absolutoria que la Audiencia Provincial confirmó, alzándose el Ministerio Fiscal en casación.

### Fundamentos jurídicos

La STS estima el recurso del Ministerio Fiscal y condena a los acusados inicialmente absueltos, como autores de un delito menos grave de daños.

Afirma el TS que la jurisprudencia menor, en efecto, estaba dividida. Alguna Audiencia sostuvo que cuando la acción encaminada a restaurar el estado de los bienes sobre los que se realizaron los dibujos o grafitis no sobrepasara la mera limpieza, estaríamos ante un mero deslucimiento, atípico tras la despenalización de la falta específica (antiguo art. 626 CP). En cambio, si la retirada de las pinturas genera un menoscabo o deterioro real del objeto que exija su reposición, sería de aplicación el art. 263 CP. El importe del menoscabo determinaría si estábamos ante un delito leve o menos grave. El tipo penal del delito de daños exige un resultado dañoso que se concreta en la destrucción o inutilización del bien sobre el que se actúa.

---

<sup>6</sup> Esta sentencia del Tribunal Supremo ha sido publicada en la base de datos del Centro de Documentación Judicial, CENDOJ. [STS de 19 de julio de 2023 - ROJ: STS 3485/2023](#). ECLI:ES:TS:2023:3485. Sala de lo Penal. Nº de Resolución: 628/2023. Nº Recurso: 4062/2021. Sección: 1, Ponente Excmo. Sr. D. Antonio del Moral García.

Otros Juzgados y Tribunales provinciales, por el contrario, afirmaban la incardinabilidad en el delito de daños de la conducta analizada. Dañar significa causar un perjuicio. Quien desluce lo provoca; más aún en casos en los que la modificación del aspecto exterior diferencia el objeto de los restantes idénticos, dificultando o impidiendo la uniformidad estética adecuada para una determinada función.

El tipo penal del art. 263 CP, -delito de daños- describe como conducta típica la causación de daños en propiedad ajena. La vertiente objetiva consiste en causar un daño, no comprendido en otros títulos, en propiedad ajena. En el concepto de daños suelen considerarse la destrucción, la inutilización, el deterioro o el menoscabo de una cosa. La destrucción equivale a la pérdida total de su valor; la inutilización supone la desaparición de sus cualidades y utilidades; el deterioro, por su parte, la pérdida de su funcionalidad; el menoscabo de la cosa misma, por fin, consiste en su destrucción parcial, un cercenamiento de la integridad, o una pérdida de valor.

Al tratarse de un delito patrimonial, el resultado debe comprender su evaluación económica debidamente tasada y así,

a) Desde una perspectiva gramatical la tipicidad del delito de daños abarca comportamientos de destrucción, deterioro, inutilización y menoscabo. Conforme al diccionario de la lengua española, menoscabar "supone disminuir algo, quitándole una parte, acortarlo, reducirlo; deteriorar y deslustrar algo, quitándole parte de asignación o lucimiento que antes tenía". Por su parte, deteriorar equivale a "estropear, menoscabar, poner de inferior condición algo o empeorar, degenerar". De estas definiciones resulta que existen ámbitos en los que, no produciéndose una destrucción o un menoscabo físico del objeto material, se produce, sin embargo, un deterioro, ligado a una alteración relevante de su apariencia externa. La conducta descrita en el *factum* causó un menoscabo al bien. Su reparación reclamó una actuación para la restitución a su estado anterior, económicamente evaluable y que ha sido cuantificada.

b) Desde una interpretación lógica, la realización de unas pintadas produce un daño en el bien: subsumible en el delito de daños en tanto la reparación requiere un desembolso económico. El bien ha sido dañado en su configuración física, estética y funcional. Difícilmente podríamos afirmar que los vagones no han sido dañados y/o deteriorados, cuando es precisa una reparación, evaluable económicamente, para su reposición al estado en el que su titular los tenía.

c) Desde una interpretación derivada de la evolución legislativa ha de valorarse que el Código de 1995, decidió diferenciar el delito de daños del deslucimiento de bienes (art. 626 CP). El primero contemplaba los resultados dañosos con pérdida de la sustancia; el deslucimiento, por su parte, incluía actos de afeamiento del bien, sin dañarlo físicamente, o dañándolo de forma susceptible de ser reparada, es decir, sin afectar a la sustancia, sin producir menoscabo por ser fácilmente reparable. No era acción subsumible en los daños del art. 263, sino en el deslucimiento tipificado en la falta del art. 626 CP derogada por la reforma del Código de 2015. En la tipicidad del daño se incluyó la destrucción de la cosa, o la pérdida total de su valor, o su inutilización que supone la desaparición de sus cualidades o utilidades, así como el menoscabo de la cosa misma, destrucción parcial, cercenamiento de su integridad o la pérdida parcial de su valor. Quedaba fuera de la tipicidad, pues reservaba una novedosa figura en el art. 626, el llamado "deslucimiento". En su acepción gramatical es "acción de quitar gracia, atractivo

o lustre a una cosa"; no afecta a la sustancia de la cosa que sigue existiendo como tal, aunque deslucida. Funcionalmente, continúa prestando su utilidad. Por ello, si el resultado suponía la pérdida de condiciones estéticas susceptibles de ser reparadas, encontraba su acomodo típico en la falta del artículo 626 del Código Penal y, tras su derogación, en el ámbito administrativo sancionador de la Ley de Seguridad Ciudadana (art. 37).

La interpretación según la cual la conducta que en 1995 fue subsumida en la desaparecida falta del art. 626 CP, no nos lleva, empero, sin más, a la despenalización de la conducta por la desaparición de la figura típica. El deslucimiento de un bien que implique una pérdida de su valor o suponga una necesidad de reparación evaluable económicamente, ha de ser reconducido al delito de daños. La derogación de ese precepto no arrastra a la despenalización de la conducta que contemplaba. Así se deduce de la Exposición de Motivos de la reforma de 2015 y algunas incidencias en la tramitación que la recurrente destaca en su argumentario y que ilustran sobre lo que era la voluntad del legislador. Despenalizada la falta del art. 626 CP, que constituía un precepto especial ( art. 8 CP) al contemplar supuestos en los que el resultado básico solo requería labores de limpieza, la conducta encontrará acomodo en el delito de daños si resultan perjuicios patrimoniales. La cuantía determinaría el rango del delito como leve o menos grave.

Si cuando estaba vigente el art. 626 CP, la discusión se producía entre el delito de daños y la falta de deslucimiento, ahora la discusión se produce entre el delito y el delito leve y la infracción administrativa del art. 37.13 de la Ley de Seguridad Ciudadana, que ha de solventarse de acuerdo a los criterios clásicos de diferenciación de las infracciones penal y administrativa en función de la gravedad de la conducta y del resultado. Será preciso actuar, en cada caso, con criterios de proporcionalidad.

Consecuentemente, el daño que se declara probado es el resultado de una acción dirigida a su producción. La necesidad de reparación, -todo en último término es susceptible de ser reparado-, comporta una lesión al patrimonio ajeno, consistente en una merma causada por el mal producido.

#### Conclusiones.

Unifica criterio esta STS en torno al delito de daños para distinguirlo de otras figuras afines, como el deslucimiento, que podrían distorsionar su aplicación. La derogación del delito leve de deslucimiento no lleva aparejada la desaparición del delito leve de daños.

Cuando el bien ha sido dañado en su configuración física, estética y funcional y precisa de una reparación evaluable económicamente para su reposición al estado en el que su titular los tenía, la concurrencia de la acción típica y antijurídica del delito de daños es incuestionable.

## **7.- STS 693/2023, de 27 de septiembre. Delito de revelación de secretos. Divulgación de imágenes sin consentimiento de la víctima**<sup>7</sup>.

### Antecedentes de hecho.

El Juzgado Mixto nº 7 de Parla, incoó las diligencias 683/2018 por delitos de amenazas y descubrimiento de secretos, contra Cecilia; una vez concluso lo remitió al Juzgado de lo Penal número 1 de Getafe, (P.A. núm. 118/2020) quien dictó sentencia nº 132/2021 en fecha 27 de mayo de 2021, que contiene los siguientes hechos probados: "Valorando en conciencia la prueba practicada resulta probado y así se declara que la acusada Cecilia, con D.N.I. número NUM000, mayor de edad por cuanto nacida el NUM001 de 1989 y sin antecedentes penales, con ánimo de vulnerar la intimidad de Dña. Elsa, publicó en fecha y hora no determinada de agosto de 2018 en estados de la aplicación de WhatsApp de su teléfono móvil dos fotografías de partes íntimas de la misma, que había conseguido desconociéndose su procedencia, en las que incluyó: " Elsa en pose la mujer de Sardina " y "dale Elsa"".

### Fundamentos jurídicos

Recurre la representación procesal de Dña. Cecilia, la sentencia número 445/2021, 14 de septiembre dictada por la Audiencia Provincial de Madrid, Sección 30, que resuelve el recurso de apelación interpuesto contra la sentencia núm. 132/2021 de 27 de mayo, dictada por el Juzgado de lo Penal núm. 1 de Getafe, donde resulta condenada como autora criminalmente responsable de delito contra la intimidad previsto y penado en el artículo 197.1 del Código Penal, a las penas de un año y un mes de prisión, correspondiente accesoria y trece meses de multa.

Argumenta que el tipo penal requiere de un acto de apoderamiento, sin saber si el autor llegó a descubrir los secretos o los vulnera en la intimidad y en el mero acceso de los datos protegidos, cuestión que no aconteció. En otro orden de cosas, tampoco concurre el "dolo", esto es, el tipo subjetivo que exige sin embargo, aquella finalidad, junto con el dolo en el acto de apoderamiento o de acceso.

Ciertamente los hechos probados indican que se desconoce cómo las fotografías llegaron a poder de la acusada, aunque ciertamente dispone de las fotografías de partes íntimas de la víctima, sin su consentimiento, y su revelación es palmaria al incorporarlas al apartado de "estados" de su whatsapp; añaden los hechos probados "con ánimo de vulnerar la intimidad de Dña. Elsa", pues la identifica de inequívoco modo con sendas expresiones: " Elsa en pose la mujer de Sardina", y "dale Elsa ".

En definitiva, sólo resulta descrita la conducta de revelación, pero no la de apropiación, por lo que no cabría tipificarse a través de los párrafos primero o segundo del art. 197; y tampoco del tercero, pues el hecho probado no describe un apoderamiento inconsciente. Pero aunque hubiesen sido transmitidas voluntariamente por Elsa a su pareja o cualquier otra persona que a su vez las transmitió a la acusada, ello no evitaría, en la

---

<sup>7</sup> Esta sentencia del Tribunal Supremo ha sido publicada en la base de datos del Centro de Documentación Judicial, CENDOJ. [STS de 27 de septiembre de 2023 - ROJ: STS 3727/2023](#). ECLI:ES:TS:2023:3727, Sala de lo Penal, Nº de Resolución: 693/2023, Nº Recurso: 6019/2021, Sección: 1. Ponente Excmo. Sr. D. Andrés Palomo del Arco.



hipótesis más favorable para la acusada su pleno acomodo a la conducta típica contemplada en el párrafo séptimo cuando dice que será castigado con una pena de prisión de tres meses a un año o multa de seis a doce meses el que, sin autorización de la persona afectada, difunda, revele o ceda a terceros imágenes o grabaciones audiovisuales de aquélla que hubiera obtenido con su anuencia en un domicilio o en cualquier otro lugar fuera del alcance de la mirada de terceros, cuando la divulgación menoscabe gravemente la intimidad personal de esa persona. Se impondrá la pena de multa de uno a tres meses a quien habiendo recibido las imágenes o grabaciones audiovisuales a las que se refiere el párrafo anterior las difunda, revele o ceda a terceros sin el consentimiento de la persona afectada."

#### Conclusiones.

Desgrana esta STS el alcance del art. 197 del Código Penal en sus distintos apartados, en los que se incluyen todas y cada una de las modalidades delictivas imaginables que afectan a la revelación de secretos y de manera evidente, atacan la intimidad de las personas. En ese abanico típico, se castiga desde la simple divulgación, hasta el apoderamiento y posterior difusión. También es un aviso a navegantes de la huella o rastro digital que deja la utilización de redes sociales o aplicaciones de mensajería de todo tipo, para actividades de carácter ilícito.

Cuestión distinta es la levedad de las penas que le ha asignado el Legislador.

#### **8.- STS nº 647/2023, de 27 de julio. Delito contra la indemnidad sexual cometido por un fisioterapeuta. Interpretación del consentimiento de la víctima. Eficacia de la denuncia y de la voluntad de denunciar<sup>8</sup>.**

##### Antecedentes de hecho

La Audiencia Provincial de Barcelona, Sec. 6ª, en el sumario nº 6/2018 procedente del Juzgado de Instrucción nº 15 de Barcelona dictó Sentencia con fecha 7 de septiembre de 2020 que recoge los siguientes hechos probados: "1.- El procesado Rodolfo venía prestando sus servicios como fisioterapeuta y osteópata del Fútbol Club Barcelona desde hacía 30 años, habiendo desarrollado funciones de coordinador de fisioterapeutas del citado Club y del equipo de fútbol de primera división, ejerciendo en el año 2016 en que ocurrieron los hechos, funciones de fisioterapeuta para los empleados del Club, estando situado el consultorio en las instalaciones del FCB sitas en Les Corts, en un altillo de las dependencias que Asistencia Sanitaria, espónsor del FCB, tiene en las instalaciones de Les Corts. 2.- Enma trabajaba como administrativa en las instalaciones del Fútbol Club Barcelona (FCB) sitas en Les Corts de esta ciudad. Al tener bloqueo en la cabeza y cuello causado por la patología de cervicales que sufría, fue visitada en el mes de noviembre de 2016 por el Dr. Torcuato médico del citado Club encargado de la salud de los empleados del mismo en el consultorio que el mismo tenía en la Ciutat Esportiva del FCB sito en Sant Joan Despí. El citado doctor, tras confirmar el tratamiento con el traumatólogo,

---

<sup>8</sup> Esta STS ha sido publicada en la base de datos del Centro de Documentación Judicial, CENDOJ. [STS de 27 de julio de 2023 - ROJ: STS 3488/2023](#), ECLI:ES:TS:2023:3488, Sala de lo Penal, Nº de Resolución: 647/2023, Nº Recurso: 5045/2021, Sección: 1. Ponente Excmo. Sr. D. Antonio del Moral García.



consideró que sería beneficioso el tratamiento de fisioterapia que debía dispensar el procesado en el consultorio destinado al efecto y para los empleados del FCB sito en las instalaciones de Les Corts. 3.- Las sesiones de fisioterapia por parte del procesado respecto a Enma se iniciaron en el mes de diciembre de 2016; en el desarrollo de la tercera sesión, el procesado intenta masajear por la zona del abdomen bajando hasta llegar a la zona del pubis de la denunciante, advirtiéndole ésta que tenía la regla, parando entonces el procesado en el masaje en dicha zona; finalmente, en la cuarta sesión, ocurrida el 19 de diciembre de 2016, en un momento determinado, el procesado le levanta la pierna izquierda de Enma lo que provocó dolor en su ingle, empezando el procesado a trabajar sobre la misma hasta la zona de la vagina, todo ello sin guantes y guiado por un ánimo libidinoso, inició tocamientos en los labios internos, y metiendo y sacando los dedos en la vagina, haciendo tocamientos en el clítoris, con movimientos circulares, pudiendo escuchar como el procesado escupía saliva en sus dedos cuando llevaba a cabo esta acción de meter y sacar los dedos en la vagina, pasando luego a tocarle los pechos masajeándolos y haciendo estiramiento de los pezones, siendo preguntada por el procesado si se encontraba bien, contestando afirmativamente la denunciante todo ello con la intención de poner fin la situación y salir del lugar.

En ningún caso, el procesado le indicó que le haría un tratamiento intracavitario que suponía introducir los dedos en la cavidad vaginal de la paciente, sin que tampoco le solicitara consentimiento para ello

#### Fundamentos jurídicos

Entiende el recurso que no se han respetado las exigencias del derecho fundamental a la presunción de inocencia al no considerar acreditado que las maniobras realizadas con los dedos por el acusado en la cavidad vaginal de la paciente fuesen propias del tratamiento de fisioterapia que realizaba. Al tiempo, las manifestaciones de la víctima, que difieren de los hechos reconocidos por el recurrente, serían insuficientes para considerar probados tanto los tocamientos en los pezones, como la ausencia de un consentimiento verbal por su parte. Igual carencia de base probatoria tendría presumir ánimo libidinoso en esas maniobras.

El motivo, extenso, y bien elaborado, sistematizado y construido como todo el recurso, se apura todo resquicio defensivo y se logra identificar un buen ramillete de resoluciones tanto de jurisprudencia menor como ordinaria que se citan y pudieran ser favorables a la tesis de la defensa, no es, sin embargo, prosperable.

Debemos situar el ámbito de la impugnación. Tiene una triple vertiente:

a) No podría considerarse probado que se produjeran tocamientos en los pezones. La declaración de la víctima constituiría escasa base para sustentar esa convicción.

b) Igual valoración merece la conclusión sobre la ausencia de consentimiento de la víctima; no podría rechazarse la versión exculpatoria del acusado (hubo consentimiento verbal) en virtud de la exclusiva declaración de la paciente.

c) Por fin, y aquí radica el eje principal del motivo, supondría igualmente un atentado a la presunción de inocencia desechar la hipótesis de estar ante una actuación justificada sanitariamente, según se apunta, llega a admitir la Audiencia Provincial,

aunque sin extraer de esa posibilidad, que contaba con buen sustento probatorio, sus últimas consecuencias que abocarían a la absolución.

Invertimos el orden de análisis elegido por el recurrente en su exposición. No es neutro desde el punto de vista del *iter* argumentativo. Desde el momento en que se constata que la primera de las premisas, sobre la que el recurso pasa hábilmente de puntillas, orillándola, no es asumible, las otras pierden buena parte de su potencialidad argumentativa.

En efecto, las manifestaciones de la víctima referidas a tocamientos en pechos y estiramientos en los pezones, con movimientos que de ninguna forma pueden justificarse desde una perspectiva terapéutica, privan en buena medida de crédito a los restantes alegatos defensivos del acusado. Si no se hubiesen producido esos masajes en los pechos, podría gozar de alguna -escasa, en todo caso- *chance* el argumentario encaminado a, al menos, generar dudas sobre los movimientos circulares con un dedo en el clítoris; pero si se dan por veraces esos otros frotamientos, pierde verosimilitud la hipótesis de que la introducción de dedos, de forma poco compatible con la praxis sanitaria, sin guantes, en la cavidad vaginal con los movimientos circulares que describe la víctima, formasen parte del tratamiento aplicado.

En este primer acercamiento, no hay razón alguna para imaginar que la víctima haya fabulado, desde los primeros momentos, con inexistentes tocamientos en los pezones; o que adornase su relato con ese aditamento secundario para dotar de mayor fuerza a una acción que por sí misma tenía una indudable potencialidad expresiva: contacto directo de los dedos con la parte interna de la cavidad vaginal, en maniobra que ningún profano imaginaría compatible con masajes terapéuticos. Esos hechos están aceptados por el recurrente: trata de explicarlos con una justificación profesional. No la tiene para los otros tocamientos y por eso no le queda más remedio que tacharlos de falsos. Pero es totalmente inverosímil que hayan sido malévolamente -o inconscientemente- inventados y expuestos por la denunciante, apartándose de la realidad, con un injustificado e imposible de explicar afán de reforzar la veracidad de lo que el recurrente no ha negado.

Cuadra muy mal la hipótesis defensiva con las testificales de las personas a las que se dirigió la víctima tras los hechos. Tampoco es congruente con su estado psíquico posterior descrito por quienes la vieron en los instantes que siguieron al episodio, y que luego desembocó en la necesidad de tratamiento psíquico.

No puede decirse que la afirmación de que hubo tocamientos en los pezones esté ayuna de prueba; en absoluto. Ni que la prueba sea frágil por derivar de alguien interesado en perjudicar al acusado. Las especulaciones sobre una conspiración de la empresa o algunos de sus empleados valiéndose de la víctima para lograr su cese es tan alambicada como insostenible. Constituye un insulto a una mediana inteligencia, más allá de que puedan ser ciertas tensiones internas con otros profesionales del Club.

Que la víctima fuese alentada a denunciar por personal del Club, ni merma credibilidad a su relato ni, desde luego, priva de eficacia a la denuncia como condición requerida para la perseguibilidad. La denuncia ha de ser voluntaria, libre, pero no totalmente espontánea o ajena a todo consejo o influencia. La personación en la causa sosteniendo la acusación refrenda la decisión personal de denunciar; personal, aunque

viniese impulsada o aconsejada por terceros. Tampoco la renuncia posterior, con protesta expresa de no haber consentido, puede tener eficacia alguna. El perdón dejó de configurarse hace años como una causa extintiva de la responsabilidad penal en estos delitos.

No cabe la revocación de la denuncia. Ese perdón, exteriorizado en un escrito con una cuidada y meditada redacción puesto que se combina la versión del acusado con la de la víctima, no se dice que la conducta se ajustó a la *lex artis*, sino que eso es lo que sostiene el recurrente, no puede tener en este momento eficacia alguna, sin perjuicio del valor que pueda otorgársele ante una eventual petición de indulto.

### Conclusiones.

Una vez más nos encontramos en los delitos contra la libertad sexual, con la versión de la víctima, uniforme, constante y prolongada en el tiempo, para enervar la presunción de inocencia del investigado, haciendo hincapié en los elementos nucleares y accesorios de su declaración frente a otras manifestaciones del inculpaado menos creíbles o inverosímiles o capciosas. Es también de destacar la validez que le otorga esta STS a la inmediata comunicación de esos hechos por la víctima a terceros, posteriormente llamados al proceso como testigos, dando cuenta de lo sucedido y que finalmente son los que insisten a la perjudicada a denunciar y sin que por ese motivo exista un móvil espurio.

### **9.- STS 624/2023 de 18 de julio. Alevosía frustrada y alevosía convivencial<sup>9</sup>.**

#### Antecedentes de hecho

En una causa seguida ante la Audiencia Provincial de Alicante Procedimiento del Jurado nº 284/2020 procedente del Juzgado de Violencia sobre la Mujer nº 1 de Denia se dictó Sentencia con fecha 4 de abril de 2022 que recoge los siguientes hechos probados: "PRIMERO.- El acusado Alberto, mayor de edad, con NIE NUM000, natural de Holanda, y sin antecedentes penales, en la noche del día 15 de febrero de 2020 salió por diversos locales de ocio de la localidad de DIRECCION000, coincidiendo en el Bar DIRECCION001 con su pareja sentimental, Amelia, la cual acudió a dicho local sobre las 22:00 horas acompañada de otro hombre no identificado, marchándose la misma del lugar a los pocos minutos. Con posterioridad, sobre la 01:00 horas ya del día 16 de febrero de 2020, el acusado, con la sospecha de que Amelia estuviera con otro hombre, fue a buscarla al Pub DIRECCION002 de la referida localidad, viéndola allí acompañada de otro varón, tras lo cual el acusado se fue al Bar DIRECCION003 y, transcurridos 20 minutos, volvió de nuevo al Pub DIRECCION002 para comprobar lo que estaba haciendo Amelia y, una vez allí, mantuvo con la misma una discusión motivada por el hecho de que el acusado comenzó a recriminarle que se estuviera besando con otro hombre. Entre las 02:00 y las 03:00 horas del mismo día 16 de febrero de 2020 el acusado abandonó el Pub DIRECCION002 junto con su pareja Amelia, dirigiéndose ambos hacia la inmobiliaria DIRECCION004 que regenta aquél, sita en la AVENIDA000, nº NUM001 de DIRECCION000. Una vez en el interior del establecimiento Amelia fue al aseo,

---

<sup>9</sup> Esta sentencia del Tribunal Supremo ha sido publicada en la base de datos del Centro de Documentación Judicial, CENDOJ. STS nº 624/2023, Penal sección 1 de 18 de julio de 2023 (ROJ: STS 3399/2023 - ECLI:ES:TS:2023:3399). Recurso: 10744/2022. Ponente Excmo. Sr. D. Antonio del Moral García.

aprovechando el acusado para coger un cuchillo de grandes dimensiones, de unos 15 centímetros de hoja, que el mismo tenía sobre una mesa de escritorio de madera, y, portando dicha arma en la mano, se dirigió hacia el cuarto de baño, donde se encontraba Amelia lavándose las manos, en cuyo momento el acusado, con ánimo de acabar con la vida de su pareja sentimental, la acuchilló por la espalda y al girarse de cara hacia el acusado, éste le asestó de nuevo diversas puñaladas en la zona del pecho, muslo izquierdo, codo izquierdo, antebrazo derecho y mano izquierda, cayendo Amelia al suelo y abalanzándose sobre ella para finalmente cortar el cuello con el referido cuchillo, ocasionándole un total de 16 heridas tanto incisivas como punzantes y dejando el cuerpo sin vida de Amelia tendido en el suelo del aseo de la inmobiliaria y se marchó del lugar.

### Fundamentos jurídicos

Se alude por el recurrente a la posibilidad de valorar una alevosía frustrada, con cita de la STS nº 790/21, de 18/10/2021, con lo que, al menos, también reconoce que la agresión comenzó como alevosa.

En todo caso, diremos que dicha STS (no hemos tenido ocasión de encontrar, ni tampoco se citan otras STS), cita supuestos que conllevan una alteración cualitativa o un cierto reequilibrio de la situación inicial que en modo alguno se produce en el presente supuesto, así menciona como ejemplo paradigmático cuando el resultado letal se alcanza pese a que la víctima que descubre al agresor que la esperaba al acecho para sorprenderle, y aunque éste consigue acabar con su vida ello tiene lugar tras una reñida lucha que se quería evitar mediante la fallida emboscada y así, añade, que el aspirante a asesino tiende la emboscada y logra sorprender a su enemigo, pero éste reacciona, se deshace de su asaltante y emprende una activa y potente defensa que finalmente resultará inútil. La muerte solo se produce tras una pelea equilibrada de curso variable e incierto, aunque finalmente el agresor alcanza su inicial propósito -muerte-, aunque no alevosamente, y de hecho dicha STS, advierte que "...no cualquier supuesto en que se produce una reacción defensiva -ya inútil- de la víctima, porque se percata del ataque, quiebra la alevosía. El problema surgirá solo cuando la decisiva ventaja inicial buscada que conforma la alevosía no condiciona de manera decisiva toda la secuencia agresora que se prolonga más allá del inicial golpe; cuando hay un cierto corte, fisura o cambio sustancial de escenario en que se recompone un cierto equilibrio de fuerzas que el agresor pretendía evitar".

En el presente supuesto, por las circunstancias ya indicadas, el mero giro que realiza la víctima al recibir la brutal puñalada por la espalda, que el propio recurrente indica afectó al pulmón derecho, con un cuchillo de 15 cm, que no va seguida de un reequilibrio de la situación alguno ni de genuino forcejeo ni de lucha, las heridas de defensa son compatibles con la agravante como expresa la jurisprudencia e indica la sentencia de instancia, sino que lo que se produce es una brutal continuación agresiva con el cuchillo que continúa incluso con la víctima en el suelo, llegando a cortar el cuello, resultando inviable una degradación de la alevosía al abuso de superioridad.

Fuera o no mortal de necesidad la primera puñalada, es lo suficientemente potente y sorpresiva, se produce de espaldas, para impedir una defensa frente al agresor que gracias a ese primer apuñalamiento y el aturdimiento que origina, facilita el resto de las siguientes plurales y consecutivas puñaladas que recibe sin posibilidad de defensa real alguna".

## Conclusiones.

Una vez más nos encontramos con categorías extravagantes de la alevosía en el estudio en el marco de los delitos contra las personas, como sucede con esta modalidad bautizada como alevosía frustrada que a pesar de la cita del recurrente, no tiene reflejo en la jurisprudencia anterior del TS. Realmente es un tipo de prevalimiento cuya apreciación discurre por el terreno fáctico de la explicación de aquello que resulte probado.

También acuña la alevosía convivencial, cuya configuración parte de una situación ambiental propia de la convivencia entre los implicados, nada más.

## **10.- STCO 92/2023, de 11 de septiembre. Captación policial de imágenes en garajes comunitarios sin autorización judicial.<sup>10</sup>**

### Antecedentes de hecho.

En esta STCO analizamos un recurso de amparo núm. 3456-2021, promovido por don Abderrahman contra la sentencia de 22 de mayo de 2020 dictada por el Juzgado de lo Penal núm. 4 de Barcelona en el procedimiento abreviado núm. 129-2020; contra la sentencia de 26 de agosto de 2020 de la Sección Décima de la Audiencia Provincial de Barcelona, que desestima el recurso de apelación núm. 131-2020, interpuesto contra la anterior; y contra la providencia de la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo de 8 de abril de 2021, que deniega la admisión del recurso de casación núm. 4479-2020. Ha intervenido el Ministerio Fiscal.

Ya podemos adelantar que la STCO estima el recurso de amparo, declarando la nulidad de la instalación de cámaras de grabación de imágenes por la Guardia Urbana de Barcelona en el garaje de una comunidad de vecinos, sin autorización judicial.

### Fundamentos jurídicos

Nos centramos en el análisis de los derechos fundamentales afectados, el de la intimidad y a la propia imagen.

Como se ha indicado, el recurrente alega la vulneración del derecho a la intimidad y a la propia imagen, como si del mismo derecho se tratase, en relación con el principio de legalidad penal, porque entiende que en la investigación policial que ha conducido a la postre a su condena por un delito de tráfico de drogas ha sido determinante la instalación de cámaras de grabación de imágenes por la Guardia Urbana de Barcelona en el garaje de una comunidad de vecinos, sin autorización judicial ni permiso de la comunidad o comunicación a la autoridad competente.

El planteamiento del recurrente hace preciso delimitar previamente cuál de esos derechos fundamentales garantizados por el art. 18.1 CE, a la intimidad y a la propia imagen, es el afectado en el presente caso por la actuación de los agentes de la Guardia Urbana de Barcelona en el ejercicio de sus funciones investigadoras como policía judicial

---

<sup>10</sup> Esta STCO ha sido publicada en la web del Centro de Documentación Judicial, CENDOJ. [STC de 11 de septiembre de 2023 - ROJ: STC 92/2023](#). ECLI:ES:TC:2023:92. Nº de Resolución: 92/2023. Nº Recurso: 3456/2021. Sección: 1. Ponente Excmo. Sr. D. Enrique Arnaldo Alcubilla.

(art. 126 CE). Porque es necesario recordar que, conforme a una consolidada doctrina constitucional, los derechos al honor, a la intimidad personal y a la propia imagen, a pesar de su estrecha relación entre sí, en tanto que derechos de la personalidad, derivados de la dignidad humana (art. 10.1 CE) y dirigidos a la protección del patrimonio moral de las personas, tienen, no obstante, un contenido propio y específico cada uno de ellos. Se trata, dicho de otro modo, de derechos autónomos, de modo que al tener cada uno de ellos su propia sustantividad, la apreciación de la vulneración de uno no conlleva necesariamente la vulneración de los demás (entre otras, SSTC 81/2001, de 26 de marzo, FJ 2; 156/2001, de 2 de julio, FJ 3, y 14/2003, de 28 de enero, FJ 4). Atendiendo, como es obligado, al relato de hechos declarados probados en las sentencias que se impugnan en amparo, hay que entender que en el presente caso el derecho fundamental afectado por la actuación controvertida de los agentes de la Guardia Urbana de Barcelona, instalación de un sistema de captación de imágenes en un garaje de una comunidad de vecinos, es el derecho a la intimidad personal. Según tiene reiteradamente declarado este tribunal, el derecho a la intimidad personal implica la existencia de un ámbito propio y reservado frente a la acción y el conocimiento de los demás, necesario, según las pautas de nuestra cultura, para mantener una calidad mínima de la vida humana. Con unos u otros términos, la doctrina constitucional insiste en que el derecho a la intimidad atribuye a su titular el poder de reservarse un espacio resguardado de la curiosidad ajena, de una publicidad no querida y, en consecuencia, el poder jurídico de imponer a terceros, sean particulares o poderes públicos, el deber de abstenerse de toda intromisión en la esfera íntima y la prohibición de hacer uso de lo así conocido.

La intimidad protegida por el art. 18.1 CE no se reduce necesariamente a la que se desarrolla en un ámbito doméstico o privado. En particular, como hemos destacado en la STC 12/2012, de 30 de enero, FJ 5, resulta relevante, como criterio que debe tenerse en cuenta para determinar cuándo nos encontramos ante manifestaciones de la vida privada protegible frente a intromisiones ilegítimas es el de las expectativas razonables que la propia persona, o cualquier otra en su lugar en esa circunstancia, pueda tener de encontrarse al resguardo de la observación o del escrutinio ajeno. Así, por ejemplo, cuando se encuentra en un paraje inaccesible o en un lugar solitario debido a la hora del día, puede conducirse con plena espontaneidad en la confianza fundada de la ausencia de observadores. Por el contrario, no pueden abrigarse expectativas razonables al respecto cuando de forma intencional, o al menos de forma consciente, se participa en actividades que por las circunstancias que las rodean, claramente pueden ser objeto de registro o de información pública.

Por su parte, el derecho a la propia imagen es, conforme a nuestra doctrina, el "derecho a determinar la información gráfica generada por los rasgos físicos personales de su titular que puede tener difusión pública. Su ámbito de protección comprende, en esencia, la facultad de poder impedir la obtención, reproducción o publicación de la propia imagen por parte de un tercero no autorizado, sea cual sea la finalidad perseguida por quien la capta o difunde", y por lo tanto, abarca "la defensa frente a los usos no consentidos de la representación pública de la persona que no encuentren amparo en ningún otro derecho fundamental, muy destacadamente frente a la utilización de la imagen con fines puramente lucrativos"

Sin necesidad de entrar a dilucidar si ese garaje tiene la condición de domicilio a los efectos del art. 18.2 CE, pues el derecho a la inviolabilidad del domicilio no se invoca en el presente recurso de amparo, es notorio que, conforme al referido criterio de



expectativa razonable de privacidad, ese espacio pertenece al ámbito de la intimidad protegida por el art. 18.1 CE, pues se trata de un lugar cerrado que es, además, una propiedad privada de acceso restringido a los titulares de las plazas de aparcamiento y a terceros a los que aquellos permitan la entrada y por tanto es patente que se trata de un lugar en el que el recurrente tenía una expectativa razonable de no ser escuchado u observado subrepticamente por terceras personas. En definitiva, ha de concluirse que es el derecho a la intimidad personal el que resulta afectado en el presente caso por el hecho de haber instalado los agentes de la Guardia Urbana de Barcelona, en el curso de una investigación sobre un delito de tráfico de estupefacientes, un sistema de captación de imágenes dentro de un garaje de una comunidad de vecinos. Lugar cerrado de propiedad privada al que el propio recurrente reconoció en el juicio oral haber accedido acompañando a su hermano y coacusado para ayudarle a cargar y descargar bultos de un vehículo allí estacionado, si bien negó que esos paquetes contuvieran hachís.

Habría, por tanto, que examinar si la actuación policial controvertida en el presente caso lesionó el derecho del recurrente a la intimidad personal.

Lo que el art. 18.1 CE garantiza es un derecho al secreto, a ser desconocido, a que los demás no sepan qué somos o lo que hacemos, vedando que terceros, sean particulares o poderes públicos, decidan cuales sean los lindes de nuestra vida privada, pudiendo cada persona reservarse un espacio resguardado de la curiosidad ajena, sea cual sea lo contenido en ese espacio. Ahora bien, el derecho a la intimidad personal no es un derecho absoluto y por tanto no confiere a su titular una facultad omnímoda de exclusión, pues, como cualquier derecho fundamental, puede ceder ante otros derechos y bienes constitucionalmente relevantes, siempre que la limitación que haya de experimentar esté fundada en una previsión legal que tenga justificación constitucional, se revele necesaria para lograr un fin legítimo, sea proporcionada para alcanzarlo y, además, sea respetuosa con el contenido esencial del derecho y por ello, no cabe negar la posibilidad de que en determinadas circunstancias, ciertamente excepcionales, existan derechos o bienes constitucionales que legitimen la captación e incluso la difusión de imágenes que supongan una intromisión en la intimidad personal o familiar de una persona. En tal sentido, conviene recordar que la jurisprudencia constitucional ha reconocido que reviste la naturaleza de fin constitucionalmente legítimo que puede permitir la injerencia en el derecho a la intimidad, el interés público propio de la investigación de un delito, y, más en concreto, la determinación de hechos relevantes para el proceso penal, pues, en efecto, "la persecución y castigo del delito constituye un bien digno de protección constitucional, a través del cual se defienden otros como la paz social y la seguridad ciudadana, bienes igualmente reconocidos en los arts. 10.1 y 104.1 CE".

De lo anterior se desprende que el Legislador ha de habilitar las potestades o instrumentos jurídicos que sean adecuados para que, dentro del respeto debido a los derechos, principios y valores constitucionales, las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado cumplan con la función de averiguación del delito que legítimamente les corresponde. Esto es, ha de existir expresa habilitación legal para que la policía judicial pueda practicar la injerencia en los derechos a la intimidad o a la propia imagen de una persona, en el marco de una investigación dirigida al esclarecimiento de la autoría, causas y circunstancias de un delito. Pues toda injerencia en el ámbito de los derechos fundamentales y libertades públicas, que incida directamente en su desarrollo, o limite o condicione su ejercicio, precisa una habilitación legal. Esa reserva de ley constituye el único modo efectivo de garantizar las exigencias de seguridad jurídica en el ámbito de



los derechos fundamentales y las libertades públicas. Por eso, la ley que autorice injerencias en los derechos fundamentales debe indicar con claridad el alcance de la discrecionalidad conferida a las autoridades competentes, así como la manera de su ejercicio, no admitiéndose interpretaciones analógicas.

Es la sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona la que identifica el art. 588 quinquies a) Lecrim, introducido por la Ley Orgánica 13/2015, de 5 de octubre, como el precepto en que esa actuación policial encontraría habilitación legal. Dispone lo siguiente: "1. La policía judicial podrá obtener y grabar por cualquier medio técnico imágenes de la persona investigada cuando se encuentre en un lugar o espacio público, si ello fuera necesario para facilitar su identificación, para localizar los instrumentos o efectos del delito u obtener datos relevantes para el esclarecimiento de los hechos. 2. La medida podrá ser llevada a cabo cuando afecte a personas diferentes del investigado, siempre que de otro modo se reduzca de forma relevante la utilidad de la vigilancia o existan indicios fundados de la relación de dichas personas con el investigado y los hechos objeto de investigación". Una de las medidas que puede adoptar la policía judicial en el marco de una concreta investigación criminal, sin necesidad de solicitar autorización judicial es, precisamente, la que se acaba de transcribir, consistente en la utilización de dispositivos técnicos de captación de imágenes en lugares o espacios públicos. Es, por tanto, el art. 588 quinquies a) Lecrim la norma en la que, en su caso, podría encontrar cobertura legal la injerencia policial en el derecho a la intimidad personal que en el presente recurso de amparo se discute, debiendo descartarse otras normas citadas por el recurrente, que se refieren a otros supuestos.

La Audiencia Provincial de Barcelona ha realizado en la sentencia impugnada una interpretación extensiva de la cláusula "lugar o espacio público" contenida en el apartado primero del art. 588 quinquies a) Lecrim, en el sentido de considerar que también incluye todos aquellos lugares o espacios que, aun no siendo en puridad espacios públicos, no constituyen domicilio de conformidad con lo previsto en el art. 18.2 CE. Por tanto, entiende que el art. 588 quinquies a) Lecrim habilita a la policía judicial en el marco de una investigación criminal, sin necesidad de autorización judicial, para instalar videocámaras y grabar imágenes en cualquier espacio, aunque sea cerrado y de titularidad privada, siempre que no merezca la calificación de domicilio a efectos constitucionales. Así sucedería, como en el caso que nos ocupa, cuando la policía capta las imágenes en el interior de un garaje de una comunidad de vecinos, espacio que dicho órgano judicial considera como un lugar o espacio cerrado de titularidad privada, pero público en cuanto a su uso, aunque de acceso restringido. Tal razonamiento no puede ser compartido, porque supone una interpretación extensiva del precepto legal que no se coherente con las exigencias de seguridad jurídica en el ámbito de los derechos fundamentales y las libertades públicas a las que se refiere la citada jurisprudencia constitucional.

En efecto, aunque existe una previsión legislativa que permite a la policía judicial la grabación de imágenes en el marco de una investigación criminal sin autorización judicial, esa habilitación legal se circunscribe a los lugares y espacios públicos, noción esta que tiene un sentido inequívoco, referido a ámbitos espaciales de uso por todo el público, sin restricciones. Así lo considera, como señala el Ministerio Fiscal en sus alegaciones, la circular 4/2019, de 6 de marzo, de la Fiscalía General del Estado, que con cita de doctrina constitucional ( SSTC 134/1999, de 15 de julio; 144/1999, de 22 de julio, y 236/2007, de 7 de noviembre), señala cuando el art. 588 quinquies a) Lecrim alude a "lugares o espacios públicos" ha de entenderse que se refiere a "aquellos en los que el

investigado no pueda ejercer su derecho a la intimidad, donde no pueda reservar al conocimiento de los demás lo que está sucediendo, al no disponer de ningún derecho de exclusión sobre ese lugar. Se contrapone este concepto al de lugares privados, que serán aquellos [...] donde el individuo puede limitar el acceso de terceros, ejerciendo de ese modo ámbitos de privacidad excluidos del conocimiento ajeno".

La interpretación que la sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona realiza del art. 588 quinquies a) Lecrim, al entender que un garaje de una comunidad de propietarios es un espacio público a esos efectos, se aparta de los presupuestos establecidos por el legislador que autorizan la intromisión de la policía judicial en el derecho fundamental a la intimidad personal. Se quiebra mediante esa interpretación la expectativa razonablemente fundada del ciudadano en cuál ha de ser la actuación del poder en aplicación del Derecho, y con ello se incumplen las exigencias de seguridad jurídica y certeza del Derecho que demanda el principio de legalidad en el ámbito de las injerencias en los derechos fundamentales y libertades públicas. No estamos, por lo tanto, ante un defecto por insuficiencia de la ley, ante un juicio sobre la calidad de la ley, sino que lo que se plantea en este caso es el efecto asociado a una ausencia completa de habilitación legal para la injerencia de la policía judicial en el derecho a la propia imagen, como consecuencia de la grabación de imágenes sin autorización judicial en el interior del garaje de una comunidad de vecinos. El apartado primero del art. 588 quinquies a) Lecrim se refiere de manera incontrovertible a la captación de imágenes en lugares o espacios públicos, no en lugares o espacios de otra naturaleza, como puedan serlo los garajes privados, aunque estos sean utilizados por una pluralidad de personas. La exégesis del precepto llevada a cabo por la Audiencia Provincial de Barcelona supone una interpretación reductora del art. 18.1 CE, quebrando la doctrina constitucional al respecto. No estorba recordar que "la eficacia en la persecución del delito, cuya legitimidad es incuestionable, no puede imponerse, sin embargo, a costa de los derechos y libertades fundamentales" (STC 341/1993, de 18 de noviembre, FJ 8).

### Conclusiones.

Después de esta larga disertación del TCO sobre el derecho fundamental afectado por el uso policial de una cámara en el interior de un garaje comunitario, derecho a la intimidad o a la propia imagen, concluye diciendo que la captación policial de imágenes del recurrente en amparo en el interior del garaje privado en el que se hallaba estacionado el automóvil en el que finalmente fue incautado un alijo de 44 kilos de hachís carecía de habilitación legal, por lo que vulneró el derecho del recurrente a la intimidad personal, deviniendo nula la prueba de cargo obtenida por ese medio.

No comparto en absoluto la conclusión del TCO sobre la prueba en cuestión, precisamente por el razonamiento empleado y por sus propios motivos y argumentos. Coincido en la rotunda afirmación que el derecho afectado es el de la intimidad y no el derecho a la propia imagen, cuyo alcance, contorno y características no son idénticos, pero lejos de alcanzar el mismo resultado anulatorio, discrepo absolutamente porque a mi entender el art. 588 quinquies a) de la Lecrim es de claridad meridiana. Para captar imágenes en un espacio público no es necesaria autorización judicial, ergo para captar imágenes en un espacio privado sí. El TCO deambula por una zona gris de lo que no es ni totalmente público, ni totalmente privado y asimila la protección dispensada a esta última a la zona gris, cuando realmente un garaje como el analizado es un espacio cerrado de titularidad privada pero de uso público y a mi entender, la expectativa razonable de

privacidad es tan relativa, difusa e ilusoria que difícilmente debe exigir la previa autorización judicial.

Reproduzco a continuación la explicación de un voto particular en contra del criterio de la mayoría del TCO, "...no puede afirmarse que un garaje comunitario se encuentre amparado por el derecho a la intimidad, salvo que se desnaturalice el contenido de este derecho y se transforme el derecho a la intimidad personal y familiar de la que trata el art. 18.1 CE en una suerte de inexistente derecho a la intimidad vecinal o comunitaria ontológicamente contraria a la propia esencia del concepto de intimidad, por encontrarse desvinculada de la esfera de la personalidad y de la dignidad del individuo con la que entroncan los derechos del art. 18.1 CE. Es pues notorio -so riesgo de diluir el concepto de intimidad- que en ese espacio, accesible en todo momento a terceros, no solo los titulares de las plazas de aparcamiento, sea en régimen de propiedad o de alquiler, sino también a sus acompañantes y a otras personas por aquellas habilitadas para acceder, como pueden ser los operarios de servicios de limpieza, o de reparaciones, entre otros, nadie puede esperar hallarse a resguardado de un posible escrutinio ajeno. Dicho de otro modo, no cabe una expectativa de privacidad en un garaje comunitario al que puede acceder una pluralidad de personas..."

#### **11.- STS nº 750/2023, de 11 de octubre. Cultivo de marihuana. Formas de participación. No cabe la comisión por omisión<sup>11</sup>.**

##### Antecedentes de hecho

El Juzgado de Instrucción núm. 5 de Castellón, incoó Procedimiento Abreviado 1224/17 por delito contra la salud pública, contra Fermina y Gracia; una vez concluido lo remitió al Juzgado de lo Penal número 2 de Castellón, causa penal núm. 403/2019, quien dictó Sentencia núm. 201/2021 de 4 de junio, que contiene los siguientes hechos probados: "Las acusadas Gracia y Fermina, ambas mayores de edad y con antecedentes penales no computables a efectos de reincidencia, actuando de previo y mutuo acuerdo, se dedicaban al cultivo de plantas de marihuana en la casa sita en el CAMINO000 nº NUM000 de la localidad de Castellón, para destinarla a su venta o distribución entre terceras personas.

Tras recibir información por parte del grupo de hurtos de la Policía Nacional, de que desde el exterior de la casa se veían numerosas plantas de marihuana, los agentes de la UDYCO fueron a comprobar la veracidad de las informaciones en fecha 5/07/2017, interviniendo en el lugar 236 plantas de marihuana de unos 50 cm plantadas en macetas, 11 plantas de marihuana plantadas en la tierra de unos 120 cm, gran cantidad de cogollos de marihuana y una báscula digital.

Analizadas las plantas intervenidas, resultaron tener un peso neto total de seco útil de la sustancia estupefaciente cannabis sativa de 18.315,86 gramos.

---

<sup>11</sup> Sentencia del Tribunal Supremo publicada en la web del Centro de Documentación Judicial, CENDOJ. STS de 11 de octubre de 2023 (ROJ: STS 4182/2023 - ECLI:ES:TS:2023:4182). Sentencia: 750/2023. Recurso: 7079/2021. Ponente: Excmo. Sr. D. Andrés Palomo del Arco.

La sustancia estupefaciente marihuana intervenida alcanza en el mercado ilícito un precio aproximado de 25.622,68€, venta por kg. y/o 100.004,58 € de venta en gramos, según tasación pericial efectuada.

### Fundamentos jurídicos

El principal argumento de la recurrente es que la mera cohabitación en un domicilio donde se ha descubierto la comisión de un delito, sin otras circunstancias incriminatorias, no es base suficiente para enervar su presunción de inocencia.

Acudiendo a una concepción estricta de resultado, podría entenderse que "los actos de cultivo" ya son un resultado; pero saber que se cultiva, en modo alguno "equivale", en el sentido de la norma, ni en ningún otro, a cultivar. El ser titular o tener la administración de un chalet donde reside un tercero, no conlleva el deber de impedir el cultivo de marihuana en el mismo; y aunque faculte hacer cesar esa residencia, no se identifica la obligación de hacer cesar el cultivo. Sin ningún acto de favorecimiento concreto en ese cultivo, ninguna participación es predicable.

Es más, aunque la recurrente residiera también en la casa, esa mera circunstancia, no bastaría para afirmar su participación delictiva.

La STS 935/2022, de 1 de diciembre insiste en que es cierto que cuando se trata de delitos contra la salud pública por tráfico de drogas, la jurisprudencia (vid. SSTS 1280/2005, de 7-11; 1322/2011, de 7-12; 296/2016, de 11-4) ha establecido que el simple conocimiento por parte del cónyuge o personas asimiladas de la actividad del autor no es bastante para originar responsabilidad penal. Así, se ha señalado que "el conocer que la persona con la que se convive posee droga con propósito de traficar con ella no implica por sí mismo su participación en el delito de tráfico de drogas ni la obligación de denunciar tal hecho, así como tampoco permite afirmar la existencia de una posición de garante de que el tráfico no se va a producir." Por tanto, el conocimiento no permite fundamentar la coautoría. Naturalmente en este delito es posible compartir la tenencia, pero en la medida en que es preciso excluir la responsabilidad penal por hechos ajenos. Se requerirá que en estos casos se acrediten circunstancias adicionales que vayan más allá de la mera convivencia familiar y que permitan deducir la coautoría en el sentido de real coposesión de la droga.

De este criterio jurisprudencial del que existen múltiples manifestaciones, como la STS 1001/2021, de 16 de diciembre y las que allí se citan y de manera reiterada la jurisprudencia de esta Sala ha afirmado que el mero hecho de cohabitar en el domicilio donde se realiza una actividad encaminada al almacenamiento y distribución de droga no es suficiente para atribuir participación punible en la misma, ni aun cuando se tenga conocimiento de ella. Se requiere además que se participe en alguna actividad que por su tendencia pueda ser calificada de facilitación del tráfico. El recurso invoca esa doctrina, con cita de la STS 858/2016, de 14 de noviembre, y las que la misma condensa.

En el mismo sentido explicábamos en la STS 270/2018, de 5 de junio, que "entre los principios fundamentales del Derecho Penal se encuentra, sin excepciones, el de la responsabilidad personal, conforme al cual la base de la responsabilidad penal requiere, como mínimo, la realización de una acción culpable, de tal manera que nadie puede ser responsable por las acciones de otro. El Tribunal Constitucional ha sostenido que ese

principio obliga a establecer claras delimitaciones objetivas en los tipos en los que el aspecto exterior de la conducta está descrito en la Ley de manera tan ambigua que no es posible una aplicación literal del mismo, como sucede en los supuestos de tenencia de drogas con propósito de tráfico. El mero conocimiento de la existencia de la droga no supone participación en el delito (entre otras, STS 3/2008 de 26 de diciembre)." Y resaltábamos en la citada STS 270/2018, que especialmente esta Sala se ha pronunciado sobre la cuestión en supuestos de convivencia familiar, para señalar que el acceso a la droga que tiene el cónyuge o conviviente, el progenitor o el hijo, no puede comportar por sí solo la realización del tipo penal. Es preciso excluir la responsabilidad penal por hechos ajenos, lo que exige que se acrediten circunstancias adicionales que vayan más allá de la mera convivencia familiar y que permitan deducir la coautoría en el sentido de real coposesión de las drogas (entre otras SSTs 4 de diciembre 1991, 196/2000 de 4 de abril, 1888/2001 de 4 de febrero de 2002, SSTs 415/2006 de 18 de abril, 771/2010 de 23 de septiembre, 1322/2011 de 7 de diciembre).

### Conclusiones

De manera uniforme y constante, el TS ha mantenido la tesis en materia de coautoría y participación de excluir la responsabilidad penal por hechos ajenos, lo que exige que, en su caso, se acrediten circunstancias adicionales que vayan más allá de la mera convivencia familiar o domiciliaria y que permitan deducir la activa intervención del sospechoso por otros elementos incriminatorios.

### **12.- STCO 68/2023 de 19 de junio. Vulneración del derecho del investigado a la información sobre los hechos que se le imputan y de acceso al procedimiento, como manifestaciones del derecho de defensa, cuando la causa se encuentra bajo secreto sumarial.**<sup>12</sup>

#### Antecedentes de hecho

En el momento de formular la demanda de amparo el recurrente tenía la condición de investigado en las diligencias previas núm. 9-2016, seguidas ante el Juzgado de Instrucción núm. 2 de Terrassa, en las que había sido acordado el secreto procesal de las actuaciones. El 26 de junio de 2018, en el curso de la investigación seguida en dicha causa penal, fue detenido el recurrente tras el registro de su domicilio, en el que se hallaron 18.000€ en efectivo, documentación sobre venta de joyas y documentación relacionada con una tercera persona, también sometida a investigación en la causa penal. Una vez puesto a disposición judicial el siguiente día 27 de junio, tras informarle de sus derechos como detenido -entre los que no aludió al de acceder a los elementos esenciales de las actuaciones necesarios para impugnar su situación de privación de libertad-, el juez instructor le interrogó tras indicarle que la causa había sido declarada secreta y que se le investigaba por los delitos de pertenencia a organización criminal, tráfico de drogas, contra el patrimonio, blanqueo de capitales, estafa y falsedad. Interrogado al respecto, el detenido manifestó que no había hecho nada y que no se le había informado

---

<sup>12</sup> Esta STCO ha sido publicada en la página web del Centro de Documentación Judicial, CENDOJ; [STCO de 19 de junio de 2023 - ROJ: STC 68/2023](#), ECLI:ES:TC:2023:68, Nº de Resolución: 68/2023, Nº Recurso: 159/2019, Sección: 1; Ponente Excmo. Sr. D. Juan Carlos Campo Moreno.

concretamente de nada, y que, ante unas acusaciones tan globales, sin que le digan exactamente qué ha hecho, no podía contestar sobre lo que ha hecho o no. A continuación, el instructor acordó celebrar la audiencia prevista en el art. 505 de la Ley de la Lecrim, a fin de pronunciarse sobre cuál habría de ser su situación personal durante la investigación. Por considerarle autor de los delitos investigados, el Ministerio Fiscal solicitó su prisión provisional. La letrada del detenido se opuso a la medida cautelar solicitada alegando que desconocía los hechos en los que el fiscal apoyaba su pretensión, que el detenido podía explicar el origen de los objetos intervenidos en el registro domiciliario y que no existía motivo para decretar su privación de libertad. Reiteró que con lo poco que conocía de la causa, debido a la previa declaración de secreto procesal, no existía base para acordar la prisión preventiva. Tras la comparecencia, el juez instructor dictó auto acordando la prisión provisional, comunicada y sin fianza, del recurrente, auto de 27 de junio de 2018. En la copia del auto que fue notificada al recurrente se omitieron las consideraciones de la resolución que se referían a los indicios de criminalidad que apoyaban la imputación (FJ 2 b)), o su origen, justificando tal reserva en el carácter secreto de la investigación.

### Fundamentos jurídicos.

Analiza la STCO 68/2023, la doctrina constitucional sobre el derecho de acceso a los elementos esenciales de las actuaciones relacionados con la privación de libertad. El Tribunal ha tenido ocasión de examinar diversos aspectos del derecho de acceso a los elementos de las actuaciones que resulten esenciales para impugnar la privación de libertad en numerosas sentencias, todas ellas referidas a la situación de detención policial y también en las referidas a la privación cautelar de libertad judicialmente acordada en causas en las que ha sido decretado el secreto de las actuaciones (art. 302 Lecrim).

En lo que es relevante para la resolución del presente recurso de amparo, siguiendo la síntesis expuesta en la STC 30/2023, la doctrina sentada por ese Tribunal puede sintetizarse del modo siguiente: a) El punto de partida de la doctrina constitucional es la constatación de que, junto al derecho de información y acceso a la investigación que, con carácter general, corresponde a toda persona investigada o acusada (art. 118.1 Lecrim), la ley procesal establece específicas exigencias cuando se trata de un detenido o preso (art. 520.2 Lecrim). Se atiende así no solo a la afectación del derecho de defensa, sino del derecho a la libertad personal; b) El catálogo de derechos del detenido o preso preventivo establece un especial rigor informativo, pues, conforme al art. 520.2 Lecrim, "[t]oda persona detenida o presa será informada por escrito, en un lenguaje sencillo y accesible, en una lengua que comprenda y de forma inmediata, de los hechos que se le atribuyan y las razones motivadoras de su privación de libertad, así como de los derechos que le asisten". Entre esos derechos se encuentra el de acceder a los elementos de las actuaciones que sean esenciales para impugnar la legalidad de la detención o privación de libertad [art. 520.2 d) Lecrim], que actúa como garantía instrumental del derecho a la información. Ambos aspectos, información y acceso, aparecen entrelazados como garantías del derecho de defensa frente a las privaciones cautelares de libertad y sirven a la finalidad última de proteger contra privaciones de libertad arbitrarias, donde resulta capital el control judicial de la medida; c) El pleno disfrute de los derechos de información y acceso puede verse comprometido temporalmente en virtud del secreto de las actuaciones. En estos casos, el justiciable ve limitados sus derechos y garantías en aras de preservar otros intereses dignos de protección, como el éxito de la investigación o el proceso o, incluso, la vida, libertad o integridad física de otra persona. Sin embargo, hemos constatado que, cuando se trata de un investigado o encausado en situación efectiva o potencial de



privación de libertad, la Ley excluye de esa posibilidad de restricción temporal de derechos el específico conocimiento sobre los hechos que se imputan al investigado y las razones motivadoras de la privación de libertad, así como el acceso a los elementos de las actuaciones esenciales para cuestionar e impugnar la legalidad de la privación de libertad. En particular, "el secreto sumarial habrá de convivir en estos casos con una accesibilidad al sumario que constriña el nivel de conocimiento por el investigado del resultado de la investigación a aquello que resulte esencial -en el sentido de sustancial, fundamental o elemental- para un adecuado ejercicio de su defensa frente a la privación de libertad".

Sentado lo anterior y tratando de aplicar esa doctrina al caso en concreto, podemos observar como en el marco de unas diligencias previas incoadas y declaradas secretas con anterioridad a la detención del recurrente, el juez instructor acordó, a petición del Ministerio Fiscal, la prisión provisional del recurrente, comunicada y sin fianza, en la audiencia contradictoria celebrada tras su puesta a disposición judicial como detenido (art. 505 Lecrim). Durante la celebración de esa comparecencia, al recibirle declaración y al cuestionar la propuesta cautelar del Ministerio Fiscal, tanto el detenido como su letrada manifestaron que no sabía qué hechos concretos se le imputaban y que, ante imputaciones tan globales como las que se le hacían, no podía contestar sobre lo que había hecho o no. La letrada del detenido se opuso a la medida cautelar solicitada por la acusación pública alegando que desconocía los hechos en los que se apoyaba tal pretensión, reiterando que con lo poco que conocía de la causa, debido a la previa declaración de secreto sumarial no existía base para acordar la prisión preventiva. Los mismos alegatos, o similares, ya con mención expresa al derecho de acceso a las actuaciones, fueron formulados en el escrito de apelación formulado frente al auto que decretó la prisión provisional, y en la subsiguiente vista del recurso. Así, se adujo que el mantenimiento del secreto de las actuaciones dificultaba sobremanera las alegaciones de la parte sobre la existencia de indicios suficientes de criminalidad y la supuesta relación con otras organizaciones criminales que se le imputaban, sin conocer siquiera a qué organización supuestamente pertenecía. El tribunal de apelación descartó que se hubiese producido la lesión alegada, afirmando que en la parte del auto apelado no notificada al recurrente ni a su defensa por estar declarada secreta la causa, concretamente en su fundamento jurídico segundo, se describen indicios racionales de criminalidad suficientes contra el investigado, añadiendo lo siguiente: "Qué duda cabe [de] que cuando se alce el secreto podrá ejercitar con plenitud el derecho de defensa e impugnar aquellas decisiones jurisdiccionales que entienda que no están fundamentadas o no sean conformes a derecho. En todo caso del testimonio remitido se deduce que el contenido de las intervenciones telefónicas, seguimientos realizados y documental bancaria fundamenta los indicios de los dos delitos que se le imputan, tratándose el recurrente de una persona de gran importancia en el seno de la organización criminal, que indiciariamente se le atribuye y cuya actividad consta especificada en el razonamiento jurídico segundo -robos en casas habitadas, contrabando, falsedad, blanqueo de capitales-".

A la vista de las circunstancias del caso expuestas y de conformidad con la doctrina constitucional ya expresada, apreciamos que han sido vulnerados los derechos del recurrente a la libertad personal (art. 17.1 CE) y de defensa (art. 24.2 CE), por cuanto se le ha denegado absolutamente el acceso a los elementos esenciales del expediente que permiten oponerse e impugnar de manera efectiva la privación cautelar de libertad.



Con la declaración de nulidad de las resoluciones judiciales por las que el investigado fue privado de libertad, entiende el TCO que se ha reparado su derecho afectado, sin otro alcance para el procedimiento principal.

### Conclusiones

El siempre difícil equilibrio entre el secreto sumarial acordado para la continuación de la instrucción de una causa cuando hay alguna persona privada de libertad, lo zanja el TCO a favor del derecho de información sobre los hechos y el acceso a las actuaciones, como garantía del derecho de defensa del investigado.

En estos casos siempre habría sido mejor declarar un secreto parcial de actuaciones y la adecuada publicidad de aquellas partes del procedimiento de las que someramente y sin comprometer el motivo del secreto sumarial, el investigado podría tener conocimiento. Pensemos que el investigado ha estado presente en una diligencia de entrada y registro en la que han aparecido elementos materiales del delito; a priori, de nada serviría ocultar lo que ya conoce. Valoremos un acta de vigilancia que sitúa a varios sospechosos en un lugar comprometido; tal vez desvelar su existencia tampoco comprometería la investigación.

No olvidemos tampoco que esta situación tan comprometida con los derechos fundamentales, previamente ya le ha podido ocurrir a la Policía Judicial al haberle realizado la lectura de derechos a un sospechoso y no ha sabido qué partes del todo realmente podría desvelar sin afectar al secreto sumarial declarado judicialmente, de donde se observa claramente y más en estos casos, que la necesaria coordinación de la Policía Judicial con el Juez Instructor es vital para salvar ese escollo de falta de información y acceso a las actuaciones para el investigado y su representación procesal, sin comprometer el procedimiento declarado secreto en todo o en parte.