

Màster en Direcció Estratègica de Seguretat i Policia

Universitat de Barcelona

El delicte de conducció sota la influència de begudes alcohòliques

Art. 379.2 CP

**Treball de Fi de Màster
Autor: Alejandro Gómez Moreno
Tutor: Sergi Cardenal Montraveta
Curs 2013-2014**

Índex:

I. Introducció	3
II. Política Criminal	5
III. El delict de conducció sota la influència de begudes alcohòliques Art. 379.2 CP .	10
1. Evolució legislativa del delict de conducció després d'haver consumit begudes alcohòliques	11
2. Bé jurídic protegit	13
3. Naturalesa: delict de perill	16
4. Elements comuns.....	19
4.1. La conducció.....	19
4.2. El vehicle	20
4.3. La via pública.....	21
5. Primer incís art. 379.2 CP	22
6. Segon incís art. 379.2 CP.....	30
7. La prova d'alcoholèmia.....	40
7.1. La realització de la prova d'alcoholèmia.....	46
7.2. L'acta de simptomatologia externa.....	49
IV. Actuació de la Guàrdia Urbana de Barcelona	51
V. Conclusions.....	53
VI. Bibliografia.....	56
Legislació:	60
Jurisprudència:.....	62
VII. Annex.....	65

I. Introducció

Actualment, l'accidentalitat viària és una de les principals causes de mortalitat. Any rere any produeix un gran número de morts a més d'un elevat volum de ferits i lesionats comportant grans pèrdues personals, materials i econòmiques.

Darrerament, dos dels principals motius destacats en els accidents de trànsit han sigut l'excés de velocitat i la conducció sota els efectes de begudes alcohòliques i/o substàncies estupefaents provocant canvis en la legislació i incorporant taxes quantitatives fàcilment mesurables que delimiten de forma clara la frontera entre el procediment purament administratiu i el pas a la via del dret penal.

A més a més, l'afectació i l'impacte global que ocasionen aquests tipus de conductes a la seguretat col·lectiva ha fet que en els últims anys la sinistralitat es posi en primer pla de debat de l'opinió pública i mediàtica, i conseqüentment, entri a formar part de l'objectiu primordial de l'agenda política.

Arran de les últimes modificacions legislatives es pot observar que com a resposta a les demandes socials en matèria de seguretat viària es recorre a l'eina del dret penal, ampliant el tipus de delictes existents, i transformant en part el seu caràcter clàssic de mesura més contundent per tal d'avançar les barreres de protecció davant de riscos concebuts com a insuportables, afavorint l'aplicació d'una nova concepció més moderna de les normes penals.

Tenint en compte els citats factors, la gran quantitat de recursos humans i materials que es destinen a la persecució de determinades conductes prohibides i la pròpia observació professional durant els anys que porto treballant com a agent de policia, he considerat oportú realitzar aquest treball centrant-me en l'estudi del delict de conducció sota la influència de begudes alcohòliques.

En el primer punt del treball faig un breu esment de la tendència política criminal que s'ha adoptat en general a la Unió Europea i, sobretot, al nostre país, posant de manifest diverses mesures adoptades i alguna de les crítiques que ha generat per un sector doctrinal, que considera que la seguretat jurídica aconseguida ha sigut a costa de la vulneració de principis clàssics del dret penal.

En el segon punt, em centro directament en l'anàlisi del delict. Partiré del recull de la seva evolució cronològica i examinaré el bé jurídic que es protegeix englobant les

diferents opinions dels autors; també definiré la pròpia naturalesa de perill de l'il·lícit penal i els elements comuns que sempre intervenen.

Posteriorment, desgranaré els dos tipus de conductes que poden originar aquest delictes ressaltant els seus trets característics i aprofundint en les interpretacions doctrinals i jurisprudencials que han ocasionat, valorant personalment les diferents consideracions realitzades.

A més, donada la importància processal d'algun dels seus requisits pràctics faig una explicació de la prova d'alcoholèmia i dels signes externs que faciliten la detecció del consum d'alcohol mencionant diverses sentències que demostren la seva rellevància.

També, he introduït un punt referent a l'actuació que porta a terme la Guàrdia Urbana de Barcelona en els delictes de conducció sota la influència de begudes alcohòliques, fent esment de la instrucció del propi cos policial que marca la línia idònia d'actuació.

Finalment, tanco el treball escrivint unes breus conclusions que he pogut extreure durant l'estudi de la diversa bibliografia, de la jurisprudència consultada i com no podria ser d'altra manera, de la mateixa experiència personal davant d'aquestes conductes delictives que comporten situacions d'alt risc per a la seguretat viària en general, i per a la vida i la integritat corporal de les persones, valors principals a defensar.

II. Política Criminal

En els darrers temps, la societat ha avançat a un ritme espectacular presenciant una pluralitat de canvis tecnològics, socials, polítics i econòmics que han propiciat que tots els seus membres hagin d'adaptar-se modificant les seves formes de relació i desenvolupament per tal de seguir la pròpia dinàmica generada.

En el cas de la seguretat viària, aquest factor ha presenciat un canvi exponencialment significatiu ja que les millores a nivell d'infraestructures, els avenços tecnològics del sector automobilístic i l'expansió territorial de ciutats i pobles en diferents nuclis i barris residencials, entre moltes altres causes, ha comportat un volum de vehicles i un fluid de trànsit diari que anys enrere era impensable imaginar.

Aquest ús dels vehicles que progressivament s'ha anat consolidant com a imprescindible en el desenvolupament diari de la vida en comunitat dels individus per la utilitat que comporta, esdevé de forma inherent un augment dels riscos als quals la societat està exposada amb el conseqüent perill de patir un accident viari.

Per tant, es configura un problema mundial contra la seguretat col·lectiva anomenat Sinistralitat Viària, que ocasiona cada any terribles pèrdues personals i econòmiques, i que obliga els poders públics a actuar per afrontar la problemàtica establint polítiques públiques oportunes i congruents al context social i temporal en el qual es troben.

En l'àmbit de la Unió Europea, el 12 de setembre de 2001 es va presentar el *Libro Blanco: La política Europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad COM(2001)370*¹ amb l'objectiu de lluitar contra la inseguretat viària ja que era una de les majors preocupacions dels ciutadans europeus i el mitjà de transport més perillós.

Les mesures que es plantejaven eren totalment coherents, ja que invitaven els països membres a harmonitzar les sancions (sobretot en el cas de l'alcohol i la velocitat) i a aportar noves tecnologies que milloressin la seguretat viària.

Uns anys més tard amb la *Recomanació 2004/345/CE de la Comissió, de 6 d'abril de 2004, sobre l'aplicació de les normes de seguretat vial*, es va fer ressò de la importància d'establir sancions dissuasives i rehabilitadores conjuntament amb altres

¹ Es proposava reduir a la meitat el número de morts en accidents de trànsit durant els següents 10 anys. Segons la comissió l'any 2000 la xifra de morts sobrepassava els 40.000 i els costos anuals eren uns 160.000 milions, xifra equivalent a un 2% del PIB europeu. http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_es.pdf

mesures com ara educació i formació contínua, tecnologia en seguretat activa i passiva i millora d'infraestructures.

Recentment, amb el nou *Libro Blanco: Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible COM(2011)144* i la comunicació de la Comissió al Parlament Europeu: *Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020 COM(2010)389*², la Unió Europea proposa reduir per segona vegada el 50% de morts per accidents de trànsit l'any 2020 remarcant la necessitat d'unificar la legislació en matèria de seguretat viària.

Doncs, es pot veure com a nivell global es promou la lluita contra accions que vulneren la seguretat del trànsit posant en comú criteris d'actuació i mesures sancionadores per tal d'evitar situacions injustificades en què un transgressor de les normes de circulació podia ser penalitzat o no depenent de l'àmbit territorial on es trobés.

En el nostre país, des de fa anys s'elaboren plans nacionals de seguretat viària³ però a partir de la presentació del llibre blanc de la UE l'any 2001 es va començar a incrementar els esforços en matèria de trànsit i, sobretot, en relació amb la lluita contra la conducció sota la influència de l'alcohol.

Respecte a l'alcohol durant l'última dècada s'han dut a terme diferents iniciatives amb l'objectiu de reduir la seva presència a les carreteres espanyoles.

Cal destacar, entre elles, les reformes legislatives (alguna de les quals ha sigut molt controvertida com es podrà veure més endavant del treball), les campanyes publicitàries intentant crear un fort impacte social per tal d'evidenciar la magnitud del problema, i les mesures rehabilitadores a través de la incorporació de cursos de sensibilització i re educació viària.

Quant a les reformes legislatives es produeix un increment de la seva activitat que arriba al seu màxim exponent l'any 2007 amb la introducció de noves conductes

² L'any 2009 van haver-hi 35.000 morts i més de 1'7milions de ferits per accidents de trànsit. http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_es.pdf

³ Actualment en vigor el *Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2020* on diu respecte a l'alcohol que des de l'any 2003 a l'any 2009 s'ha reduït d'un 35% a un 29% el percentatge de morts en accident de trànsit que presentaven una taxa superior a 0'3gr per litre de sang. Es pot consultar a www.dgt.es. I a Catalunya, el Govern de la Generalitat aprova per acord de Govern el 14 de gener de 2014 el Pla Estratègic de Seguretat Viària de Catalunya 2014-2020.

viàries com a delictes basant-se en unes xifres de sinistralitat viària⁴ que comportaven uns costos en la societat que ja no s'estava disposat a acceptar, optant el legislador per fer ús del dret penal com a mesura preventiva i avançant les barreres de protecció amb la intenció de prevenir situacions de risc.

Arribat a aquest punt, els poders públics incorporen com a conducta penal la superació d'una taxa objectiva, independentment de la influència que mostri la persona, transmetent un missatge contundent a la societat de no permissivitat de determinats comportaments, amb l'objectiu d'intentar reduir les xifres de sinistralitat i conscienciar-los de la perillositat que suposa conduir havent consumit alcohol⁵.

Però, aquesta direcció legislativa adoptada no ha estat exempta de crítiques per part d'un sector de la doctrina científica, manifestant que es posen en perill principis clàssics del dret penal com ara el de presumpció d'innocència, intervenció mínima i *última ratio*⁶. Es critica que cada vegada es faci més ús del dret penal⁷ com a mesura dissuasiva, incriminant diferents conductes, i implicant el conseqüent perill en l'equilibri que ha d'existir entre la correcta prevenció penal i en el manteniment de les garanties constitucionals que s'exigeixen.

Una tendència cap a un dret penal que, segons aquest sector doctrinal, és la resposta dels poders polítics a les exigències de la ciutadania i a la pressió contundent i visible

⁴ Per exemple, a Catalunya el percentatge de positius per alcoholèmia en el cas de controls aleatoris és un 2'7% l'any 2007, 2'1% el 2009, 1'6% el 2010 i 1'06% el 2012 (l'any 2008 i 2011 no hi figuren dades comptabilitzades respecte a controls aleatoris); en el cas d'accidents de trànsit augmentava fins a un 11'3% l'any 2007, també 11'3% el 2008, un 11'7% el 2009, 10'3% el 2010, 9'5% el 2011 i 10'3% el 2012; i el realitzat a morts per causa d'un accident de trànsit arribava a 22'9% el 2007, 28'6% el 2008, 39'7% el 2009, 26'1% el 2010, 27'5% el 2011 i 29% el 2012 (comptabilitzant només alcohol i també alcohol més alguna substància psicoactiva). Xifres extretes de l' Anuari Estadístic d'accidents de trànsit a Catalunya 2012. Consultat a www.gencat.cat

⁵ En aquesta línia, María GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, p.25 i 26, on diu que les reformes legals han succeït amb una clara intenció política criminal: conscienciar a la ciutadania sobre els perills de determinades formes de conducció, amb l'objectiu de reduir les pèrdues personals ocasionades pels accidents de trànsit.

⁶ Especialment crític, Joan J. QUERALT JIMÉNEZ, "El nuevo derecho penal vial: generalidades críticas", a: MIR PUIG, Santiago; CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.), *Seguridad Vial y Derecho Penal*, p.63s, on expressa que el caràcter d'última ratio del dret penal no suposa recórrer a ell quan la resta de controls socials són impotents sinó quan s'han desplegat correctament i són insuficients.

⁷ Jesús María SILVA SÁNCHEZ, *La expansión del derecho penal. Aspectos de la política criminal en las sociedades postindustriales*, p.20s, defineix la tendència legislativa d'incorporar nous tipus penals amb la conseqüent desaparició de les garanties pròpies del dret penal com "La expansión del Derecho Penal"; Emilio de LLERA SUÁREZ-BÁRCENA, "Diálogo jurídico sobre Derecho Penal y Seguridad vial", a CANO CAMPOS, Tomás et al., *Derecho Penal y Seguridad Vial*, p.38s, fa servir aquesta expressió per explicar la tendència de tots els països de la Unió Europea d'incrementar la utilització de les normes penals per garantir la seguretat col·lectiva i la indemnitat de nous valors emergents.

emesa per part dels col·lectius de víctimes d'accidents que reclamen més seguretat davant d'aquestes conductes perilloses a través d'un major rigor punitiu⁸.

Ara bé, la incorporació de noves conductes al codi penal pot suposar, en un primer moment, un ús abusiu d'aquesta eina que protegeix tota una sèrie de béns jurídics, però, tenint en compte que ens trobem en un context social on es demana una major protecció i seguretat davant de comportaments com ara la conducció influenciada pels efectes de begudes alcohòliques, la qual per la seva pròpia naturalesa no es pot obviar que porta adherida intrínsecament una quantitat significativa de perillositat, considero que, en el moment en què altres mesures preventives i de control correctament desplegades siguin insuficients, és evident que es justificarà totalment la intervenció penal.

Doncs, seria incongruent que en una societat moderna on canvien els seus costums, hàbits, cultura, formes de relació, sistemes econòmics i polítics, entre d'altres, no fos capaç de canviar i adaptar-se a la realitat un pilar bàsic de l'Estat com és el Dret Penal avançant la seva acció davant de conductes perilloses que atempten a béns jurídics protegits sense esperar que es produeixin resultats lesius o situacions concretes de greu perill, aconseguint d'aquesta manera una major eficàcia.

L'aprofitament del Codi Penal per combatre una conducta realment perillosa com és la conducció havent consumit alcohol augmenta les garanties de tots els possibles responsables⁹, ja que s'iniciarà un procés penal on es tindrà molt més en compte el correcte compliment de tots els procediments i garanties establertes dotant d'una major igualtat a tothom davant la llei i, adequa la política de seguretat viària a les necessitats socials del moment¹⁰.

⁸ María A. TRAPERO BARREALES, *Los delitos contra la seguridad vial: una reforma de ida y vuelta*, p.18s, expressa que un factor rellevant en l'increment de l'activitat legislativa ha sigut el "populisme punitiu" el qual està íntimament relacionat amb el fenomen d'expansió del dret penal; Ramón GARCÍA ALBERO, "La nueva política criminal de la seguridad vial. Reflexiones a propósito de la LO 15/2007, de 30 de Noviembre, y del Proyecto de Reforma del Código Penal", p.11:7, on diu que paral·lelament a altres factors, els familiars de víctimes s'agrupen en associacions cada vegada més nombroses i actives que pressionen els poders públics per a l'adopció, entre d'altres, de polítiques de mà dura contra els conductors "violents"; Rosario de VICENTE MARTINEZ, *Derecho penal de la circulación*, p. 52, manifesta que ha jugat i juga un paper molt important i destacat la sensació d'impunitat i la pressió de les víctimes.

⁹ Tomás CANO CAMPOS, "Derecho Penal y Seguridad Vial", a: CANO CAMPOS, Tomás et al., *Derecho Penal y Seguridad Vial*, p.76, considera que s'incrementen les garanties considerablement ja que hi haurà una previsió d'infraccions i sancions en una llei orgànica, una major exactitud dels tipus, un procés penal amb més garanties, una absència de presumpció de veracitat per part dels agents de l'autoritat i una major imparcialitat judicial.

¹⁰ Pere NAVARRO OLIVELLA, Congrés dels Diputats, Comissions, núm.489, sessió 15, de 22 de febrer de 2006, on el director general de trànsit va manifestar a la seva compareixença literalment: "tenemos la impresión desde la Dirección General de Tráfico que toca reformar el

Que estigui d'acord que la política criminal contra la seguretat viària faci ús del dret penal no vol dir que hagi de recaure tot el pes preventiu i de control en ell, sinó que és molt important que conjuntament es realitzin correctament altres mesures preventives¹¹ com ara una bona educació vial a les escoles, una correcta formació de nous conductors, un establiment d'un potent dret administratiu sancionador i la seva adequada i certa aplicació, un augment dels controls policials i dels mitjans de control, un establiment de nous sistemes tecnològics, etc.

En definitiva, es tracta d'establir una política proporcional a la situació real que s'està vivint¹², que englobi tot un conjunt d'accions socials, preventives i de control amb l'objectiu de millorar la seguretat viària i, a més a més, utilitzi el Dret Penal de forma complementària per tal de protegir valors essencials com la vida i la integritat corporal de les persones davant de conductes que comporten un perill considerable que, actualment, ja és intolerable.

Código Penal para dar coherencia al sistema, para adecuarlo a la demanda social, para actualizarlo de acuerdo con la política de seguridad vial y para converger con los países de nuestro entorno europeo". Consultat a www.congreso.es

¹¹ En relació amb les possibles mesures a aplicar, Francisco TOLEDO CASTILLO; José Andrés CAMPÓN DOMÍNGUEZ; Francisco MARTÍN UCLÉS, *Manual de seguridad vial: el factor alcohol*, p.178s, manifesta que hi ha dues possibles polítiques de prevenció. D'una banda, les dirigides a reduir el consum d'alcohol entre la població. D'altra banda, les que eviten la interacció entre alcohol i conducció. I tot seguit fa una classificació molt interessant de possibles mesures a posar en pràctica; Rosario de VICENTE MARTINEZ, *Derecho penal de la circulación*, p. 62, destaca com a mesura preventiva el sistema *alcolok*, el qual anul·la el sistema d'encès del vehicle si el conductor supera la taxa d'alcohol permesa.

¹² Segons la memòria realitzada per l'Institut Nacional de Toxicologia i Ciències Forenses que recull els resultats toxicològics realitzats a 615 víctimes mortals d'accidents de trànsit, el 47'32% presentaven resultats positius a drogues, fàrmacs i/o alcohol. D'aquests que donaven un resultat positiu, el 70'37% presentava una taxa d'alcohol superior a 1'2gr. per litre de sang. Dades extretes de la Memòria de la FGE de 2013.

III. El delictes de conducció sota la influència de begudes alcohòliques Art. 379.2 CP

El delictes de conducció sota els efectes de begudes alcohòliques es troba tipificat al Capítol IV (Delictes contra la Seguretat Viària), del Títol XVII (Delictes contra la Seguretat Col·lectiva) del Codi Penal a la Llei Orgànica 10/1995, de 23 de novembre.

Exactament l'art. 379 en el seu punt 2 diu: *“És castigat amb les mateixes penes el que condueixi un vehicle de motor o ciclomotor sota la influència de drogues tòxiques, estupefaents, substàncies psicòtropes o begudes alcohòliques. En tot cas és condemnat amb aquestes penes el que condueixi amb una taxa d'alcohol en aire espirat superior a 0,60 mil·ligrams per litre o amb una taxa d'alcohol en sang superior a 1,2 grams per litre”.*

Cal dir, que les penes a les que fa referència aquest delictes es troben descrites al punt 1 del mateix article 379 que tipifica el delictes de conducció superant la velocitat permesa reglamentàriament en unes quantitats fixes a vies urbanes i a vies interurbanes respectivament:

“...és castigat amb la pena de presó de tres a sis mesos o a la de multa de sis a dotze mesos o a la de treballs en benefici de la comunitat de trenta-un a noranta dies, i, en tot cas, a la de privació del dret a conduir vehicles de motor i ciclomotor per un temps superior a un any i fins a quatre anys”.

Ara bé, per arribar a aquest punt, aquest article ha patit durant el transcurs dels anys diverses modificacions per part dels legisladors propiciant una interessant discussió doctrinal quant a la seva interpretació, el seu abast, la seva correcta aplicació i, sobretot, sobre la idoneïtat de les reformes aplicades, a més a més, de produir tota una sèrie d'opinions diferenciades a nivell jurisprudencial.

Abans d'entrar en profunditat en l'estudi d'aquest delictes és convenient fer un breu repàs de la seva evolució legislativa prenent consciència de quan va ser el primer cop que es va considerar aquesta conducta delictiva i quines modificacions ha anat sofrint fins a l'actualitat.

1. Evolució legislativa del delict de conducció després d'haver consumit begudes alcohòliques

L'art.1 de la Llei sobre l'ús i circulació de vehicles de motor, coneguda com la Llei de l'Automòbil, de 9 de maig de 1950, és el primer article que recull la conducció sota la influència de begudes alcohòliques a l'Estat Espanyol mitjançant aquesta llei especial de caràcter penal.

La seva redacció incriminava qui: *“Conduís un vehicle de motor sota la influència de begudes alcohòliques, de drogues tòxiques o de estupefaents que el col·loquin en un estat d'incapacitat per realitzar-la amb seguretat”*.

Amb aquesta redacció es pot entendre que el legislador en aquell moment relacionava la influència produïda per la ingesta d'alcohol amb la creació d'un perill¹³, ja que s'interpretava que per a què es produís la conducta il·lícita l'individu es trobava en una determinada circumstància en què la seva participació en el trànsit provocaria una situació de real perill per a la resta d'usuaris.

Dotze anys més tard, amb la promulgació de la Llei 122/1962, de 24 de desembre, sobre ús i circulació de vehicles de motor, es va derogar l'anterior llei i va quedar recollida la conducta a l'art.5 de la següent manera: *“El que condueixi sota la influència manifesta de begudes alcohòliques, drogues tòxiques o estupefaents serà castigat...”*.

Es pot comprovar com es produeix una substitució dels termes *estat d'incapacitat per influència manifesta*, cosa que provoca que s'exigeixi expressament que s'exterioritzi la influència de l'alcohol de forma clara i contundent en la persona, eliminant del seu redactat la necessitat que el conductor no sigui capaç de conduir amb seguretat, encara que es pot entendre que en el moment que ens trobem amb un conductor que mostra uns clars símptomes d'estat etílic és evident que aquesta persona no pot conduir amb la mateixa seguretat que en un estat completament normal, de tal manera que el risc que comporta la seva participació en el trànsit és molt superior al que ja és inherent per sí mateix a l'acció de conduir.

¹³ En relació amb aquesta qüestió, Pilar GÓMEZ PAVÓN, *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes y análisis del artículo 383 del Código Penal*, p.48s, on expressa que no tota embriaguesa genera un perill sinó exclusivament aquella que incapacita per conduir.

És evident que en aquell moment es produeix un canvi en la delimitació del delictes, entenent-lo com a més objectiu¹⁴ i més flexible en la seva aplicació. És a dir, es simplifica la conducta típica fent que no sigui necessari que el conductor sigui incapaç de controlar el seu vehicle comportant que l'estat perceptible d'embriaguesa ja sigui punible sense cap requisit més de vulneració de la seguretat viària.

Seguidament, la Llei 3/1967, de 8 d'abril, sobre modificació de determinats articles del Codi Penal i de la Llei d'Enjudiciament Criminal, deroga els delictes de trànsit compresos a la Llei del 1962 per introduir-los al Codi Penal vigent en aquell moment (CP 1944) i continua de forma clara amb l'ascendent tendència objectivista del delictes de conducció sota la influència de begudes alcohòliques, eliminant del seu redactat la paraula *manifesta*¹⁵ de forma que, encara més, es plasmaven les intencions de tipificar una conducta que no calia que anés acompanyada d'un perill concret, quedant redactat a l'art.340bis a) així: "*Qui condueix un vehicle de motor sota la influència de begudes alcohòliques, drogues tòxiques o estupefaents*".

Durant els anys posteriors a la reforma del 1967, el legislador va donar mostres de les diferents tendències i posicionaments que envoltaven la conducció sota la influència de begudes alcohòliques quan en el Projecte de Llei Orgànica del Codi Penal de 1980 va proposar un nou redactat introduint "*...que l'impedeixin fer-ho amb la necessària seguretat*", intentant tornar a redaccions anteriors on s'assimilava la conducta amb la producció d'un risc o perill efectiu per a la seguretat i evitant que el delictes es convertís en una formalitat similar a una mera infracció administrativa.

Però el text del art.340bis a) ha tingut una continuïtat en el temps sense patir modificacions substancials. Amb l'entrada en vigor de la LO 10/1995, de 23 de novembre, del Codi Penal, es repeteix el redactat a l'art.379 i posteriorment amb la reforma de la LO 15/2007, de 30 de novembre, per la qual es modifica la Llei Orgànica 10/1995, de 23 de novembre, del Codi Penal en matèria de seguretat viària, en el primer incís del seu art.379.2.

¹⁴ Pilar GÓMEZ PAVÓN, *El delito de conducción...*, p.48, on diu que és en aquest moment on s'inicia un procés objectivista del delictes que encara continua.

¹⁵ Sobre aquesta qüestió, Francisco TOLEDO CASTILLO; José Andrés CAMPÓN DOMÍNGUEZ; Francisco MARTÍN UCLÉS, *Manual de seguridad vial...*, p.276, quan diu que el delictes ha continuat una línia d'objectivitat creixent que va arribar al seu punt d'inflexió a la reforma del 1967 amb la desaparició de l'adjectiu manifesta; Eva María DOMÍNGUEZ IZQUIERDO, a: COBO DEL ROSAL, Manuel (dir.), *Comentarios al Código Penal. Segunda Época*, p.585, fa referència a la progressiva i incessant tendència objectivista que caracteritza l'evolució d'aquest delictes de conducció sota la influència de l'alcohol.

Cal dir que amb la reforma de la LO 15/2007, de 30 de novembre, es culmina tot un procés objectiu de transformació de la seva tipificació fins al punt d'incorporar per primera vegada, en el segon incís de l'art.379.2 del CP, la superació d'una determinada taxa com a conducta delictiva sense cap altre requisit, de forma que es facilita i s'agilitza l'aplicació del delict¹⁶ ja que s'interpreta que el simple fet de conduir havent ingerit una certa quantitat d'alcohol ja és perillós per l'afectació de les capacitats psicofísiques que ocasiona.

Finalment, l'última modificació que pateix l'art.379.2, mitjançant la LO 5/2010, de 22 de juny, per la qual es modifica la Llei orgànica 10/1995, de 23 de novembre, del Codi penal, fa referència a canvis en les penes, transformant-les en alternatives per tal de poder aconseguir una millora en la seva individualització i una major adaptabilitat als mitjans reals que es tenen.

2. Bé jurídic protegit

A mesura que la societat avança i pren consciència dels seus actes és inevitable que sorgeixin diferents punts de vista en relació amb una mateixa qüestió.

Quant a la determinació de quin és el bé jurídic protegit en el delict de conducció sota la influència de begudes alcohòliques hi ha hagut una important discussió doctrinal on els arguments d'uns i altres són contundents, però considero que el sector de doctrina majoritària que defensa que el bé jurídic protegit és la seguretat viària, però no com a bé jurídic autònom, sinó com a instrument també de protecció de drets i interessos individuals com la vida i la integritat de les persones, utilitzen raonaments més adequats i encertats.

Es poden distingir tres punts de vista diferents que intentaré explicar seguidament¹⁷.

¹⁶ En aquesta mateixa línia, María A. TRAPERO BARREALES, *Los delitos contra la seguridad vial...*, p.96s, quan menciona que la intervenció punitiva ha anat evolucionant des d'una etapa més rigorosa quan a la seva aplicació a una flexibilització de la redacció i la seva conseqüent aplicació, fins finalment incriminar la superació d'una determinada taxa.

¹⁷ Juan Carlos HORTAL IBARRA, "El delito de conducción temeraria (arts. 379.1 y 2 in fine y 380): algunas reflexiones al hilo de las últimas reformas", a MIR PUIG, Santiago; CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.), *Seguridad Vial y Derecho Penal*, p.124s, distingeix, la tesis individualista, que protegeix directament la vida i la integritat física de les persones que participen en el trànsit; la posició col·lectivista o autonomista, que sosté que es protegeix la seguretat del trànsit en sí mateixa; i la posició intermèdia, que defensa que es protegeix la

En primer lloc, un sector de la doctrina científica considera que el bé jurídic que es protegeix en aquest delict de conducció sota la influència de begudes alcohòliques és la seguretat del trànsit com a un bé jurídic “*supraindividual*” de titularitat col·lectiva, la qual no va referida a interessos particulars sinó més aviat comunitaris.

En aquesta línia argumental, Gómez Pavón¹⁸ defensa que es protegeix, directament, la seguretat del trànsit a nivell col·lectiu desvinculada de béns individuals que puguin quedar afectats. Reconeix que la raó per protegir la seguretat del trànsit és, a últim terme, la vida, la integritat corporal i els béns particulars i comunitaris que puguin veure's danyats, però, aclareix que no fa falta la concreta posada en perill d'aquests béns individuals per a què es consideri efectuat el delict de conducció sota els efectes del alcohol.

Aquesta postura ha rebut diferents crítiques. D'una banda, un dels arguments que utilitzen, és que amb aquesta forma d'entendre el bé jurídic protegit el que s'està fent és assimilar la finalitat del dret penal a la de la normativa administrativa, ja que es limita a gestionar els riscos de la circulació garantint l'interès general, de forma que es perd la perspectiva de la intervenció del dret penal com a protector de les conductes que atempten clarament a béns susceptibles d'una protecció major per la seva vulnerabilitat (entenent aquests béns com a béns individuals) i convertint-lo en un enfortiment de normes administratives¹⁹.

D'altra banda, s'ha posat de manifest que aquesta posició el que fa és confondre el que realment és l'objectiu de protecció²⁰, que serien els béns individuals, amb l'eina que es disposa per protegir-los: “la seguretat viària”. Aquest plantejament sembla, al meu parer, ben encertat ja que no es pot oblidar que el dret penal ha de servir per protegir conductes que atemptin greument contra les persones o la seva vida en societat, per tant, entenc que el que s'ha de tenir present és que el fi que volem

seguretat del trànsit però, no com a un interès en sí mateixa, sinó com a un instrument per a tutelar la vida, integritat física i salut de les persones que hi participen.

¹⁸ En relació amb aquesta qüestió, Pilar GÓMEZ PAVÓN, *El delito de conducción...*, p.92 i 97, on afirma que el bé jurídic seguretat del trànsit es concep com a una parcel·la de la seguretat general y el que és necessari protegir és, en aquest cas, la circulació viària; i Pilar GÓMEZ PAVÓN, a ÁLVAREZ GARCÍA, F. Javier (dir.), *Derecho Penal Español. Parte Especial (II)*, p.1381 i 1382.

¹⁹ Referent a això, María GUTIERREZ RODRIGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, p.27s, expressa que la seguretat del trànsit com a bé jurídic col·lectiu converteix aquests delictes en purs delictes formals, fent referència a l'obra de MORENO ALCÁZAR, *Conducción temeraria*, 2003.

²⁰ En aquest sentit, Bernardo José FEIJOO SÁNCHEZ, “Seguridad del tráfico y resultado de peligro concreto (Comentario a las sentencias del Tribunal Supremo de 5 de marzo de 1998 y 2 de junio de 1999)”, p.1882; i també María GUTIERREZ RODRIGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, p.28.

aconseguir és protegir les persones que utilitzen les vies, augmentant i reforçant una eina que tenim a l'abast com és la seguretat del trànsit.

I relacionat amb aquest últim argument, s'arriba en segon lloc, a una posició doctrinal on es considera que el bé jurídic que es protegeix en el delict de conducció sota la influència de l'alcohol és de forma directa la seguretat del trànsit, però, no com a una finalitat última sinó més bé com a un instrument o estri que ens serveix per defensar béns individuals com ara la vida i la integritat de les persones²¹. Tal com he avançat anteriorment, considero que aquest plantejament és el més encertat perquè d'aquesta manera quedaria totalment justificada la intervenció penal avançant les seves barreres de protecció i delimitaria clarament la diferència amb la finalitat de les normes administratives, les quals no es refereixen a interessos particulars sinó generals.

No es pot oblidar que aquest posicionament també ha sigut qüestionat manifestant que s'està confonent l'objecte de protecció (el bé jurídic seguretat del trànsit) amb el fonament que inspira el contingut de les normes penals (la raó legal, és a dir la *ratio legis*)²². Per tant, segons aquests autors és totalment innecessari fer referència a béns individuals.

Finalment, hi ha una última postura minoritària coneguda com a *tesis individualista*²³ que defensa que el que es protegeix com a últim terme són els béns individuals com la vida i la integritat de les persones sent aquest el verdader interès jurídic que cal protegir i relegant la seguretat del trànsit únicament al context espacial on es desenvolupen tals accions. Però, tenint en compte les modificacions legislatives que ha anat patint el delict no sembla gaire adequat defensar aquesta línia quan es pot veure que, cada vegada més, amb l'objectivització del tipus penal s'està donant més

²¹ Autors que defensen aquesta posició, Alfonso SERRANO GÓMEZ; Alfonso SERRANO MAILLO, a: SERRANO GÓMEZ, Alfonso et al., *Curso de Derecho Penal. Parte Especial*, p.551, on diuen que el bé jurídic protegit, amb caràcter general, és la seguretat viària per protegir la vida i la integritat física de les persones; Raquel MONTANER FERNÁNDEZ, a: SILVA SÁNCHEZ, Jesús María (dir.), *Lecciones de Derecho Penal. Parte Especial*, p.288, on diu que el bé jurídic és el manteniment de la seguretat del trànsit com a pressupost per a la protecció de la vida i integritat física de les persones; Rosario de VICENTE MARTINEZ, *Derecho penal de la circulación*, p.323, expressa que el protegit a última instància és la vida, la salut i el patrimoni de les persones, respecte els quals, la seguretat del trànsit té un caràcter instrumental; Josep M. TAMARIT SUMALLA, a QUINTERO OLIVARES, Gonzalo (dir.), *Comentarios a la parte especial del derecho penal*, p.1552; Eva María DOMÍNGUEZ IZQUIERDO, a: COBO DEL ROSAL, Manuel (dir.), *Comentarios al Código Penal. Segunda Época*, p.564; Bernardo José FEIJOO SÁNCHEZ, "Seguridad del tráfico...", p.1882; Luis Fernando REY HUIDOBRO, "La necesaria afectación del bien jurídico en los delitos contra la seguridad vial: consecuencias prácticas", p.2.

²² Argument que utilitza Pilar GÓMEZ PAVÓN, *El delito de conducción...*, p.98, fent referència a Martín Lorenzo i Ortiz de Urbina.

²³ Postura defensada per María GUTIERREZ RODRIGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, p.29s, en treballs de Molina Fernández, Alcácer Guirao i Moreno Alcázar.

importància a la protecció de la seguretat viària per tal que es pugui actuar abans que s'arribi a posar en perill béns individuals.

3. Naturalesa: delictes de perill

El legislador, amb la intenció d'evitar determinades conductes relacionades amb el trànsit, ha creat una sèrie de delictes de perill avançant la protecció penal dels béns jurídics per tal que no es produeixin resultats lesius i, es puguin castigar penalment comportaments que, en base al coneixement i l'experiència, són altament perillosos per la gran transcendència dels danys que poden originar als usuaris de la les vies i participants de la seguretat viària, tant a nivell individual com a col·lectiu o general.

Per tant, si entenem que la seguretat viària²⁴ és un conjunt de condicions de seguretat garantides normativament perquè la circulació esdevingui de forma segura, és totalment encertat que es creïn els mecanismes necessaris que assegurin que es podrà actuar davant de conductes que porten en el seu *adn* un plus de perillositat que de cap manera pot arribar a ser tolerat, encara que no hagin ocasionat un resultat lesiu sobre béns jurídics individuals.

Es poden diferenciar dos tipus de delictes de perill. En primer lloc, els delictes de *perill concret*²⁵ que són aquells que han generat una situació de risc real, immediata i efectiva sobre béns protegits jurídicament (com podria ser el delictes de l'art.380 de conducció temerària i l'art.381 de conducció amb manifest menyspreu per a la vida dels altres). En aquests delictes, el perill és un element del tipus, sent necessari que es demostrï, en cada cas concret, l'efectiva posada en perill del bé jurídic protegit per tal que es pugui considerar la conducta com a típica.

²⁴ La FGE a la Circular 10/2011, de 17 de novembre, sobre criteris per a la unitat d'actuació especialitzada del ministeri fiscal en matèria de seguretat vial, p.7, la defineix com " un conjunt de condicions de seguretat garantides normativament i orientada a la tutela anticipada de bens jurídics fonamentals, vida i integritat física dels participants en el trànsit viari d'una banda i, d'altre banda a que exerceixin els seus drets fonamentals de mobilitat i llibertat de moviments en un entorn segur"; Sergi CARDENAL MONTRAVETA, a CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.), *Derecho Penal Parte Especial. Doctrina y jurisprudencia con casos solucionados. Tomo I*, p.530, defineix la seguretat viària com el conjunt de condicions fixades per l'ordenament jurídic per la protecció de la vida, la integritat física i altres béns jurídics individuals- on la conducció d'un vehicle de motor representa un risc jurídicament permès; en el mateix sentit, Pilar GÓMEZ PAVÓN, a ÁLVAREZ GARCÍA, F. Javier (dir.), *Derecho Penal Español. Parte Especial (II)*.

²⁵ En relació amb aquests delictes, María GUTIERREZ RODRIGUEZ (coord.), *Potección penal de la seguridad vial*, p.33, manifesta que aquesta tècnica està totalment justificada en els delictes contra la seguretat viària per la freqüència en què els comportaments imprudents ocasionen resultats lesius.

I en segon lloc, els delictes de *perill abstracte*²⁶ que són tots aquells en què la conducta es considera perillosa per sí mateixa i no per la creació específica, en el cas concret, d'un perill per al bé jurídic protegit. El legislador, basant-se en dades estadístiques i empíriques, inculpa penalment la conducta ja que en la majoria de casos on s'ha produït, s'ha demostrat que és perillosa²⁷. Doncs, en aquests delictes el perill ja no és un element del tipus sinó el motiu pel qual es castiga penalment la conducta.

El delict de conducció sota la influència de begudes alcohòliques es configura com a un delict de perill abstracte, ja que a causa de la disminució considerable que provoca la ingesta d'alcohol en les facultats psicofísiques de la persona, transforma aquesta acció en un comportament molt més perillós, augmentant notablement la probabilitat que es pugui afectar béns jurídics protegits.

Una probabilitat que el legislador ha entès com a un perill que reuneix tots els factors per produir un dany, i l'ha portat a inculpar la conducta, avançant les barreres de protecció i deixant clar que aquest comportament sobrepassa el risc que està dispost a permetre.

El recurs als delictes de perill abstracte ha generat tota una sèrie de crítiques²⁸ perquè poden posar en perill principis que regeixen el dret penal. Per una banda, es considera que un avançament tant aviat de la protecció penal i molt allunyat de la zona de lesió pot arribar a ser contrari al *principi d'intervenció mínima*. D'altra banda, s'afirma que vulneren el *principi de lesivitat* ja que sancionen comportaments que poden haver generat, segons les circumstàncies on es desenvolupin, un nul risc per a la seguretat col·lectiva i individual. I finalment hi ha qui interpreta que poden arribar a ser contraris al *principi de proporcionalitat* perquè es pot donar el cas de castigar amb penes de presó conductes que no han produït resultats lesius ni situacions de risc real.

²⁶ Josep M. TAMARIT SUMALLA, a QUINTERO OLIVARES, Gonzalo (dir.), *Comentarios a la parte especial del derecho penal*, p.1559, diu que la conducció sota la influència de begudes alcohòliques és un delict de perill abstracte ja que no depèn de la verificació d'un resultat de perill concret; Carlos SUÁREZ-MIRA RODRÍGUEZ (coord.), *Manual Derecho Penal.Tomo II.Parte Especial*, p.450, expressen que es presumeix pel legislador que l'acció és perillosa en sí mateixa.

²⁷ Eva María DOMÍNGUEZ IZQUIERDO, a: COBO DEL ROSAL, Manuel (dir.), *Comentarios al Código Penal. Segunda época*, p.566, expressa que l'avançament de la intervenció penal a moments anteriors a la posta concreta d'un perill, respon a una regla d'experiència contrastada segons la qual determinats comportaments presenten una perillositat inherent per a determinats béns essencials.

²⁸ María GUTIERREZ RODRIGUEZ, *Protección penal de la seguridad vial*, p.35, fa referència als autors que es posicionen en contra.

D'aquestes crítiques es pot extreure que la intenció que tenen és que els delictes de perill abstracte deixin de formar part de la legislació penal i es regeixin per la regulació administrativa ja que els consideren meres desobediències formals.

Però, en contraposició puc dir que no hem d'oblidar que la conducció sota la influència de l'alcohol encara està molt present a les nostres carreteres i que any rere any les xifres de morts i accidents ocasionats per aquesta conducta continuen produint uns danys personals, materials i econòmics molt elevats, demostrant que encara no hi ha una conscienciació social sobre la magnitud del problema, doncs, no semblaria oportú esperar a que es produeixi un risc immediat o un resultat lesiu perquè es pugui castigar penalment una conducta que, com es pot demostrar amb l'experiència, posa en perill la seguretat viària ja que a causa de la disminució que produeix l'alcohol en les capacitats psicofísiques del conductor davant d'un imprevist en la seva participació a la circulació és molt probable que sigui incapaç d'afrontar-lo²⁹.

Per tant, en els delictes de perill abstracte no s'exigeix un resultat de risc sobre un objecte concret de protecció, sinó que és suficient amb la realització d'una conducta que, tenint en compte les circumstàncies en què es porta a terme, ha resultat ser *ex ante* idònia per generar un perill per a un bé jurídic protegit³⁰.

Cal destacar que a nivell jurisprudencial la naturalesa del delictes de conducció sota la influència de l'alcohol també s'ha concebut com a un delictes de perill abstracte pur com es pot veure a la STS 318/1982, de 19 de maig, on literalment diu: “... *sin que sea necesario para su existencia la demostración de un peligro concreto, exigido por la ley para estos tipos delictivos contra la seguridad del tráfico*”; i altres sentències, en el mateix sentit, on en els seus fonaments jurídics ressalten que per a què es produeixi el delictes no cal que s'exigeixi la realització d'un perill concret amb una flagrant infracció de les normes de trànsit o amb un resultat lesiu, sinó que únicament la conducció es trobi influenciada per l'alcohol³¹.

A més, amb la introducció de la reforma de la LO15/2007 entra en vigor el segon incís del delictes de conducció sota la influència de l'alcohol superant una determinada taxa i

²⁹ Segons, Pilar GÓMEZ PAVÓN, *El delito de conducción...*, p.135, creu que aquesta és la causa que ha propiciat que el legislador hagi optat per incriminar penalment la conducta.

³⁰ Sergi CARDENAL MONTRAVETA, a CORCOY BIDASOLO, Mirentxu; MIR PUIG, Santiago (dir.), *Comentarios al Código Penal. Reforma LO 572010*, p.829, on diu que no és necessària la presència efectiva de tercers en l'àmbit de la conducció, però sí que és necessari que, *ex ante*, aquella presència fos possible.

³¹ Veure, STS 214/2010, de 12 de març; STS 636/2002, de 15 d'abril 2002; En el mateix sentit, STC 1/2009, de 12 de gener, SAP de Murcia (Sec.3a) 200/2014, de 14 d'abril, SAP de Madrid (Sec.7a) 1128/2013, de 23 de desembre, SAP de Girona (Sec.4a) 741/2013, de 4 de desembre i SAP de Burgos (Sec.1a) 496/2013, de 15 de novembre, entre d'altres.

posant de manifest que es concep, per part del legislador, clarament, aquest delict com de perill abstracte de forma que elimina qualsevol discrepància referent a la concepció de la seva naturalesa ressaltant la perillositat inherent que comporta aquesta conducta típica.

4. Elements comuns

El delict de conducció sota la influència de begudes alcohòliques té una sèrie de trets característics que coincideixen amb la resta de delictes contra la seguretat viària (encara que amb algunes excepcions com és el cas del delict de negativa a sotmetre's a les proves pertinents art.383 CP i el delict de crear un greu risc per a la circulació art.385 CP).

Aquests elements comuns són la conducta típica de conduir, l'objecte amb el qual es realitza ("el vehicle"), i per últim, el lloc físic on es porta a terme la conducta ("la via pública"). Factors que a simple vista semblen senzills de definir, però que a la pràctica no han estat exempts de controvèrsia tant a nivell doctrinal com jurisprudencial.

4.1. La conducció

Si ens fixem en la normativa administrativa veiem que el Annex I del RDL 339/1990, de 2 de març, pel qual s'aprova el text articulat de la Llei de Trànsit, circulació de vehicles a motor i Seguretat Viària, defineix el conductor com la persona que "*...maneja el mecanismo de direcció o va al mando de un vehículo...*". Per tant, deduïm que aquesta acció de conduir implica un cert moviment, és a dir, es realitza un desplaçament físic durant un període de temps³².

³² María GUTIERREZ RODRIGUEZ, *Protección penal de la seguridad vial*, p.37s, defineix la conducció com la posada en marxa amb desplaçament del vehicle; en el mateix sentit, Pilar GÓMEZ PAVÓN, *El delito de conducción...*, p.23, diu que conduir és dirigir cap algun lloc, per tant, és necessari un transcurs de temps i un canvi d'espai; Carlos SUÁREZ-MIRA RODRÍGUEZ (coord.), *Manual Derecho Penal.Tomo II.Parte Especial*, p.452, escriu que conduir equival a portar les eines i instruments de direcció i velocitat del vehicle desplaçant-lo pels espais públics; Sergi CARDENAL MONTRAVETA, a CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.), *Derecho Penal Parte Especial. Doctrina y jurisprudencia con casos solucionados. Tomo I*, p.532, diu que la conducció només és típica quan la longitud i la resta de circumstàncies del trajecte (o que es pretenia recórrer) permet afirmar la presència d'un perill per a la vida o salut de tercers.

Aquesta afirmació ha sigut adoptada en general per la doctrina i la jurisprudència, encara que s'ha discutit aspectes com ara si s'hauria d'acceptar conducció amb el motor parat o en punt mort o quina quantitat de desplaçament seria vàlida per considerar realitzada la conducta³³.

És evident que poden apareixen casos concrets on no és necessari que el vehicle estigui encès per crear una situació de risc (com ara deixar-se anar amb el vehicle per una baixa pronunciada) o que simplement amb un lleu desplaçament (iniciar la sortida d'un estacionament) provoqui un perill per la seguretat viària, doncs, en aquests casos encara que aquestes accions no corresponguin exactament amb la definició de conducció no es pot obviar que poden posar en greu risc els bens jurídics protegits i està justificada la intervenció penal amb la intenció de prevenir uns resultats potencialment lesius³⁴.

Ara bé, en els casos en què el conductor sota la influència de begudes alcohòliques es trobi dins el vehicle amb la intenció d'incorporar-se a la circulació però encara no l'hagi encès no considero adequat intervenir de forma penal perquè no ha arribat a crear la situació de risc que no es tolerable, però, una possible solució que evitaria la creació d'aquest perill i que ajudaria la tasca policial seria la immobilització preventiva del vehicle, de forma que s'aconseguiria garantir la pròpia integritat del conductor i la de la resta d'usuaris de la via pública.

4.2. El vehicle

En relació amb el que s'interpreta com a vehicle de motor podem consultar l'apartat 9 de l'annex RDL339/1990, de 2 de març, on el defineix com “ *vehículo provisto de motor para su propulsión*” excloent els ciclomotors i els tramvies d'aquesta definició.

Ara bé, amb la reforma introduïda per la LO 17/1994, de 23 de desembre, sobre modificació de diversos articles del Codi Penal, amb el fi de tipificar la conducció d'un ciclomotor sota la influència de begudes alcohòliques, drogues tòxiques, estupefaents

³³ Miguel Ángel MORENO ALCÁZAR, a BOIX REIG, Javier (dir.), *Derecho Penal Parte Especial. Vol.III*, p.362, on diu que tant es condueix un vehicle a motor quan és impulsat pel seu motor, com quan llisca per una pendent, sigui amb el motor parat o en punt mort.

³⁴ Pilar GÓMEZ PAVÓN, a ÁLVAREZ GARCÍA, F. Javier (dir.), *Derecho Penal Español. Parte Especial (II)*, p.1401, comenta que serà possible apreciar la temptativa sempre que hagin començat els actes executius com per exemple quan s'encén el motor i s'inicien les maniobres per incorporar-se al trànsit, però el subjecte és aturat abans d'aconseguir-ho o no pot fer-ho per qualsevol altre motiu aliè a la seva voluntat.

o substàncies psicotròpiques, o amb temeritat o amb imprudència, es va incorporar el ciclomotor al text penal tancant les discrepàncies que s'havien produït durant aquells anys sobre la conveniència o no de tipificar la seva conducció en estat etílic.

Una qüestió que ha sigut discutida és la que va plantejar un sector de la doctrina científica³⁵ relacionant vehicle de motor amb aquells que necessiten de permís de conducció, fent referència al text penal per justificar-ho ja que les sancions per aquest tipus delictiu sempre incorporen la prohibició a conduir vehicles de motor.

En definitiva, a l'hora d'incriminar la conducta penalment s' exclouen els vehicles que no disposen de motor com ara les bicicletes i els de tracció per força animal o humana.

4.3. La via pública

A l'hora de delimitar aquest delict contra la seguretat viària han aparegut dos punts de vista diferents quant al lloc on es porta a terme.

D'una banda, i coincidint amb l'opinió majoritària de la doctrina, s'indica que el delict s'ha de cometre a les vies públiques, independentment de la seva titularitat però que siguin d'ús comú per un col·lectiu indeterminat d'usuaris, quedant fora del seu àmbit d'aplicació els llocs privats³⁶.

D'acord amb aquesta interpretació es mostrava, en general, la jurisprudència, ja que a l'hora d'explicar el que entenia per via pública feia referència al Reglament General de Circulació. Un exemple molt clar, és el que es pot veure a la SAP de Burgos (Sec.1a) 77/2006, de 9 de juny, on manifesta en el seu redactat que el delict únicament es pot cometre en una via pública, entesa d'acord amb l'art.1³⁷ del RGC 13/1992, de 17 de

³⁵ En aquesta línia, Pilar GÓMEZ PAVÓN, *El delito de conducción...*, p.28, diu que vehicle de motor serà aquell que requereix de permís de conduir; Contràriament a això, María GUTIERREZ RODRIGUEZ, *Protección penal de la seguridad vial*, p.40s, escriu que a l'incloure els ciclomotors també s'haurien de tenir presents les autoritzacions administratives.

³⁶ En aquest sentit, Francisco MUÑOZ CONDE, *Derecho penal Parte Especial*, p.641; Pilar GÓMEZ PAVÓN, *El delito de conducción...*, p.34 i 39; Eva María DOMÍNGUEZ IZQUIERDO, a: COBO DEL ROSAL, Manuel (dir.), *Comentarios al Código Penal. Segunda Época*, p.577; Raquel MONTANER FERNÁNDEZ, a SILVA SÁNCHEZ, Jesús María (dir.), *Lecciones de Derecho Penal. Parte Especial*, p.288.

³⁷ Art.1 del Reglament General de Circulació aprovat pel RD 13/1992, de 17 de gener, actualment derogat pel RD 1428/2003, de 21 de novembre, defineix l'àmbit d'aplicació dient "...obligarán a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios".

gener, i exclou expressament les vies privades i llocs no transitables o tancats al trànsit³⁸.

Si ens atenem a que el que volem protegir és la seguretat viària de conductes considerades perilloses resulta evident que únicament es concep el delict en una via pública perquè si no és així no hi ha forma de justificar la intervenció penal en llocs on el bé jurídic no existeix.

D'altra banda, un altre sector doctrinal³⁹ considera que és possible interpretar el delict en llocs no considerats via pública com és el cas del parcs, places, carrers de vianants i altres llocs on estigui prohibida la circulació de vehicles ja que des de la perspectiva del bé jurídic es continua protegint en últim terme valors fonamentals com la vida i la integritat de les persones.

Al meu parer, considero que el delict s'ha de delimitar d'alguna manera per tal de no caure en una banalitat de possibilitats i, establir-lo a la via pública que és, com a regla general, on es produirà és totalment encertat.

Ara bé, això no vol dir que la delimitació de via pública actuï en contra de la protecció de béns jurítics com la vida i la integritat corporal de les persones perquè quan es vulneren aquests valors essencials és totalment legítim utilitzar el Dret Penal independentment del lloc físic on es produeixi.

5. Primer incís art. 379.2 CP

“...conduexi un vehicle de motor o ciclomotor sota la influència de drogues tòxiques, estupefaents, substàncies psicòtropes o begudes alcohòliques”.

Com ja he comentat anteriorment, el primer incís de l'art.379.2 ha continuat pràcticament igual des de la seva incorporació al Codi Penal l'any 1967.

³⁸ En el mateix sentit veure, SAP de Vizcaya (Sec.6a) 46/2004, de 23 de gener.

³⁹ Segueix aquesta línia, María GUTIERREZ RODRIGUEZ, *Protección penal de la seguridad vial*, p.43 i 44; Rosario de VICENTE MARTÍNEZ, *Derecho penal de la circulación*, p.118; Joan J. QUERALT JIMÉNEZ, *Derecho penal español Parte Especial*, p.983; Miguel Ángel MORENO ALCÁZAR, a BOIX REIG, Javier (dir.), *Derecho Penal Parte Especial. Vol.III*, p.363; Luis Fernando REY HUIDOBRO, “La necesaria afectación del bien jurídico en los delitos contra la seguridad vial: consecuencias prácticas”,p.3; Josep M. TAMARIT SUMALLA, a QUINTERO OLIVARES, Gonzalo (dir.), *Comentarios a la parte especial del derecho penal*, p.1552.

El que caracteritza aquest delict és la *influència* que provoca l'alcohol en les capacitats psicofísiques de la persona i, per tal que es pugui aplicar, serà necessari que es demostrï que el conductor ha ingerit begudes alcohòliques i que condueix sota la seva influència⁴⁰.

Quant a la ingesta de begudes alcohòliques no presenta gairebé discussió la seva interpretació ja que l'alcohol és un concepte general i àmpliament conegut per la societat i en el qual el Codi Penal deixa clar la forma i l'estat com ha d'arribar a l'organisme.

És cert que per no reduir l'àmbit de l'estat de l'alcohol i la forma de la seva ingesta Gómez Pavón⁴¹ proposa modificar el terme "begudes" per "substàncies" i així no veure's la conducta limitada a la ingesta líquida, però actualment, es fa difícil imaginar una altra forma d'alcohol que no es presenti de forma líquida, que sigui tolerable pel cos humà i que tingui les mateixes capacitats d'intoxicació etílica.

A més, amb el nivell de tecnologia que la societat actual ha assolit es disposa d'eines de detecció com ara els etilòmetres que faciliten moltíssim la comprovació de la ingesta de begudes alcohòliques amb un alt percentatge de precisió.

Ara bé, en relació amb el segon element propi del delict "*la influència*" ha propiciat tot un seguit de problemes a l'hora d'interpretar l'àmbit d'aplicació d'aquest precepte establint posicionaments clarament diferenciats en relació amb la forma de conducció ja que per una part hi haurà qui considerarà que serà necessària que aquesta influència es manifesti en una conducció irregular creant el conseqüent perill, o pel contrari, qui únicament demanarà que el conductor tingui les seves capacitats alterades a causa de la influència de l'alcohol.

En primer lloc, una part de la doctrina considerava que la causa per la qual s'incriminava penalment aquest delict era per la greu afectació que provocava al bé

⁴⁰ Sergi CARDENAL MONTRAVETA, a CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.), *Derecho Penal Parte Especial. Doctrina y jurisprudencia con casos solucionados. Tomo I*, p.539, diu que el consum ha d'influir negativament en la conducció, per haver provocat una afectació significativa de les facultats físiques i/o psíquiques del conductor, que permeti afirmar la presència d'un perill per a la vida i/o salut de tercers, atenent al conjunt de circumstàncies concurrents; Miguel Àngel MORENO ALCÁZAR, a BOIX REIG, Javier (dir.), *Derecho Penal Parte Especial. Vol.III*, p.383, expressa que serà necessari la prova de la ingesta, i adicionalment, la de la influència de la mateixa en la conducció, en concret, en les capacitats d'atenció i reacció al conduir; Carlos SUÁREZ-MIRA RODRÍGUEZ (coord.), *Manual Derecho Penal.Tomo II.Parte Especial*, p.454, manifesta que el més rellevant és l'alteració dels nivells de percepció i reacció per la minva de les facultats físiques i psíquiques.

⁴¹ Pilar GÓMEZ PAVÓN, *El delito de conducción...*, p.44, afirma que l'important des d'un punt de vista objectiu hauria de ser que el subjecte hagués ingerit alcohol i li produís determinats efectes en la forma de conduir.

jurídic protegit i per tant no era condició suficient acreditar la ingesta d'alcohol i la seva influència en el conductor sinó que a més a més havia de provocar afectació en la forma de conduir de la persona manifestant-se en accions irregulars com podrien ser conduccions anòmales o infraccions entre d'altres conductes⁴².

Alguns d'aquests autors consideren que encara que no es tracti de delictes que castiguen la creació d'un perill concret si no es vol caure en conductes injustes sancionant meres infraccions que no han arribat a generar un mínim de perill per a la seguretat viària, que és el bé jurídic protegit, s'ha d'exigir que aquesta influència es manifesti en la conducció⁴³.

Aquesta postura, a més, trobava el seu recolzament a nivell jurisprudencial en diferents sentències que manifestaven que en aquest delict per a què la conducta es considerés típica no era suficient acreditar la influència mitjançant la constatació del grau d'impregnació alcohòlica o que la persona havia begut alcohol en quantitat superior a la reglamentària sinó que l'element clau i important era aquesta afectació en la forma de conduir de la persona.

En aquesta línia interpretativa es va decantar el Tribunal Constitucional dictant sentències com ara la STC 5/1989, de 19 de gener on en els seus fonaments jurídics expressava textualment:

"...este Tribunal ha afirmado en constante y uniforme doctrina (SSTC 100/1985, de 3 de octubre; 103/1985, de 4 de octubre; 145/1985, de 28 de octubre; 148/1985, de 30 de octubre; 145/1987, de 23 de septiembre, y 22/1988, de 18 de febrero, entre otras).../... toda vez que el elemento determinante del delito tipificado en el art. 340 bis a) del Código Penal, no consiste sólo en el dato objetivo de un determinado grado de impregnación alcohólica, sino también en la influencia que dicha impregnación tenga en la conducción del vehículo".

Per tant, podem extreure d'aquestes afirmacions que perquè es produeixi aquest delict, segons aquesta postura, no podrà ser motiu suficient que es verifiqui un grau

⁴² Posicionats en aquesta postura, Silvia FERNÁNDEZ BAUTISTA, "El delito de negativa a la realización de las pruebas de alcoholemia" a MIR PUIG, Santiago; CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.), *Seguridad Vial y Derecho Penal*, p.184 i 185; José-Ignacio GALLEGÓ SOLER, "El nuevo delito de conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas (art.379.2 CP)", a: MIR PUIG, Santiago; CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.), *Seguridad Vial y Derecho Penal*, p.165 s; Eva María DOMÍNGUEZ IZQUIERDO, a: COBO DEL ROSAL, Manuel (dir.), *Comentarios al Código Penal. Segunda Época*, p.589.

⁴³ Francisco MUÑOZ CONDE, *Derecho penal Parte Especial*, p.645; Pilar GÓMEZ PAVÓN, *El delito de conducción...*, p.49, on fa referència a l'obra de CORDOBA RODA, *Comentarios al Código Penal*.

d'intoxicació d'alcohol en l'organisme del conductor ni la corresponent acta de simptomatologia que faran els agents de l'autoritat senyalant els fets que observen sinó que haurà d'anar acompanyat de la explicació de la classe de conducció anòmala realitzada i la constatació de l'existència del risc originat.

Cal dir, com a punt crític a aquest posicionament que els conductors que no es troben sota la influència de begudes alcohòliques també poden realitzar infraccions o conduccions irregulars, simplement per un descuit temporal o per pròpia voluntat, per tant, no sempre podem associar el binomi conducció anòmala amb influència d'alcohol sinó que caldrà demostrar que la conducció irregular s'ha produït pel previ consum de begudes alcohòliques⁴⁴.

Però, contràriament a aquest posicionament s'establia una altra línia doctrinal⁴⁵ en la qual, com he mencionat anteriorment, el que feia considerar la conducta punible era les alteracions en les capacitats psicofísiques del conductor (visuals, de reacció, d'atenció entre d'altres) disminuïdes considerablement per la ingesta d'alcohol sense que fos requisit del tipus penal que aquesta afectació personal es traduís en la conducció.

Distingeixen la conducta penal de la simple infracció administrativa, en la que no es demana que estigui influenciat el conductor sinó que únicament superi una determinada taxa, i diuen que encara que el conductor mantingui un màxim nivell d'alerta i precaució en mantenir una correcta conducció, la influència en la que es troben converteix la conducta en perillosa perquè estan posant en perill el bé jurídic protegit ja que davant d'un imprevist en la circulació, a causa de l'afectació en les seves capacitats, no podran reaccionar de la mateixa manera que en condicions normals amb la conseqüent posada en perill de la seguretat viària⁴⁶.

Aquesta discussió doctrinal també es traspassava a l'àmbit judicial on apareixien sentències que manifestaven que era suficient una alteració en les facultats de la persona sense que generés una situació de perill concret o algun tipus d'infracció.

⁴⁴ En aquest sentit, la SAP de Barcelona (Sec.6a) 199/2007, de 2 de març, va considerar que s'havia comès el delict perquè la conducció irregular es va produir a conseqüència de la important disminució de les capacitats psicofísiques degudes al consum d'alcohol.

⁴⁵ Entre d'altres, Bartolomé VARGAS CABRERA, "El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y drogas tóxicas del art. 379 CP", p.161s, afirmant que la conducció anòmala no és un requisit típic del delict, però que en el cas de produir-se pot servir com a una prova més que ha existit una conducció sota la influència de l'alcohol; en el mateix sentit, María GUTIERREZ RODRIGUEZ, *Protección penal de la seguridad vial*, p.85, afirma que no s'exigeix com a element del tipus que la influència es tradueixi en una conducció anòmala.

⁴⁶ Pilar GÓMEZ PAVÓN, *El delito de conducción...*, p.55 i 56, diu que el conductor pateix uns efectes que poden posar en perill la seguretat encara que en aquell moment exacte no hagi creat un perill concret.

Per exemple, les SSTS 214/2010, de 12 de març, i 636/2002, de 15 d'abril, expressaven en els seus fonaments jurídics: *"Ahora bien, tal influencia no tiene por qué exteriorizarse en una flagrante infracción de las normas de tráfico visible e inmediata (delito de peligro concreto), apreciada por el agente actuante, o en la producción de un resultado lesivo, sino basta el delito de peligro "in abstracto..."*⁴⁷.

En aquest cas, serà essencial per constatar la influència de l'alcohol la declaració per part dels agents policials dels símptomes externs que presenta el conductor, tant en l'acta corresponent com en la seva ratificació a la vista oral, sens perjudici d'indicis com declaracions de testimonis o la prova d'alcoholèmia entre d'altres. Cal remarcar, que en aquest tipus penal en el qual no es demana la concreció d'una taxa d'alcoholèmia com a requisit, la prova d'impregnació alcohòlica no es configurarà com a un element essencial i indispensable a l'hora de jutjar la causa⁴⁸. Doncs, serà l'acta de simptomatologia⁴⁹ la que recollirà l'acció típica del delict i, haurà de contenir el màxim de dades reveladores intentant evitar caure en l'emplenament sistemàtic de signes com ara ulls vidriosos o parla pastosa, que en la meua opinió no tenen un pes suficient per considerar una persona embriagada, per tal de descriure amb la màxima exactitud una influència en el conductor que genera un grau més de perillositat que justifica la intervenció penal.

Considero que aquesta segona postura és més correcta quan a la interpretació que realitzen de la conducta típica ja que està totalment demostrat que la ingesta d'alcohol afecta les capacitats psicofísiques de les persones, llavors, l'aspecte important que hem de tenir present és que aquesta influència pot provocar que hi hagi un augment

⁴⁷ Continuant amb aquesta línia interpretativa, veure SAP de Madrid (Sec.23a) 261/2014, de 5 de març; SAP de Navarra (Sec.1a) 42/2014, de 26 de febrer; SAP de València (Sec.3a) 41/2014, de 21 de gener; SAP de Las Palmas (Sec.6a) 3/2014, de 20 de desembre de 2013; i SAP La Rioja (Sec.1a) 91/2013, de 17 de setembre, entre d'altres.

⁴⁸ Sobre aquesta qüestió Silvia FERNÁNDEZ BAUTISTA, "El delito de negativa a la realización de las pruebas de alcoholemia" a MIR PUIG, Santiago; CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.), *Seguridad Vial y Derecho Penal*, p.186 i 187, on diu que la influència pot evidenciar-se a través de qualsevol altre mitjà diferent de la tradicional prova d'alcoholèmia; STC 24/1992 de 14 de febrer, expressa *"la prueba de impregnación alcohólica constituye el medio más idóneo para acreditar una determinada concentración de alcohol en la sangre del conductor de un vehículo, que puede dar lugar, tras ser valorada conjuntamente con otras pruebas, a la condena del mismo, pero ni es la única prueba que puede producir esta condena ni es una prueba imprescindible para su existencia"*.

⁴⁹ Raquel MONTANER FERNÁNDEZ, a: SILVA SÁNCHEZ, Jesús María (dir.), *Lecciones de Derecho Penal. Parte Especial*, p.294, afirma que en els denominats controls preventius, l'acta de simptomatologia té una gran importància per a una eventual condemna i que contra més detalls constin, més indicis haurà per fonamentar que el consum d'alcohol ha influït negativament en la conducció de la persona; Contrari a aquesta opinió, José-Ignacio GALLEGRO SOLER, "El nuevo delito...", a: MIR PUIG, Santiago; CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.), *Seguridad Vial y Derecho Penal*, p.165s, quan manifesta que la simptomatologia utilitzada únicament és significativa de la ingesta però no de la embriaguesa.

en el risc d'afectació de la seguretat viària que la societat no ha de tolerar. Per tant, un cop que la persona ha ingerit alcohol fins a l'extrem que influeixen en les seves facultats no crec que fos adequat limitar l'acció penal a la realització d'una infracció o creació d'un risc concret perquè la nostra finalitat ha de ser la prevenció de situacions que augmenten la probabilitat de produir resultats lesius innecessàriament.

Finalment, a aquestes dues posicions, es sumava una tercera línia interpretativa judicial encara més objectiva⁵⁰ la qual considerava que a partir d'una determinada taxa d'impregnació alcohòlica la influència era real i efectiva i per tant, el risc que generava conduir en aquestes condicions esdevenia intolerable.

Aquesta línia jurisdiccional tenia la seva base⁵¹ a la Resolució del 18 d'abril de 1973 del Consell d'Europa, relativa a la repressió d'infraccions de trànsit comeses amb motiu de la conducció d'un vehicle de motor sota la influència de begudes alcohòliques, i adoptada pel Comitè de Ministres el 22 de març del mateix any, en la qual es recomanava que s'obrissin diligències penals als conductors que es demostrés la seva incapacitat per conduir o que presentessin una taxa a partir de 0,80gr per 1 litre de sang. Cal dir, que els països membres tenien la llibertat de fixar una taxa inferior si ho consideraven oportú i a l'hora d'imposar la sanció penal tenien que tenir en consideració la situació personal del conductor i la resta de circumstàncies personals del cas en concret.

Arran d'aquesta recomanació van començar a aparèixer sentències que tenien en compte la taxa a partir de 0'8gr⁵² d'alcohol per litre de sang o altres com la STS de 17 de juliol de 1974 que considerava que una taxa de 1'2gr per litre superava el "límit legal tolerable".

⁵⁰ Francisco TOLEDO CASTILLO; José Andrés CAMPÓN DOMÍNGUEZ; Francisco MARTÍN UCLÉS, *Manual de seguridad vial...*, p.287, menciona que es pot anomenar aquesta tendència com "objectiva".

⁵¹ Veure, José-Ignacio GALLEGO SOLER, "El nuevo delito...", a: MIR PUIG, Santiago; CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.), *Seguridad Vial y Derecho Penal*, p.164, on opina que en gran part es deu a la Resolució del consell d'europa.

⁵² STS 22 de febrer de 1989, on deia: "*La tendencia legislativa de los países viene a reconocer este límite con alguna oscilación que llega al 1,5 por 1.000 como límite máximo tolerable. Siempre con referencia al individuo medio, se considera a efectos médico-legales que a partir del 1,5 la influencia del alcohol en la conducción es probable y cierta a partir del 2,0 por 1.000*"; en el mateix sentit, SAP Madrid (Sec.16a) 170/2000, de 28 d'abril, SAP de La Rioja (Sec.1a) 74/2003, de 29 d'abril, SAP de Ciudad Real (Sec.2a) 93/2005, de 5 de juny, SAP de Lleida (Sec.1a) 171/2008, de 30 d'abril, SAP de Madrid (Sec.17a) 368/2012, de 6 de març, o inclús més recent com la SAP de Burgos (Sec.1a) 496/2013, de 15 de novembre, on el seu punt tercer dels fonaments de drets fa menció de la citada resolució del Consell d'Europa.

A més, es van publicar estudis⁵³ sobre els efectes del alcohol associats a cada fase d'embriaguesa. Referent a això, TOLEDO CASTILLO menciona l'estudi elaborat pel Grup de Treball 36 del Consell Superior de Trànsit i Seguretat de la Circulació Viària, l'any 1998, que contenia un quadre d'efectes que l'alcohol té en la conducció segons la taxa d'alcoholèmia que presenti el conductor, i considerava una conducció perillosa el resultat d'una taxa englobada entre 0'8gr i 1'5gr per litre de sang i altament perillosa si es superava 1'5gr per litre de sang⁵⁴.

Per tant, aquesta tendència objectivitzadora tenia en compte el requisit de la taxa d'alcoholèmia ja que per a ells la superació d'una determinada xifra suposava la disminució de les capacitats de qualsevol persona per realitzar l'acció de conduir, mostra d'això ho trobem al redactat de la STS d'11 de juny de 2001 on diu "*los Tribunales entienden que a partir de determinada impregnación alcohólica en la sangre queda superado el límite penalmente permisible en cuanto cualquier persona vería disminuida su capacidad de percepción, reflejos y en definitiva sus facultades para la conducción,...*".

Però, aquest posicionament no deixa de ser conflictiu i criticat perquè es considera que l'establiment d'aquesta taxa per considerar l'acció típica del primer incís del art.379.2 no compleix amb els requisits del redactat del text penal⁵⁵ sinó que es tracta d'una "*presumpció científicament avalada*"⁵⁶ en la qual es pressuposa que la persona es troba influenciada sense admetre cap excepció.

Conflictivitat que s'originava també a l'àmbit jurisdiccional quan el Tribunal Constitucional establia que per considerar realitzat l'il·lícit penal no era suficient la determinació de la taxa sinó que a més s'havia de justificar la influència en les facultats

⁵³ Veure, Enrique VILLANUEVA CAÑADAS, "Estudio toxicológico y medico-legal del alcohol etílico", a: GIBERT CALABUIG, Juan Antonio, *Medicina legal y toxicología*, p.891s; Estudio sobre la reducción de los límites de alcoholemia, GT 36. Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación, 1998.

⁵⁴ Francisco TOLEDO CASTILLO; José Andrés CAMPÓN DOMÍNGUEZ; Francisco MARTÍN UCLÉS, *Manual de seguridad vial...*, p.111.

⁵⁵ Sergi CARDENAL MONTRAVETA, a CORCOY BIDASOLO, Mirentxu; MIR PUIG, Santiago (dir.), *Comentarios al Código Penal. Reforma LO 572010*, p.831, expressa que la raó per la qual no hi ha consens sobre si la determinació d'una taxa concreta d'alcohol pot considerar-se prova suficient de la realització de la modalitat prevista en el primer incís del art.379.2, ni sobre la determinació de la taxa, és que la perillositat de la conducció depèn de les circumstàncies personals del conductor i de la resta de condicions en les que es produeix la conducció.

⁵⁶ Terminologia que fa servir, Andrés MARTÍNEZ ARRIETA, "Derecho Penal y Seguridad Vial", a: CANO CAMPOS, Tomás et al., *Derecho Penal y Seguridad Vial*, p.19, a l'establiment d'una taxa que justifica la patent disminució de les facultats del conductor; i referent a aquesta qüestió, Ramón GARCÍA ALBERO, "La nueva política criminal...", p.11:19, manifesta que qui ha volgut veure en la sola fixació d'un nivell d'impregnació alcohòlica un inadmissible expedient de presumpció de perillositat, parteixen d'un prejudici que no es sustenta en cap dada científica disponible.

del conductor, amb la conseqüent posada en perill de la seguretat del trànsit⁵⁷. Doncs, per aquest òrgan jurisdiccional el delict encara que no requereix la creació d'un perill concret, la conducta només serà punible quan es demostrï que ha sigut capaç de posar en risc el bé jurídic protegit⁵⁸.

En definitiva, es pot dir que la versió del primer incís del delict de conducció sota la influència de begudes alcohòliques ha sigut durant anys molt controvertida i qüestionada tant per la doctrina científica com per la jurisprudència que amb el seu continuat vaivé interpretatiu ha donat lloc a l'aparició de sentències de caire contradictori, esdevenint pronunciaments desiguals i injustos, vistos fredament i des de la llunyania, en què en alguns casos es sancionava una conducció etílica i en d'altres de similars condicions i taxes molt més altes quedaven absolts perquè el tribunal jutgador considera que no havia quedat prou demostrada la influència⁵⁹.

A més a més, a aquestes diferències interpretatives podem dir que s'afegien altres factors.

D'una banda els medis de comunicació fent ressò en la taxa dels casos en els quals els conductors havien quedat absolts i ressaltant la impunitat amb la que se'ls havia tractat generaven una greu alarma social en la ciutadania creant un sentiment d'injustícia i de desconfiança vers els òrgans judicials.

D'altra banda, les dades estadístiques⁶⁰ de morts i ferits greus i lleus que cada any tenien lloc a les carreteres espanyoles i els casos mortals on era present l'alcohol

⁵⁷ Postura que podem trobar, entre d'altres, a STC 2/2003 de 16 de gener, on manifesta "*el delito contenido en el art. 379 CP no constituye una infracción meramente formal, como sí lo es la que tipifica el art. 12.1 Real Decreto 339/1990, pues para imponer la pena no basta con comprobar a través de la pertinente prueba de alcoholemia que el conductor ha ingerido alcohol o alguna otra de las sustancias mencionadas en el mismo, sino que es necesario que se acredite que dicha ingestión ha afectado a la capacidad psicofísica del conductor, y, consecuencia de ello, a la seguridad en el tráfico, que es el bien jurídico protegido por dicho delito*".

⁵⁸ En aquest mateix sentit, Pilar GÓMEZ PAVÓN, *El delito de conducción...*, p.141s.

⁵⁹ Veure, STC 319/2006, de 15 de novembre, on s'absol un conductor que presentava unes altes taxes en aire expirat d'1'16mg. i 1'17mg. per litre exposant que no és suficient comprovar el grau d'impregnació alcohòlica, sinó que, és també necessari comprovar la seva influència en el conductor; Sobre aquesta qüestió, Alfonso SERRANO GÓMEZ; Alfonso SERRANO MAILLO, a: SERRANO GÓMEZ, Alfonso et al., *Curso de Derecho Penal. Parte Especial*, p.553, diu que estem davant d'un tipus penal amb gran inseguretat jurídica que es desprèn de la frase "conduir sota els efectes".

⁶⁰ Segons dades estadístiques de la DGT, els accidents amb víctimes l'any 2004 eren 94009 mentre que a 2007 la xifra havia arribat a 100508, en ferits lleus el 2004 eren 116578 i a 2007 es situava a 123226, en contrapartida el número de ferits greus disminuïa de 21805 a 2004 per passar a 19295 i el total de morts també descendia de 4741 l'any 2004 a un total de 3823 el 2007. El tant per cent de conductors morts que presentaven una taxa superior a 0'3gr/l era un 32% el 2004 i un 29'9% el 2007. Xifres extretes de "Las principales cifras de la Siniestralidad Vial", any 2010 i 2012, a www.dgt.es.

continuaven sent molt elevades i posaven de manifest la vinculació existent entre la sinistralitat vial i alcoholèmia.

Per tant, davant d'una situació on a nivell social semblava que s'havia configurat un sentiment d'impunitat respecte aquestes conductes il·legals, que a més era nodrida per una ferotge publicitat dels mitjans audiovisuals, i a nivell jurisprudencial no es deixaven de produir diferents pronunciaments judicials controvertits, tot això afegit a la pressió que suportaven els estaments públics arran de la nova configuració de mentalitat social que demanava que s'augmentés la intervenció punitiva i s'actués amb major duresa, va propiciar, al meu parer, que els poders polítics realitzessin una reforma legislativa a l'ordenament jurídic introduint un nou apartat que tipificava la conducta en tots els casos en què es superés una taxa concreta per tal d' aconseguir una major seguretat jurídica evitant les possibles diferències i discrecionalitats judicials⁶¹. Ara bé, per a la resta de casos on no s'arribi a la taxa marcada per la nova regulació considero que a l'hora de valorar si la conducta ha de tenir repercussió penal es continuaran produint les mateixes discussions i valoracions que he comentat anteriorment quant a la consideració de la influència.

6. Segon incís art. 379.2 CP

“En tot cas és condemnat amb aquestes penes el que condueixi amb una taxa d'alcohol en aire espirat superior a 0,60 mil·ligrams per litre o amb una taxa d'alcohol en sang superior a 1,2 grams per litre”.

Com hem vist anteriorment, fins a la reforma legislativa de 2007 respecte el delict de conducció sota la influència de l'alcohol no existia una jurisprudència consolidada sobre quina podria ser una taxa suficient per considerar acreditada la influència.

⁶¹ Sobre aquesta qüestió, Juan Carlos HORTAL IBARRA, “El delito de conducción...”, a: MIR PUIG, Santiago; CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.), *Seguridad Vial y Derecho Penal*, p.145, quan expressa que amb aquesta objectivitat de les taxes d'alcoholèmia es volien eliminar pronunciaments judicials que absolguessin conductors que malgrat presentar elevades quantitats d'alcohol no s'havia demostrat que estiguessin negativament influenciats; Fr. Javier VILLALBA CARRASQUILLA, “El endurecimiento de las penas de los delitos como medida de mejora de la siniestralidad vial”, a: MIR PUIG, Santiago; CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.), *Seguridad Vial y Derecho Penal*, p.328s, exposant les causes que justifiquen la reforma penal; María A. TRAPERO BARREALES, *Los delitos contra la seguridad vial*, p.113; Miguel Ángel MORENO ALCÁZAR, a BOIX REIG, Javier (dir.), *Derecho Penal Parte Especial. Vol.III*, p.384.

En un intent de solucionar aquesta divergència, un any abans, la FGE amb la Instrucció 3/2006⁶² plantejava la necessitat d'unificar criteris davant l'actuació d'aquests il·lícits instant els fiscals a obrir procediments penals superant una determinada taxa. Doncs, es pot veure com la tendència objectivitzadora anava agafant forma per poc temps després transformar-se en una realitat amb la LO 15/2007.

La citada Llei orgànica introduïa importants novetats legislatives ampliant el tipus penal i deixant clar tal com deia al seu preàmbul que l'objectiu pretès era augmentar el control sobre el risc tolerable per la via de l'expressa previsió de nivells d'alcoholèmia que havien de tenir la consideració de perillosos.

El legislador tenint en compte que les begudes alcohòliques poden suposar una alteració o un desequilibri en la conducció endureix la resposta penal introduint una taxa objectiva. Per tant, podem veure com es produeix un canvi en la concepció d'aquest delictes transformant la perillositat que comporta en un fet inadmissible penalment a causa de la constant incidència de l'alcohol en l'accidentalitat viària.

Una nova taxa que com a element clau aporta una seguretat jurídica als ciutadans en el seu tractament penal ja que estableix un tipus delictiu ben definit i clar que tracta de la mateixa manera a totes les persones que incorrin en aquesta conducta típica reduint les diferents apreciacions judicials que es venien produint fins al moment en relació amb la constatació de la influència, a la mateixa vegada que facilita la tasca de jutges i tribunals però, això si que ho hem de ressaltar, amb la corresponent limitació de les seves llibertats interpretatives.

Doncs, amb la introducció d'aquest nou precepte, per part de la doctrina científica es comencen a plantejar diferents debats sobre la seva idoneïtat quan als principis que limiten la facultat de l'Estat per sancionar, la seva adequació respecte drets i llibertats constitucionals i els problemes que es poden derivar de l'exercici de l'aplicació d'aquest delictes.

⁶² La Instrucció 3/2006, sobre criteris d'actuació del Ministeri Fiscal per a una efectiva persecució dels il·lícits penals relacionats amb la circulació de vehicles de motor, establia que s'exercités l'acció penal a partir de 0'6mg per litre d'aire expirat, excepte en els casos infreqüents de carència de signes. Entre 0'4mg i 0'6mg per litre d'aire es tindria que valorar l'existència de símptomes d'embriaguesa, realització d'infraccions o causació d'accidents entre d'altres. Mentre que per sota de 0'4mg per litre d'aire l'acció penal es limitaria casos excepcionals.

En primer lloc, s'ha de valorar si la concreció d'una taxa en aquest delict no entra en contradicció amb el "*principio de ofensividad*" el qual limita l'actuació penal a aquelles conductes que ataquen significativament un bé jurídic protegit.

Per respondre aquesta qüestió seria suficient si es pogués demostrar que a partir de la taxa fixada qualsevol persona independentment de les seves condicions físiques i psíquiques (pes, edat, sexe, percepció, reflexos, etc.) es troba inevitablement sota la influència de begudes alcohòliques. El problema que ens trobem és que tot i que tothom reconeix l'evident afectació que provoca l'alcohol en les facultats de les persones no hi ha estudis mèdics toxicològics⁶³ que aconseguixin, de forma general, posar d'acord als científics sobre quina ha de ser la xifra correcta, cosa que genera una sensació d'incertesa sobre l'adequació de la taxa escollida.

Per tant, es configura una taxa discutida per la doctrina donant lloc a tres posicionaments ben diferenciats.

D'una banda, hi ha algun posicionament doctrinal que considera que la xifra fixada és encertada⁶⁴ ja que amb aquest nivell d'alcoholèmia la conducció es transforma en perillosa i no es pot admetre. A més, va en consonància amb la resta de taxes dels diferents Estats membres de la Unió Europea estant inclús per sobre de països propers i desenvolupats com ara Alemanya, França, Regne Unit i Itàlia entre d'altres⁶⁵.

D'altra banda, un altre grup doctrinal considera que la taxa no és adequada perquè està per sobre dels límits socialment tolerables al tractar-se d'un comportament que posa en greu risc el bé jurídic protegit, llavors, aquesta conducta no es pot acceptar de cap manera i s'ha de reduir la seva permissivitat a uns valors mínims⁶⁶.

⁶³ Francisco TOLEDO CASTILLO; José Andrés CAMPÓN DOMÍNGUEZ; Francisco MARTÍN UCLÉS, *Manual de seguridad vial...*, p.108s, fa referència a proves realitzades pel Comitè d'alcohol i altres drogues del Consell Nacional de Seguretat dels Estats Units i per l' Associació Mèdica Britànica del Regne Unit conclouent que existeixen discrepàncies a partir de la xifra que es considera una persona embriagada; En el mateix sentit, María A. TRAPERO BARREALES, *Los delitos contra la seguridad vial...*, p.116 i 117.

⁶⁴ En aquest sentit, Diego-Manuel LUZÓN PEÑA, "Posibles reformas de los delitos de circulación", a: CANO CAMPOS, Tomás et al., *Derecho Penal y Seguridad Vial*, p.35 i 36, proposa 1'2gr per litre per definir la conducta com a clara i inequívocament criminal.

⁶⁵ Tomás CANO CAMPOS, "Derecho Penal y Seguridad Vial", a: CANO CAMPOS, Tomás et al., *Derecho Penal y Seguridad Vial*, p.77; Sergi CARDENAL MONTRAVETA, a CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.), *Derecho Penal Parte Especial. Doctrina y jurisprudencia con casos solucionados. Tomo I*, p.542, on diu que es tracta d'una opció de política criminal i de tècnica legislativa que també han adoptat els legisladors d'altres països del nostre entorn.

⁶⁶ Defensa aquesta postura, José Luis GONZÁLEZ CUSSAC, "La reforma penal de los delitos contra la seguridad vial (Proyecto CP 2006) (comunicación)", p.293, proposant una taxa de 1gr per litre de sang.

Finalment, la tercera posició adoptada⁶⁷ és la que manifesta que el legislador tindria que haver optat per una xifra més alta que proporcionés un consens total sobre l'efectiva influència en les facultats del subjecte fent inqüestionable qualsevol argument en contra i evitant que es sancioni a un conductor per la mera superació d'una taxa d'impregnació alcohòlica existint la possibilitat que no es trobi influenciat i que no hagi creat cap mena de risc a la seguretat viària.

Aquest sector de la doctrina que no considera justificada aquesta taxa ha criticat que establir un il·lícit penal basat en la mera superació d'una formalitat en la qual es poden castigar casos en els que pot ser que no s'hagi arribat a crear un perill abstracte per a la seguretat del trànsit suposa l'establiment d'una presumpció de perillositat que vulnera els principis que han de regir el dret penal convertint-lo com diu Gutiérrez Rodríguez en una "*concepció purament formalista del delict*".⁶⁸

A més, mantenen que establir un delict que incrimina una conducta únicament per vulnerar una formalitat establerta sense que es valori la resta de circumstàncies i factors que formen part del fet que s'està realitzant, és un procediment típic del dret administratiu sancionador el qual sí fa ús d'aquest tipus d'eines i no pas del dret penal. Per tant, diuen que el que s'està aconseguint amb aquesta assimilació entre la via penal i l'administrativa és la conseqüent eliminació de totes les característiques qualitatives que els separaven de forma que el dret penal es converteixi en una mena de branca més del dret administratiu diferenciant-se únicament en la sanció imposada⁶⁹.

És evident que depenent de la valoració personal que es faci de la correcció de la taxa escollida es justificarà o no la seva adequació al "*principio de ofensividad*".

⁶⁷ Sobre aquesta qüestió, María GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, *Protección penal de la seguridad vial*, p.110, valora positivament la introducció d'un límit general però qüestiona la xifra adoptada perquè no existeix seguretat des d'un punt de vista científic; María A. TRAPERO BARREALES, *Los delitos contra la seguridad vial*, p.120 i 121, on expressa que els riscos que suposa establir aquesta taxa d'1'2gr per litre de sang no superen els avantatges que genera.

⁶⁸ María GUTIERREZ RODRÍGUEZ, *Protección penal de la seguridad vial*, p.86; en el mateix sentit, Diego-Manuel LUZÓN PEÑA, "Posibles reformas de los delitos de circulación", a: CANO CAMPOS, Tomás et al., *Derecho Penal y Seguridad Vial*, p.33, on diu que és establir una presumpció iuris et de iure de perillositat que vulnera el principi; José-Ignacio GALLEGOS SOLER, "El nuevo delito...", a: MIR PUIG, Santiago; CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.), *Seguridad Vial y Derecho Penal*, p.158, fa referència als denominats delictes de perill presumpte.

⁶⁹ Joan J. QUERALT JIMÉNEZ, "El nuevo derecho...", a: MIR PUIG, Santiago; CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.), *Seguridad Vial y Derecho Penal*, p.66, parla d'aquesta qüestió dient que el dret penal en aquest cas s'està transformant en una mena de Dret penal d'oportunitat.

Si ens fixem en altres països similars, la taxa no varia gairebé, tot el contrari, encara és redueix més que no pas al nostre país⁷⁰. Independentment de la xifra concreta de la taxa, crec adequat continuar la línia general que s'està establint quant a la no permissivitat de l'alcohol en la conducció incriminant la conducta penalment quan es superi un determinat valor.

A més, l'establiment de càstig penal per aquest tipus de comportament transmet un missatge contundent a la ciutadania expressant la rebutja a aquesta conducta establint una taxa típica que aporta un guany d'eficàcia preventiva dient el punt exacte que ja no s'està disposat a permetre i que si es supera, en tots els casos, provocarà repercussions penals sobre la persona perquè el perill que ha provocat sobre béns jurídics protegits no és admès socialment.

En la meua opinió, considero que la gran majoria de persones que presenten una taxa d'1'2gr per litre de sang veuen, en aquestes circumstàncies, disminuïdes les seves capacitats suposant un increment de risc sobre la seguretat viària que, a dia d'avui, no es pot acceptar i s'ha d'intentar evitar fent ús de totes les eines preventives i mesures de control que es disposin i es tinguin a l'abast. Però, també és cert que, respecte a la citada xifra, es troben a faltar informes mèdics sobre els efectes que provoca l'alcohol en la persona, tenint en compte totes les característiques personals, que gaudeixin d'una unanimitat científica, existint la possibilitat que apareguin alguns casos concrets en què amb aquesta taxa no es demostrï suficientment la influència.

Per tant, crec que el legislador hauria d'haver optat per establir una xifra més alta que gaudís d'un consens mèdic total i pogués demostrar, en base a estudis científics, que tothom que superi la taxa típica està influenciat sense cap mena de dubte. D'aquesta manera, es justificaria la intervenció penal sobre aquestes conductes perilloses per a valors essencials com la vida i la integritat corporal de les persones i, dissoldria de forma adequada les possibles crítiques sobre la vulneració del "*principi de ofensivitat*" perquè, realment, sí que afectaria al bé jurídic penalment protegit, ja que la influència de l'alcohol en les capacitats psicofísiques de les persones estaria totalment demostrada.

⁷⁰ Sobre aquesta qüestió, Sergi CARDENAL MONTRAVETA, "La protecció penal de la seguretat viària en el dret comparat", a: MIR PUIG, Santiago; CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.), *Seguretat Vial y Derecho Penal*, p.43-52, diu que en el cas d'Itàlia s'incrimina la conducció quan la taxa és superior a 0'5gr per litre de sang; en França quan es superen els 0'8gr per litre de sang; igualment en el Regne Unit quan la taxa supera 0'8gr per litre de sang; i en el cas d'Alemanya la incriminació penal no fa referència expressa a taxes d'alcoholèmia sinó que la doctrina científica i jurisprudencial han coincidit en considerar que existirà una incapacitat absoluta per conduir amb seguretat a partir d'una concentració d'1'1gr per litre de sang.

En segon lloc, també haig de posar de manifest si l'establiment d'una taxa concreta s'adequa a un altre principi com és el de la legalitat⁷¹ de forma que s'impedeixi que un conductor sigui acusat de manera arbitrària per aquest tipus delictiu.

En aquest cas, crec encertat establir una taxa concreta i específica que deixa clara i ben definida la conducta punible amb el conseqüent guany de seguretat jurídica i d'igualtat per part de tots els participants de la seguretat viària davant la llei⁷².

Incorporant una taxa determinada és indubtable que augmenta la precisió de la incriminació del tipus delictiu en tots els àmbits.

D'una part, els tribunals ja no tindran la dificultat d'interpretar i valorar si ha existit influència i la corresponent afectació del bé jurídic ja que al superar la citada taxa es considerarà que sempre apareixen aquestes característiques.

D'altra part, els agents de policia també tindran molt més clar quines conductes en tots els casos comportaran responsabilitat penal sense distincions i sense interpretacions subjectives que segons qui les faci poden arribar a generar uns resultats totalment diferents.

I finalment, davant de la ciutadania amb la concreció d'una taxa única per a tothom sense distincions de característiques personals i d'altres factors deixa clar i de forma inequívoca quina conducta ja no es tolerable eliminant les diferents apreciacions judicials que s'havien produït fins el moment i evitant que es continuï establint un sentiment en la societat d'impunitat per aquest tipus de conductes.

En tercer lloc, la introducció d'aquest segon incís en la tipologia delictiva també ha ocasionat diverses qüestions a debatre que no es poden obviar.

És evident que per part del legislador hi ha un tracte diferent en la tipificació de la conducció sota la influència de l'alcohol respecte de les substàncies estupefaents o drogues tòxiques, ja que per incriminar aquesta última conducta típica sí que és

⁷¹ María A. TRAPERO BARREALES, *Los delitos contra la seguridad vial*, p.114 i 115, considera que des del punt de vista del principi de la legalitat la reforma és altament positiva per dos motius: primer perquè s'ha utilitzat termes clars i taxatius que ofereixen precisió i certesa, i segon, perquè s'ha prescindit de la tècnica de la llei penal en blanc optant per una taxa única per a tothom. Encara que matisa que es pot haver posat en pràctica a costa d'altres principis garantitzadors i limitadors.

⁷² En aquest sentit, Tomás CANO CAMPOS, "Derecho Penal y Seguridad Vial", a: CANO CAMPOS, Tomás et al., *Derecho Penal y Seguridad Vial*, p.77, on diu que el delict continuaria sent de perill abstracte però amb una major seguretat jurídica i igualtat de tots en l'aplicació de la llei.

necessari que es demostrï la influència en les facultats del conductor⁷³. Doncs, no s'ha establert en el cas de les drogues la tipificació a partir d'una determinada quantitat com si s'ha fet en el cas de l'alcohol gràcies a la seva facilitat de detecció.

Aquesta diferència de tracte pot ser deguda a la dificultat de provar en el lloc del fet i de forma més o menys ràpida (és a dir, sense que comporti el trasllat a un centre hospitalari per a la corresponent extracció de sang) la quantitat de substància tòxica que ha sigut consumida i per tant, la seva conseqüent afectació a les capacitats psicofísiques de la persona a l'hora de realitzar la conducció. Llavors, davant d'aquestes dificultats⁷⁴ el legislador ha optat per deixar en aquests moments la tipificació de les drogues prèvia constatació de la influència.

S'ha de tenir present, que actualment amb els mitjans de prova de drogues que disposem com ara el "drogotest" només s'obté una indicació de si a la saliva de la persona s'ha detectat drogues tòxiques però no es pot saber ni la quantitat ni altre factor molt important a tenir en compte com és el temps que fa que l'ha consumit ja que hi ha algunes substàncies que duren en l'organisme diversos dies.

Està clar que les dues conductes són presents en les nostres carreteres, que es poden considerar igual de perilloses i que també poden tenir els mateixos efectes devastadors tant en la pròpia persona que consumeix alcohol o drogues com en el bé jurídic que es vol protegir però, hem de ser congruents i adaptar-nos a la realitat que ens trobem i ara per ara, no existeixen mètodes com en el cas de l'alcohol que puguin demostrar quina quantitat s'ha consumit i si aquest consum ha produït una afectació que es pugui considerar perillosa amb prou grau per tenir rellevància penal.

⁷³ José-Ignacio GALLEGO SOLER, "El nuevo delito...", a: MIR PUIG, Santiago; CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.), *Seguridad Vial y Derecho Penal*, p.170 i 171, expressa que com que no existeix un barem legal en matèria de drogues encara continua sent decisiu la conducció incorrecta derivada de la ingesta cosa que provoca un tracte desigual injustificat; En la mateixa línia, Joan J. QUERALT JIMÉNEZ, *Derecho Penal español Parte Especial*, p.988, diu que aquest tracte desigual no té cap tipus de justificació; Rosario de VICENTE MARTÍNEZ, *Derecho penal de la circulación*, p.541s, afirma que quan els processos de selecció dels riscos rellevants no s'efectuen per la comprovada connexió amb la sinistralitat, sinó per la possibilitat de detecció, l'elecció perd legitimitat material; Fr. Javier MOLINA GIMENO, "Delitos contra la seguridad vial", p.3.

⁷⁴ Juan Carlos CARBONELL MATEU, "La reforma del tratamiento penal de la seguridad vial", a: CANO CAMPOS, Tomás et al., *Derecho Penal y Seguridad Vial*, p.65, on diu que les exigències per fer un tipus general fan inviable la previsió i quantificació dels efectes que produeixen aquestes substàncies; Bartolomé VARGAS CABRERA, "El delito de...", p.180s, on manifesta que no es té en compte el delict formal perquè no es disposa encara de proves fiables; Pilar GÓMEZ PAVÓN, a ÁLVAREZ GARCÍA, F. Javier (dir.), *Derecho Penal Español. Parte Especial (II)*, p.1403, manifesta que és degut a l'absència de proves fiables i de ràpida realització.

Però, el no disposar encara de mètodes vàlids en el cas de les drogues no pot ser de cap manera un raonament per deixar sense efecte la incriminació penal per la superació d'una determinada taxa d'alcohol ja que en aquest cas sí que disposem de les eines adequades i les hem de fer servir en prevenció de conductes que comporten un risc que no és acceptat.

Potser, amb la inclusió només de l'alcohol com a conducta penada pot semblar que es transmeti a la ciutadania el missatge que és més perillós aquest comportament que el de conduir sota la influència de drogues tòxiques⁷⁵ però, per aquest motiu seria interessant que es possessin en marxa diversos mecanismes de l'estat com ara campanyes informatives i de publicitat, de forma que s'expliqués i s'informés a la societat sobre els efectes negatius que provoca, la rellevància que té aquesta conducta i el motiu pel qual encara no es pot establir un límit de risc tolerable.

Per tant, considero totalment adequada l'opció que ha triat el legislador deixant com a conducta punible superant una determinada taxa únicament l'alcohol perquè en la meua opinió, a l'actualitat té arguments tècnics que justifiquen aquesta decisió.

Una altra qüestió que ha posat de manifest la doctrina científica⁷⁶, fa referència a que l'entrada en vigor del delict de conducció sota la influència de l'alcohol superant una determinada taxa pot suposar una possible reducció de l'aplicació del primer incís perquè es poden generar casos en què es deixi únicament per la via penal les conductes que sobrepassin la citada taxa i les que no arribin a la xifra penal es derivin a la via administrativa encara que presentin els conductors símptomes d'influència.

En aquest punt, sí que em posiciono en part d'acord, ja que en introduir una taxa inconscientment els agents encarregats de vigilar aquestes conductes corren el risc de deixar-se portar per l'automatisme que provoca la concreció de la taxa típica oblidant-se d'incriminar conductes que tot i no arribar a la xifra penal poden generar un perill igual o superior i, només utilitzar el primer incís en casos de no realització de la prova

⁷⁵ Sobre aquesta qüestió María A. TRAPERO BARREALES, *Los delitos contra la seguridad vial*, p.132 i 133 manifesta que el tracte desigual pot donar lloc en primer lloc, a que el consum d'alcohol es consideri més greu i en segon lloc, a que davant del coneixement d'un major control per part dels agents de l'autoritat es canviïn els hàbits de consum per part dels joves.

⁷⁶ En aquest sentit, María A. TRAPERO BARREALES, *Los delitos contra la seguridad vial*, p.133s, afirma que es pot donar a entendre que per sota de la taxa d'alcohol la conducta no passi d'una infracció administrativa encara que s'hagi produït una conducció sota la influència amb perillositat *ex ante* per la resta d'usuaris de la via; José-Ignacio GALLEGO SOLER, "El nuevo delito...", a: MIR PUIG, Santiago; CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.), *Seguridad Vial y Derecho Penal*, p.71, fent referència a que es pot crear una errònia percepció social que es pensi que fins a la superació de la taxa no tindrà repercussió penal.

d'alcoholèmia o d'accidents o d'altres infraccions molt greus convertint-se en un delictes de perill concret⁷⁷.

Per combatre aquest punt feble és molt important fer ressò de la importància de les dues conductes punibles dintre dels cossos policials afavorint el reciclatge i la formació professional per tal que els agents de l'autoritat tinguin en consideració els dos apartats i exerceixin de manera oportuna l'articulat d'aquest delictes depenent de les circumstàncies del cas en concret.

Per tant, si que és veritat que existeix el risc de caure en la temptació de no incriminar conductes que estiguin per sota de la nova taxa típica però si es treballa conjuntament des dels partits judicials enviant instruccions clares i concises sobre la persecució d'aquests delictes i des dels organismes policials actuant correctament i amb la necessària diligència professional no hi ha motiu perquè esdevingui aquesta situació.

Finalment, amb la introducció del segon incís del delictes de conducció sota la influència de l'alcohol també s'ha posat de manifest la seva incompatibilitat amb el principi de presumpció d'innocència⁷⁸ ja que un sector doctrinal afirma que la introducció d'un redactat en el qual es castiga penalment en tots els casos que es supera una taxa concreta suposa la introducció d'una presumpció de perillositat *iuris et de iure*, és a dir, una presumpció absoluta que no admet prova en contrari que pugui demostrar que és fals o en el millor dels casos d'una presumpció *iuris tantum* que desplaça la càrrega de la prova a l'acusat.

Fan esment que aquestes presumpcions fins a la reforma legislativa, la jurisprudència del TC⁷⁹ no les acceptava i, a més, considerava que únicament la prova d'alcoholèmia

⁷⁷ Ramón GARCÍA ALBERO, "La nueva política criminal...", p.11:22 i 11:23, expressa que el primer incís, jurisprudencialment, pot configurar-se com a un delictes de perill concret; en el mateix sentit, Josep M. TAMARIT SUMALLA, a QUINTERO OLIVARES, Gonzalo (dir.), *Comentarios a la parte especial del derecho penal*, p.1556, on diu que el primer incís corre el perill de convertir-se en un tipus residual.

⁷⁸ Es posicionen en aquesta línia, Juan Carlos HORTAL IBARRA, "El delito de conducción...", a: MIR PUIG, Santiago; CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.), *Seguridad Vial y Derecho Penal*, p.145 i 146, dient que es garanteix el càstig de totes les persones que superin la taxa típica però vulnerant un pilar bàsic del dret processal penal; José-Ignacio GALLEGU SOLER, "El nuevo delito...", a: MIR PUIG, Santiago; CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.), *Seguridad Vial y Derecho Penal*, p.172s, diu que, segons la seva opinió, el redactat actual obliga a que el TC es manifesti sobre la seva constitucionalitat; en el mateix sentit Joan J. QUERALT JIMÉNEZ, *Derecho Penal español Parte Especial*, p.985.

⁷⁹ María A. TRAPERO BARREALES, *Los delitos contra la seguridad vial*, p.121s, diu que la utilització d'aquestes presumpcions pot entrar en contradicció amb la doctrina del TC; a la STC 111/1999, de 14 de juny, en els fonaments jurídics diu textualment "Pero comoquiera que se califique a este tipo delictivo, bien de peligro simplemente bien de peligro abstracto o remoto, en ningún caso el derecho a la presunción de inocencia tolera que alguno de los elementos

no era suficient per desvirtuar el citat principi sinó que havia de constatar-se la influència.

Sí que és veritat que amb el nou redactat recau tota la importància en el resultat d'una prova d'impregnació alcohòlica que deixa de ser una dada probatòria per convertir-se en l'element del tipus⁸⁰ i que dificulta molt la seva contradicció (encara que existeixen casos com ara la falta de verificació o marges d'error) però, al meu parer, si actualment disposem de la tecnologia suficient i de mecanismes tècnics objectius que ajuden de forma notable a distingir conductes que es consideren significativament perilloses i que incorporen un risc inacceptable⁸¹ per a la seguretat viària i per a totes les persones que hi participen, seria anar un pas endarrere no aprofitar els avantatges que proporciona per poder lluitar contra aquesta tipologia delictiva i aconseguir reduir la sinistralitat vial, objectiu que hem de tenir present.

Ara bé, sempre tenint molta cura de complir totes les garanties formals i processals requerides legalment a més d'acreditar el correcte funcionament dels mecanismes de mesurament d'alcohol.

En definitiva, es pot veure com la introducció d'aquest nou il·lícit penal ha generat un extens anàlisi i una controvertida discussió doctrinal en relació amb la seva idoneïtat als principis en què es basa el dret penal.

Però, és inqüestionable que a partir de la nova redacció del segon incís del art.379 CP establint de forma contundent una taxa es guanya tant per part dels encarregats de fer complir la llei, com dels òrgans jutjadors i de la ciutadania una seguretat jurídica en la seva aplicació que fins al moment, amb la vigència només de l'anterior precepte, no existia. Per tant, s'incorporen nous avantatges amb aquesta taxa eliminant possibles discrecionalitats judicials que es podien produir en relació amb conductes similars i les conseqüents sensacions d'impunitat que es generaven a la societat, entre d'altres factors afegits que s'aconsegueixen com ara l'eficàcia preventiva⁸² i l'estalvi de

constitutivos del delito se presume en contra del acusado, sea con una presunción iuris tantum sea con una presunción iuris et de iure".

⁸⁰ Afirmació que s'utilitza a sentències com ara la SAP d'Ourense (Sec.2a) 512/2010, de 21 de desembre; SAP de Girona (Sec.4a) 706/2010, de 22 de novembre; SAP de Madrid (Sec.29a) 372/2010, de 17 de desembre, entre d'altres.

⁸¹ En aquest sentit, la SAP de Girona (Sec.4a) 250/2008, de 6 de maig, expressa textualment: "...a partir de esas cantidades, cualquier que sean las circunstancias del caso, se considera esa clase de conducción, "iuris et de iure", especialmente peligrosa, y por ello, delictiva".

⁸² Fr. Javier MUÑOZ CUESTA, "Los delitos de conducción a velocidad excesiva y con tasas de alcohol superior a 0'60mg por litro de aire espirado del art.379 del CP redactado conforme a la LO 15/2007", p. 4, diu que la reforma legislativa contribueix a aconseguir seguretat en la circulació, actuant com a prevenció general, ja que molts conductors s'abstindran de realitzar la conducta per les seves repercussions penals, i com a prevenció especial, al fer-lo reflexionar.

recursos policials⁸³, a la mateixa vegada que s'estableix un article molt més clar que delimita conductes que no hem d'oblidar que comporten un perill real, ja que arribat el cas el conductor pot no reaccionar amb la mateixa eficàcia que ho faria si estigués sobri.

En la meua opinió, tenint en compte totes les qüestions exposades, la determinació d'una taxa d'alcoholèmia a la via penal és totalment positiva perquè sanciona comportaments que posen en greu risc béns jurídics protegits que de cap manera podem acceptar que siguin vulnerats. Ara bé, considero que la xifra de la taxa escollida per marcar el límit de risc que s'està disposat a tolerar, no gaudeix de la unanimitat científica necessària i això provoca un cert grau de desconfiança⁸⁴ a l'hora d'aplicar la mesura més contundent que disposa l'Estat per sancionar determinades conductes.

7. La prova d'alcoholèmia

A l'hora de demostrar l'existència del delict de conducció sota la influència de begudes alcohòliques, dintre de les diferents dades indiciàries que es poden recollir, es confecciona el test d'alcoholèmia com la prova objectiva més idònia.

Aquesta prova d'alcoholèmia permet identificar mitjançant l'expiració d'aire la quantitat d'ingesta d'alcohol en l'organisme d'una persona i, com a conseqüència, facilita la deducció de la seva posterior influència en les seves capacitats psicofísiques, però, arran de la seva pròpia naturalesa és impossible la seva repetició a l'acte de la vista

⁸³ Parla d'aquest efecte col·lateral, Josep M. TAMARIT SUMALLA, a QUINTERO OLIVARES, Gonzalo (dir.), *Comentarios a la parte especial del derecho penal*, p.1563, on diu que s'evita la mobilització de recursos humans per ratificar-se en un atestat on el seu nucli central és el quadre de símptomes; igualment, Ramón GARCÍA ALBERO, "La nueva política criminal...", p.11:18.

⁸⁴ Sergi CARDENAL MONTRAVETA, "La protección penal...", a: MIR PUIG, Santiago; CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.), *Seguridad Vial y Derecho Penal*, p.61, es posiciona a favor de la introducció d'una taxa típica però, continua dient que troba a faltar l'elaboració, amb suficients garanties d'objectivitat, d'un informe detallat sobre els coneixements assolits en la comunitat mèdica quant a la influència de l'alcohol i la importància de factors personals en relació amb la intensitat i efectes d'aquella influència; María GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, *Protección penal de la seguridad vial*, p.110, valora positivament la introducció d'un límit general encara que qüestiona la xifra escollida de 1.2gr per litre de sang; Josep M. TAMARIT SUMALLA, a QUINTERO OLIVARES, Gonzalo (dir.), *Comentarios a la parte especial del derecho penal*, p.1565, exposa que es podrà discutir si la xifra escollida expressa en tots els casos una minva crítica de la capacitat de conduir de qualsevol conductor, però davant del acientífic, caòtic i desigual tractament de les alcoholèmies en l'àmbit judicial, la resposta del legislador era obligada.

oral i per tant, haurà d'incorporar-se amb el compliment de totes les garanties legals establertes per tal que es pugui considerar vàlida.

La realització d'aquesta prova ha sigut portada a debat per part de la doctrina arribant al punt de discutir sobre la seva constitucionalitat⁸⁵ en relació amb diversos drets fonamentals i propiciant que el TC es manifesti respecte aquesta qüestió.

Com es podrà veure més endavant, a nivell normatiu queda ben regulat qui ha de practicar la prova i qui està obligat a realitzar-la, ara bé, quan es traspassa el resultat d'aquesta prova a l'àmbit penal es complica una mica més la seva apreciació fins el punt de tenir diferent valor probatori depenent de l'incís del article en el qual es troba.

Quant al primer incís de la conducció sota la influència de begudes alcohòliques tenint en compte que el que incrimina la conducta típica és la demostració de la influència en les facultats personals del conductor, la prova d'alcoholèmia⁸⁶ es configura com una dada indiciària que per si mateixa és insuficient perquè necessita d'altres dades (com ara la diligència de signes externs, declaracions testificals, conduccions irregulars, etc.) per constatar la citada influència, al mateix temps que també és prescindible perquè en aquest apartat es pot incriminar l'acció típica per altres factors sense que sigui dada necessària la realització de la prova.

D'aquesta manera la jurisprudència de l'alt tribunal ho ha interpretat en les seves reiterades decisions afirmant en els seus fonaments jurídics que la prova d'alcoholèmia és el mitjà més idoni que valorat conjuntament amb altres proves pot donar lloc a la condemna, però ni és la única prova que pot produir-la ni és imprescindible⁸⁷.

⁸⁵ Pilar GÓMEZ PAVÓN, *El delito de conducción...*, p.57, diu que s'ha plantejat reiteradament la possible inconstitucionalitat de la prova d'alcoholèmia; Francisco TOLEDO CASTILLO; José Andrés CAMPÓN DOMÍNGUEZ; Francisco MARTÍN UCLÉS, *Manual de seguridad vial...*, p.395, manifesta que algun sector de la doctrina ha plantejat i continua afirmant que determinats aspectes de les proves no s'ajusten als principis constitucionals; María GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, *Protección penal de la seguridad vial*, p.89, expressa que la prova ha sigut taxada d'atemptar contra drets fonamentals; igualment, Eva María DOMÍNGUEZ IZQUIERDO, a: COBO DEL ROSAL, Manuel (dir.), *Comentarios al Código Penal. Segunda Época*, p.580.

⁸⁶ Sobre aquesta qüestió, María GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, *Protección penal de la seguridad vial*, p.89s, on diu que segons els constants pronunciaments dels tribunals espanyols és insuficient i innecessària; Sergi CARDENAL MONTRAVETA, a CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.), *Derecho Penal Parte Especial. Doctrina y jurisprudencia con casos solucionados. Tomo I*, p.540, manifesta que no és indispensable per a considerar la conducta típica.

⁸⁷ Argument que han fet servir en diferents sentències com ara SSTC 319/2006, de 15 de novembre, 68/2004, de 19 d'abril, 2/2003, de 16 de gener, 111/1999, de 14 de juny, 252/1994 de 19 de setembre i 24/1992, de 14 de febrer (text d'aquesta sentència citat a nota anterior núm.46).

Encara que es considerava insuficient per si mateixa per constatar la influència en les facultats d'una persona, és innegable que a major percentatge d'alcohol a l'organisme major és la probabilitat de tenir alterades les citades capacitats per poder realitzar una conducció de forma segura. Doncs, quan s'arriba a un determinat grau d'alcoholèmia, excepte casos molt concrets i quasi inusuals, qualsevol persona veu disminuïdes i alterades les seves capacitats i es pot apreciar de forma clara la influència convertint-se la conducta en perillosa.

Coincidint amb aquesta afirmació es pot trobar sentències⁸⁸ de diferents òrgans judicials que consideraven raó suficient la taxa d'alcohol per demostrar la conducta il·lícita ja que a partir de certs nivells d'impregnació alcohòlica la influència era patent i disminuïa les facultats de qualsevol persona.

Però, la prova d'alcoholèmia no es configura com a una dada imprescindible ja que s'ha de tenir en compte que apareixeran diverses situacions (com per exemple accidents, negatives a sotmetre's, falta d'aparells de mesurament o errors de verificació entre d'altres) en què esdevindrà impossible poder practicar-la, per tant, si per qualsevol altra mitjà es pot verificar la influència de l'alcohol en el conductor considero que serà motiu suficient per condemnar la conducta⁸⁹.

En aquesta línia s'ha manifestat la jurisprudència entenent que la influència podia ser acreditada a través de les diligències de signes externs realitzada pels agents de l'autoritat que intervenen descrivint els símptomes i el comportament del conductor, amb la posterior ratificació el dia del judici, com també per la manifestació en la

⁸⁸ Entre d'altres, STS de 22 de febrer de 1989, diu que a partir d'1.5gr per litre de sang la influència és probable i és certa a partir de 2gr; igualment, SAP de Girona (Sec.3a) 646/2009, de 15 d'octubre, SAP d'Àlaba (Sec.1a) 139/2006, de 3 d'octubre; En la mateixa línia però amb límits més baixos establint en els fonaments jurídics "*...los Tribunales entienden que a partir de determinada impregnación alcohólica en la sangre queda superado el límite penalmente permisible en cuanto cualquier persona vería disminuida su capacidad de percepción, reflejos y en definitiva sus facultades para la conducción, y así se han pronunciado cuando se superan 1,20 gramos de alcohol por 1.000 c.c. de sangre*" la STS d'11 de juny de 2001, SAP Las Palmas (Sec.6a) 3/2014, de 20 de desembre de 2013, SAP de Madrid (Sec.3a) 534/2013, de 28 de novembre, SAP d'Ourense (Sec.2a) 78/2013, de 5 de març, entre altres.

⁸⁹ En relació amb aquesta qüestió, Juan José HURTADO YELO, "La diligencia de signos externos como prueba de la conducción bajo los efectos del alcohol", p.2, diu que per provar la influència de l'alcohol a la conducció es pot acudir a tres instruments fonamentals: la prova d'alcoholèmia, la diligència de signes externs i la realització de maniobres perilloses o estranyes en la conducció; José-Ignacio GALLEGU SOLER, "El nuevo delito...", a: MIR PUIG, Santiago; CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.), *Seguridad Vial y Derecho Penal*, p.163s, quan parla dels tres elements de prova acceptats per la jurisprudència.

conducció d'algun tipus de maniobra imprudent o perillosa a causa de la pròpia ingesta d'alcohol⁹⁰.

Doncs, en relació amb aquest precepte de l'article, en la meua opinió es pot extreure dues conclusions. D'una banda, es pot apreciar com existeixen certes discrepàncies jurisprudencials quant a la importància que se li ha d'atorgar a la prova d'alcoholèmia en els casos de taxes elevades per verificar la influència i, d'altra banda, que la simptomatologia externa del conductor que recolliran i descriuran els agents policials obté un paper rellevant per demostrar la conducta típica sent indispensable que s'elabori amb el màxim rigor possible.

Referent a la prova d'alcoholèmia en el segon incís del delictes de conducció sota la influència de begudes alcohòliques es configura una situació totalment diferent a l'anterior ja que en comptes de considerar-la una dada tècnica indiciària es converteix en l'element probatori de l'existència del delictes⁹¹ perquè en el moment que es realitza la prova i aquesta supera la taxa típica s'interpretarà, en tots els casos, la conducta com a punible penalment a causa de no requerir cap requisit més.

I així ho ha recollit la jurisprudència fent constar a les seves sentències la rotunditat amb què el legislador ha volgut incriminar les conductes que superen les taxes establertes sense que puguin existir apreciacions judicials i donant un valor primordial a la citada prova⁹².

Per tant, el que es converteix en imprescindible és que la realització de la prova es porti a terme garantint tots els requisits legals establerts⁹³ (quan a número de proves, temps entre una i altra, informació de drets, oferiment de prova de contrast, marges d'error, etc.), incorporant-se al procés judicial respectant els respectius principis

⁹⁰ La STS 1553/2006, de 10 de març, afirma una conducció sota la influència de l'alcohol en base a la simptomatologia externa, a un testimoni d'una persona i a la forma de la conducció ja que circulava a velocitat excessiva originant un accident.

⁹¹ María A. TRAPERO BARREALES, *Los delitos contra la seguridad vial*, p.125, expressa que es redueix tots els mitjans de prova del delictes a un únic només que és la prova d'alcoholèmia; María GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, *Protección penal de la seguridad vial*, p.95, manifesta que la redacció actual del delictes no requereix la concurrència de cap altre element.

⁹² Entre d'altres, SAP de Girona (Sec.3a) 383/2008, de 27 de maig, Sap de Madrid (Sec.2a) 233/2012, de 3 de maig, SAP de Barcelona (Sec.6a) 546/2013, de 17 de juny, i SAP de Valladolid (Sec.4a) 105/2014, de 6 de març.

⁹³ Sergi CARDENAL MONTRAVETA, a CORCOY BIDASOLO, Mirentxu; MIR PUIG, Santiago (dir.), *Comentarios al Código Penal. Reforma LO 572010*, p.830 i 831, destaca especialment, la necessitat d'homologació dels etilòmetres, la pràctica de la 2a prova i oferiment de prova de contrast, i la incorporació al judici oral respectant els principis d'immediació, oralitat i contradicció; en el mateix sentit, Pilar GÓMEZ PAVÓN, a ÁLVAREZ GARCÍA, F. Javier (dir.), *Derecho Penal Español. Parte Especial (II)*, p.1400.

(oralitat, immediació i contradicció) i acreditant la correcta verificació dels aparells de mesurament.

Ara bé, com he mencionat anteriorment, per part de la doctrina científica s'ha discutit en diverses ocasions la pròpia constitucionalitat de la prova d'alcoholèmia, manifestant que podria arribar a vulnerar diferents drets fonamentals.

En primer lloc, s'ha posat de manifest que la realització d'aquesta prova atempta contra el dret a la llibertat de moviments ja que suposa una detenció i com a tal s'hauria de practicar respectant les garanties processals⁹⁴.

És cert que en el moment que s'atura un vehicle per practicar la prova s'està limitant temporalment la llibertat de moviments del seu conductor però, en cap cas trobo lògic equiparar aquesta limitació temporal que realitzen els agents de vigilància del trànsit emparats per la llei i en funcions de preservar un bé jurídic protegit penalment amb una detenció. A més, s'ha de tenir en compte que les proves es realitzen amb el consentiment de la persona que es sotmet voluntàriament⁹⁵.

En aquest sentit el TC des d'un principi ha sigut clar establint la no valoració de la realització de la prova com a una detenció, i així es pot llegir a la STC 107/1985, de 7 d'octubre on diu *“La realización de esta prueba.../...no requiere de las garantías inscritas en el art. 17.3 de la Norma fundamental, dispuestas específicamente en protección del detenido y no de quienquiera que se halle sujeto a las normas de la policía de tráfico”*

En segon lloc, també s'ha plantejat la possibilitat que vulneri el dret a no declarar i confessar-se culpable i a la presumpció d'innocència entenent que la pràctica de la prova comporta una auto inculpció⁹⁶. Però, és evident que quan es sotmet a un conductor a una prova d'alcoholèmia no s'està exigint una declaració de culpabilitat ni una confessió sinó que únicament s'està verificant mitjançant un aparell tècnic una dada objectiva que tant pot ser negativa i no tenir repercussions com positiva i implicar conseqüències penals.

⁹⁴ María GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, *Protección penal de la seguridad vial*, p.284, fa referència a Jimeno Bulnes com a autora que considera la prova d'alcoholèmia una detenció.

⁹⁵ En la mateixa línia, Francisco TOLEDO CASTILLO; José Andrés CAMPÓN DOMÍNGUEZ; Francisco MARTÍN UCLÉS, *Manual de seguridad vial...*,p.397, on diu que la parada d'un conductor per sotmetre'l a les proves queda emmarcada dintre del conjunt de possibilitats policials de prevenció; Pilar GÓMEZ PAVÓN, *El delito de conducción...*, p.58 i 59, formula que en els casos que el conductor hagi donat una taxa major d'alcoholèmia no es tracta d'una detenció sinó d'impedir que el conductor continuï conduint.

⁹⁶ Pilar GÓMEZ PAVÓN, *El delito de conducción...*, p.59s, expressa que negar a les proves el caràcter de declaració no sembla convincent ja que les citades proves tenen un caràcter mixt entre pericial i confessió.

El TC manifesta a la mateixa sentència de 7 d'octubre que no es vulneren aquests drets perquè no *“entraña exigencia alguna de declaración autoincriminatoria del afectado, y sí sólo la verificación de una pericia técnica de resultado incierto...”*⁹⁷.

Finalment, respecte a drets constitucionals, també s'ha qüestionat la seva adaptabilitat al dret a la integritat física⁹⁸ i a la intimitat ja que pot provocar una intromissió no permesa en la persona.

Sens dubte que quan es sotmet un conductor que ha begut alcohol i pot donar positiu a la prova d'alcoholèmia es descobreixen dades que ell no vol revelar, però crec que aquesta possible afectació a la seva intimitat està exculpada perquè el que es vol evitar són conductes perilloses que posen en greu risc la vida i la integritat física de les persones⁹⁹. Doncs, el fi defensat té un pes molt més gran que la intromissió que pot ocasionar la simple realització d'una pràctica legal que consisteix en expulsar aire per un filtre. Això sí, sempre respectant els marcs legals establerts i no fent ús de cap mesura coactiva.

Cal dir, que respecte a aquesta qüestió el TC¹⁰⁰ també va ser molt clar des d'un primer moment recalcant que no produïa cap tipus d'afectació a aquests respectius drets.

Al meu parer, considero totalment injustificat posar en dubte la constitucionalitat d'aquest mitjà de prova que compleix amb tots els requisits normatius establerts i en què la seva funció facilita la investigació de conductes que poden arribar a ser delictives i que tenen una repercussió notòria per al normal desenvolupament de la nostra vida en societat.

⁹⁷ STC 107/1985, de 7 d'octubre; Posteriorment STC 76/1990, de 26 d'abril, STC 161/1997, de 2 d'octubre i STC 234/1997, de 18 de desembre, entre altres.

⁹⁸ Francisco TOLEDO CASTILLO; José Andrés CAMPÓN DOMÍNGUEZ; Francisco MARTÍN UCLÉS, *Manual de seguridad vial...*, p.397, fa referència respecte aquest dret ressaltant la STEDH de 13 de desembre de 1979 on diu que ni tan sols una extracció sanguínia constitueix una ingerència prohibida; Igualment, María GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, *Protección penal de la seguridad vial*, p.273 i 274.

⁹⁹ Referent a la possible afectació del dret a la intimitat, destacar la STS 1/2014, de 21 de gener, on un conductor de la Guàrdia Civil que havia patit un accident de trànsit, sent a l'hospital, van realitzar-li una extracció de sang amb fins terapèutics i el jutge d'instrucció va demanar els resultats per comprovar la possible ingesta d'alcohol. Doncs, el TS va manifestar sobre aquesta mesura que no existia vulneració del dret a la intimitat personal aclarint textualment: *“3) Se trataba de una medida idónea, apta y adecuada para averiguar la posible ingesta alcohólica que llevaba el recurrente cuando conducía el vehículo oficial y se produjo el accidente. 4) Tal injerencia está autorizada por la Ley pues resulta de interés público para todos los usuarios de la vía que cuando conduzcan vehículos no lo hagan bajo los efectos de la ingesta alcohólica.../.. 6) Fue una medida proporcionada al fin propuesto”*.

¹⁰⁰ STC 103/1985, de 4 d'octubre; STC 234/1997, de 18 de desembre, on manifesta *“si la prueba sólo consiste en la espiración de aire, tampoco es contraria a la Constitución, pues es claro que, por la parte del cuerpo afectada difícilmente se lesiona el derecho a la intimidad corporal”*.

7.1. La realització de la prova d'alcoholèmia

La Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària¹⁰¹ estableix que els agents encarregats de la vigilància del trànsit practican les proves de detecció alcohòlica i, tal com es preveu a l'art. 21 del Reglament General de Circulació¹⁰² podran sotmetre:

- a) *a qualsevol usuari de la via o conductor de vehicle implicat directament com a possible responsable en un accident de circulació,*
- b) *a qui condueixi qualsevol vehicle amb símptomes evidents, manifestacions que denotin o fets que permetin raonablement presumir que ho fan sota la influència de begudes alcohòliques,*
- c) *als conductors que siguin denunciats per la comissió d'alguna de les infraccions de les normes contingudes en aquest reglament,*
- d) *als qui, amb ocasió de conduir un vehicle siguin requerits al efecte per l'autoritat o els seus agents dintre dels programes de controls preventius d'alcoholèmia ordenats per la citada autoritat..*

A més, amb l'entrada en vigor de la Llei 38/2002, de 24 d'octubre, de reforma parcial de la LECrim, sobre procediment per a l'enjudiciament ràpid i immediat de determinats delictes i faltes, i de modificació del procediment abreujat, s'estableix a l'art.796.1 7é de la LECrim que la pràctica dels controls d'alcoholèmia s'ajustaran al que està establert a la legislació de seguretat viària amb l'objectiu d'adaptar la llei d'enjudiciament criminal a la normativa viària.

Aquesta legislació a la que fa referència es pot trobar en el capítol IV del Reglament General de Circulació en què descriu totes les normes sobre begudes alcohòliques i recull tot el procediment que s'ha de seguir per tal de portar-les a terme de forma correcta.

Per tant, els agents de policia en el moment que una persona sotmesa a la prova dona un resultat superior a les taxes permeses reglamentàriament (o dona un resultat inferior però mostra símptomes evidents d'influència) l'informaran de la necessitat de realitzar una segona prova, similar a l'anterior, transcorreguts mínim 10 minuts i on la

¹⁰¹ Art. 12.2 del Reial Decret Legislatiu 339/1990, de 2 de març, pel qual s'aprova el text articulat de la LSV modificada recentment per la Llei 6/2014, de 7 d'abril.

¹⁰² Reial Decret Legislatiu 1428/2003, de 21 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament General de Circulació.

persona afectada tindrà dret a controlar per ella mateixa o per tercers la verificació d'aquest temps.

A la mateixa vegada, també l'hauran d'informar del dret que tindrà a formular les alegacions que consideri escaients i de la possibilitat de poder comprovar els resultats obtinguts mitjançant una prova de contrast d'anàlisi de sang, d'orina o d'altres semblants¹⁰³.

En el cas que el resultat sigui positiu els agents recolliran a la denúncia tot el procediment que s'ha fet servir per realitzar les proves, les dades de l'aparell de medicació alcohòlica i la còpia de la informació de drets i de citació per al judici, els quals s'incorporaran a l'atestat que es presentarà a l'òrgan judicial corresponent.

Cal remarcar, que pel fet que la prova d'impregnació alcohòlica no es pot reproduir el dia de la vista oral és molt important que es dugui a terme complint tots els requisits descrits per tal que sigui vàlida en el procediment penal, i així, els jutges i tribunals ho han manifestat en diferents sentències¹⁰⁴.

D'altra banda, el test d'alcoholèmia es realitzarà amb aparells de medicació alcohòlica anomenats *Etilòmetres*, els quals hauran de complir tots els requisits establerts per la Llei de metrologia, els reglaments que la desenvolupen i en concret l'Ordre Ministerial per la que es regula el control metrològic de l'estat dels aparells de medicació d'aire¹⁰⁵. A més, s'hauran de tenir en compte els marges d'error establerts, abans de sancionar la conducta ja sigui administrativament o de forma penal.

Ara bé, la realització d'aquesta prova no ha estat exempta de discussió, per part de la doctrina, sobre els diferents casos que es poden produir en la pràctica diària.

¹⁰³ Veure, Figura núm.1 a l'annex, on es mostra acta T 101PL diligència d'informació per a les persones sotmeses a la prova mecànica d'impregnació alcohòlica.

¹⁰⁴ La STC 145/1987, de 23 de setembre expressa que *"...es necesario que en su práctica se cumplan las garantías formales establecidas al objeto de preservar el derecho de defensa en condiciones similares a las que se ofrecen dentro del proceso judicial,..."*; En el mateix sentit, STC 3/1990, de 15 de gener quan diu *"la consideración del test alcoholométrico como prueba está supeditada, de un lado, a que se haya practicado con las garantías formales establecidas al objeto de preservar el derecho de defensa, especialmente el conocimiento del interesado a través de la oportuna información de su derecho a un segundo examen alcoholométrico y a la práctica médica de un análisis de sangre. De otro, que se incorpore al proceso de forma que resulten respetados, en la medida de lo posible, los principios de inmediación judicial, oralidad y contradicción..."*

¹⁰⁵ Llei 3/1985, de 18 de març, de metrologia, RD 889/2006, de 21 de juliol i Ordre ITC 3707/2006, de 22 de novembre.

D'una banda, en el cas en què el primer resultat hagués donat una taxa penal i el segon no, s'havia qüestionat la possible adequació de la incriminació penal¹⁰⁶. En la meua opinió, considerant que es realitzen dues proves per tal de justificar la ingesta d'alcohol trobo adient el procediment que es duu a terme actualment de no considerar la conducta típica i, si no existeixen símptomes evidents, tramitar-ho per la via administrativa garantint un procés menys danyós per la persona ja que hi ha un dubte raonable quant a la superació de la taxa objectiva que impedeix iniciar un procés penal amb totes les garanties.

D'altra banda, també s'havia posat de manifest la necessitat de tenir en compte els marges d'error¹⁰⁷ dels etilòmetres establerts a l'annex II de l'Ordre ITC/3707/2006, de 22 de novembre, per la qual es regula el control metrològic de l'estat dels instruments destinats a mesurar la concentració d'alcohol en l'aire espirat, a l'hora de considerar la conducta penal. És evident que, en un procés on s'aporta una dada objectiva que pot arribar a adquirir una gran importància, s'han de tenir presents tots els detalls tècnics per tal que la xifra aportada sigui la més precisa i fiable possible, garantint, sense cap mena de dubte, la concentració real d'alcohol que presenta la persona sotmesa a la prova.

Per tant, la realització de la prova d'alcoholèmia esdevé un element clau per a posteriorment poder sancionar penalment una conducta que és perillosa i afecta la seguretat de tots els participants a la xarxa viària. Així que, els agents encarregats de la vigilància del trànsit hauran d'intentar tenir la màxima cura durant la realització de la citada prova per tal que no es pugui desvirtuar i deixar sense efecte tota la tasca feta.

¹⁰⁶ María A. TRAPERO BARREALES, *Los delitos contra la seguridad vial*, p.141, diu que si es construeix un tipus penal on l'únic requisit és superar una determinada taxa s'hauran d'extremar totes les mesures per a la seva apreciació; Rosario de VICENTE MARTÍNEZ, *Derecho penal de la circulación*, p.533 i 534, manifesta que les dues taxes superin la xifra penalment rellevant; Circular 10/2011, de 17 de novembre, de la FGE, p.20, estableix que per regla general únicament procedeix acció penal quan les dues proves superen la taxa típica.

¹⁰⁷ José-Ignacio GALLEGO SOLER, "El nuevo delito...", a: MIR PUIG, Santiago; CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.), *Seguridad Vial y Derecho Penal*, p.175 i 176, expressa que a la xifra de 0'60mgr per litre d'aire espirat hauria d'afegir-se el marge d'error de cada aparell; María GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, *Protección penal de la seguridad vial*, p.100, estableix la taxa penal a 0'64gr o 0'65gr respectivament; María A. TRAPERO BARREALES, *Los delitos contra la seguridad vial*, p.143, diu que aquesta opció és la més correcta; Rosario de VICENTE MARTÍNEZ, *Derecho penal de la circulación*, p.534, on afirma que si els marges d'error es venien aplicant en l'àmbit administratiu, *a fortiori* hauran de ser d'aplicació a l'àmbit penal; i la Circular 10/2011, de 17 de novembre, de la FGE, p.21, descriu fent referència a l'annex II de l'Ordre Ministerial ITC 3707/2006 els percentatges d'error a tenir en compte per a cada aparell de medicació.

7.2. L'acta de simptomatologia externa

En l'atestat d'un delict de conducció sota la influència de begudes alcohòliques apareix un element molt important com és la diligència de signes externs que realitzen els agents de policia.

Els signes externs¹⁰⁸ que mostra una persona es configuren com a rellevants per demostrar la ingesta d'alcohol d'un conductor, com també l'afectació que li provoca en les facultats psicofísiques impeding la seva correcta participació en el trànsit.

La descripció del conjunt de signes externs que presenta un conductor adquireix un pes fonamental, ja que la jurisprudència ha valorat la simptomatologia externa, conjuntament amb altres dades indiciàries, com a elements que acrediten la influència de l'alcohol en la persona i que són suficients per a dictar una sentència condemnatòria.

En aquest sentit podem veure la SAP de Granada (Sec.2a), de 25 de juny de 2001, on diu expressament *"...el conjunto de síntomas externos apreciados.../... constituye una pluralidad de indicios acreditados por el testimonio de los agentes.../... evidencian, al apuntar todos ellos en la misma dirección, que J.A. conducía con sus facultades sico-físicas disminuidas por la previa ingestión de bebidas alcohólicas"*. O una altra més recent, com la SAP de les Illes Balears (Sec.1a) 62/2014, de 27 de febrer, on tanca el segon punt dels seus fonaments de drets dient: *"...aún en la hipótesis de no tener en cuenta el resultado del etilómetro, la conclusión condenatoria habría de ser la misma puesto que, dados los síntomas que presentaba el recurrente como expresaron los Agentes y el hecho de conducir en zig-zag, son indicios suficientes para concluir en que la ingesta de alcohol(reconocida por el recurrente en sede de instrucción y vía recurso de apelación) influía en la conducción y, por tanto, se cometía el delito"*.

Així que en els casos on no hi ha test d'alcoholèmia perquè no s'ha pogut portar a terme, la diligència de signes externs adquireix un paper essencial fins al punt de poder demostrar la influència de l'alcohol en el conductor¹⁰⁹.

¹⁰⁸ Juan José HURTADO YELO, "La diligencia de...", p.3, els defineix com aquelles manifestacions de l'estat físic del conductor que reflecteixen que ha consumit alcohol.

¹⁰⁹ En aquesta línia, la SAP de Las Palmas (Sec.1a), de 5 de setembre de 2006 i SAP Las Palmas (Sec.6a), de 13 de novembre de 2009, dient: *"Síntomatología que evidencia no solo una previa ingesta de alcohol,.../... sino también que ésta ha sido en cantidad suficiente para incidir en las facultades psicofísicas del sujeto, reduciéndolas"*, i fent referència a la STC 24/1992, de 14 de febrer, que recorda que la prova d'alcoholèmia no és la única prova vàlida ni és imprescindible.

En el moment de la seva realització per part dels agents de l'autoritat és necessari remarcar les dues classes de signes que es poden observar. En primer lloc, els signes que es desprenen per l'aspecte de la persona com ara l'aspecte dels ulls, les pupil·les, la constitució física, l'olor a alcohol, la vestimenta, etc. I en segon lloc, els signes que s'observen arran del seu comportament com per exemple si està tranquil o agressiu, si parla adequadament o té la veu pastosa, la seva coherència o si pot mantenir l'equilibri entre d'altres.

Cal dir, que els dos signes externs que la jurisprudència ha considerat més rellevants per confirmar la influència de l'alcohol en les facultats d'una persona han sigut *deambular vacil·lant* i la *parla pastosa*, concedint-los un valor significatiu en la constatació de la seva incapacitat per conduir apropiadament¹¹⁰.

Ara bé, tal i com està configurada l'acta de simptomatologia externa¹¹¹ el problema que aprecio és que els agents poden caure en l'emplenament sistemàtic de les anomenades "*creuetes*" a causa de l'enjudiciament de signes que es consideren comuns, repetitius i preestablerts en les persones que es troben sota els efectes de l'alcohol sense prestar la deguda atenció en el cas concret amb la corresponent pèrdua de valor significatiu¹¹² que té una tasca, al meu parer, notablement important. Doncs, seria més adient que l'acta es realitzés de forma més personal i recollís tota la simptomatologia explicant apropiadament els aspectes que s'observen, la conducta de la persona i el comportament que ha tingut amb el vehicle i durant la realització de la prova d'alcoholèmia i les comprovacions pertinents per tal que aporti les màximes dades indiciàries que, valorades conjuntament amb altres factors, confeccionin un atestat que un cop ratificat a l'acte de la vista oral deixi de considerar-se una mera denúncia i passi a tenir un valor probatori¹¹³.

¹¹⁰ En aquest sentit, la SAP de Vizcaya (Sec.6a) 370/2003, de 30 de juny, es mostra contundent afirmant "*La incapacidad para mantener adecuadamente el equilibrio y para hablar de modo correcto, también las serias dificultades del acusado para comprender los términos de la actuación policial, dan idea de una afectación de la capacidad mínima exigible para ponerse a los mandos de un vehículo de motor. Se trata, desde luego, de mucho más que meros indicadores de la simple ingesta de alcohol, adentrándose de forma nítida en el terreno de la influencia*".

¹¹¹ Veure, figura núm. 2 a l'annex, on es mostra Acta A 21PL Informe Pericial d'Alcoholèmia.

¹¹² José-Ignacio GALLEGO SOLER, "El nuevo delito...", a: MIR PUIG, Santiago; CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.), *Seguridad Vial y Derecho Penal*, p.165s, on diu que la majoria d'elements de la simptomatologia no afecta al fet de la conducció sinó a la ingesta d'alcohol i, seria més efectiu que l'informe pericial indiqués la manera com es circulava; María GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, *Protección penal de la seguridad vial*, p.95, manifesta que perquè no es confongui la infracció administrativa de la penal haurà d'exigir-se que els símptomes siguin molt marcats.

¹¹³ En relació amb aquesta qüestió, destacar la SAP de Múrcia (Sec.3a) 83/2011, de 6 d'abril, on s'absol un conductor perquè la totalitat de signes externs descrits pels agents de policia

IV. Actuació de la Guàrdia Urbana de Barcelona

El cos de la Guàrdia Urbana de Barcelona (GUB) a través de la seva Instrucció núm. 34/12, sobre Procediments en delictes contra la Seguretat Viària, té establerts els criteris d'actuació que han de portar a terme els seus agents en intervencions relacionades amb conductors sota la influència de begudes alcohòliques.

En el seu Bloc 1 detalla els procediments a seguir per part de la patrulla actuant per tal que la seva actuació sigui idònia a la situació concreta.

En el cas que una patrulla realitzi una intervenció amb un conductor sota els efectes de l'alcohol haurà de respectar les línies establertes per la citada instrucció, la qual recull la normativa vigent i els requisits legals establerts sobre aquesta matèria.

Els agents de la GUB, abans d'iniciar la realització de les proves, hauran d'informar al conductor dels drets que té com a persona sotmesa a la prova d'impregnació alcohòlica (acta T 101PL), formalitzant-lo per escrit i donant-li còpia, el qual podrà decidir signar o no de forma totalment voluntària, però en el cas que no signi, els agents hauran de fer-ho constar a la mateixa acta d'informació de drets de la següent manera: *"Diligència per fer constar que un cop informat del contingut d'aquest full, el conductor es nega a signar sense al·legar cap motiu o al·legant que..."*

Les taxes a tenir en compte que marca la instrucció ja tenen afegit el marge d'error que presenten els aparells de medició alcohòlica, diferenciant dues possibilitats.

D'una banda, que el resultat estigui per sobre de 0'28mgr i fins a 0'65mgr per litre d'aire expirat, on depenent de l'evidència dels símptomes externs que presenti el conductor s'iniciarà tràmit judicial o administratiu. Conjuntament a la simptomatologia, la instrucció fa menció de la importància de ressaltar els fets observats com ara si la conducció ha sigut irregular, si s'ha comés alguna infracció (amb perill o no) o si ha sigut responsable d'un accident.

I d'altra banda, que la taxa resultant superi els 0'65mg per litre d'aire expirat on, en tots els casos, amb o sense símptomes, es procedirà a la via penal.

Actualment, i des de l'octubre de l'any 2011, en els casos de delictes de conducció sota la influència de begudes alcohòliques s'imputa sense detenir, excepte els casos

eren incompatibles amb les accions que havia dut a terme, ja que havia propiciat una persecució policial, per poder-lo aturar, amb un control del seu vehicle que, segons la simptomatologia descrita per acreditar la influència de l'alcohol, hagués sigut impossible.

en què el conductor estigui indocumentat i sigui totalment impossible identificar-lo fefaentment a través dels mitjans policials disponibles a l'abast (consulta a la base informàtica policial), o tingui alguna reclamació pendent de detenció per qualsevol altre motiu . A més, en el mateix moment, s'informa i es cita el conductor del dia i hora que ha de comparèixer davant l'autoritat judicial.

Paral·lelament a la via penal, s'elabora una denúncia administrativa per conduir sota els efectes de l'alcohol, fent constar a l'apartat d'observacions que *es realitzen diligències penals núm.x*. D'aquesta denúncia no s'entrega còpia al conductor ja que, el seu tràmit queda paralitzat a l'espera de la resolució judicial per tal que no sigui sancionat per les dues vies establertes.

En relació amb el vehicle, els agents tenen tres possibilitats. En primer lloc, si amb l'imputat hi ha un conductor habilitat que tingui carnet en vigor i, un cop feta la prova d'impregnació alcohòlica, hagi donat un resultat negatiu, pot fer-se càrrec mitjançant un acta de responsabilitat de cessió del vehicle. En segon lloc, si no hi ha conductor habilitat i la situació de la via ho permet, es pot immobilitzar el vehicle a la via pública sempre i quan, l'estacionament no fos susceptible d'estar cometent una infracció a la normativa vigent. I finalment, si no és possible cap de les dues alternatives anteriors, s'ingressa el vehicle en el dipòsit municipal a disposició del seu titular.

Un cop finalitzada la intervenció a la via pública, la patrulla entrega tota la documentació (compareixença, actes, tiquets de l'etilòmetre i la denúncia) a la Unitat d'Accidents KA de la GUB per tal que l'Oficina d'Instrucció d'Atestats elabori el respectiu atestat i el remeti al jutjat corresponent.

V. Conclusions

És innegable que tenint en compte les xifres d'accidentalitat durant els darrers anys existeix una certa relació entre alcohol i sinistralitat.

Aquella relació ha suposat una tendència a nivell global cap a la no acceptació de comportaments perillosos i cap a una major demanda social de seguretat dirigides als poders públics produint que adoptin les corresponents mesures que consideren més adients per fer front a una problemàtica que genera excessives pèrdues personals i materials.

El camí pel qual s'ha optat en el nostre país, en concordança amb altres països europeus, ha sigut incrementar l'activitat legislativa introduint reformes destinades a la prevenció i sanció de certes conductes de risc (com és el cas de la conducció sota la influència de l'alcohol) avançant les barreres de protecció penal justificant-se, encertadament, en la meua opinió, en la prohibició de situacions apreciades com a molt greus i que provoquen per les seves característiques un volum de perill sobre la seguretat col·lectiva que esdevé intolerable en una societat com l'actual.

Es produeix, per tant, en la seguretat viària, un decantament cap als anomenats delictes de perill abstracte, molt presents en l'actual Codi Penal, en contrapartida dels de perill concret que genera un canvi en l'apreciació de les normes penals transformant el clàssic dret penal en una eina més moderna que vol servir de mesura preventiva general i de control d'accions elevades a la consideració d'insuportables pel conjunt de la ciutadania.

En relació amb el primer incís del delictes de conducció sota la influència de begudes alcohòliques ha existit una discussió doctrinal i jurisprudencial quant a la seva interpretació, diferenciant-se els partidaris que la influència es tradueixi en la conducció dels que entenen, seguint un bon criteri, a parer meu, que no fa falta cometre una conducció irregular ni una infracció ni un accident sinó que per constatar-se l'il·lícit penal el requisit serà que la influència ha de ser present en la persona disminuint les seves capacitats psicofísiques. Doncs, és superflu esperar que augmenti encara més el perill que per sí mateix ja suscita aquest comportament.

Tals conductes, com s'ha pogut observar tenint en compte diversa jurisprudència, han sigut fins a l'entrada de la reforma de l'any 2007 interpretades de formes molt diverses donant lloc a sentències absolutòries, tot i presentar alts nivells d'impregnació

alcohòlica, que podien estar motivades per la no demostració de la influència requerida, però que davant la massa social ha generat un sentiment d'inseguretat jurídica, de desconfiança vers el sistema judicial i d'impunitat d'accions que tenen un gran rebuig social.

Davant d'aquesta situació, i en un àmbit com és el trànsit, que afecta a milions de persones, existia un espai d'aplicació de la llei molt difús i àmpliament interpretatiu que ha portat a què els poders públics actuessin incorporant solucions que, d'una banda, conscienciessin a la ciutadania del perill que suposa una conducció després d'haver ingerit alcohol i, d'altra banda, aportessin al sistema una seguretat jurídica perduda en aquell moment reduint la discrecionalitat judicial, enviant un missatge clar de no permissivitat en determinats casos i emparant una igualtat de tothom davant la llei.

Amb la reforma de la Llei Orgànica 15/2007 s'introdueix un nou incís en el delictes de conducció influenciat per l'alcohol que incorpora una taxa objectiva que implica repercussió penal en tots els casos perquè s'assumeix que la conducció amb aquell nivell d'alcohol és sempre perillosa, ja que disminueix les facultats de les persones, suposant un increment de risc que no és tolerable.

L'establiment d'una taxa concreta es valora positivament per bona part de la doctrina encara que qüestionen la xifra escollida perquè no gaudeix d'unanimitat en els estudis científics realitzats. Es divideixen en tres opinions, els que consideren que és una taxa excessiva, els que opinen el contrari, és a dir, que és molt baixa i que posa en perill principis bàsics del dret penal debatent la seva constitucionalitat, i els que consideren que és una taxa apropiada perquè en aquestes condicions la persona es veu afectada per l'alcohol i genera un increment de risc que pot tenir uns resultats molt greus per a valors com la vida i la integritat.

Fruit d'aquest nou precepte la prova d'alcoholèmia passa de ser una dada indiciària que inclús era escassa per sí mateixa i innecessària (en el primer incís del delictes) a convertir-se, en el segon incís, en un element del tipus penal que demostra la conducta típica sense necessitat de cap més dada. Per tant, adquireix un paper fonamental i haurà de practicar-se d'acord als requisits legals establerts i incorporar-se amb les màximes garanties processals.

A la mateixa vegada, no es pot obviar la importància de l'acta de simptomatologia externa que pot demostrar la ingesta d'alcohol i l'afectació que provoca en les capacitats d'una persona però, ressaltant la necessitat dels cossos policials de realitzar-la de forma oportuna, recollint totes les dades possibles i evitant caure en

una estandardització dels signes externs que pot presentar un conductor en estat etílic.

A parer meu, valorant les xifres de morts per accidents de trànsit que presenten taxes positives, a més a més del gran volum de ferits ocasionats cada any a causa d'accidents a les carreteres, obliga als poders públics a actuar de forma multi disciplinar, desplegant tot un seguit de mesures preventives i de control, que englobin diferents àmbits, entre els quals s'haurà d'incloure la utilització del Dret Penal com a mesura més contundent, i redueixin al màxim possibles conductes de risc que encara que no hagin creat un resultat lesiu o un perill concret són estadísticament molt més probables de produir-los.

És evident, que han de tenir un paper fonamental en l'agenda política mesures intervencionistes com ara una bona educació vial des de primerenques edats a les escoles com també una adequada i exigent formació de futurs conductors per tal que s'aconsegueixi una conscienciació social sobre el perill que suposa conduir sota la influència de l'alcohol.

De la mateixa manera, cal disposar d'un correcte dret administratiu sancionador que gaudeixi d'un alt percentatge d'aplicació i eficàcia, demostrant que quan es transgredeixin les normes certament hi haurà sanció. A més, aquesta via administrativa s'ha de potenciar i ha de continuar incorporant millores i novetats que augmentin la seguretat viària com les introduïdes amb l'entrada en vigor del carnet per punts amb la consegüent pèrdua de vigència i l'obligació a realitzar cursos de sensibilització i re educació per tornar-lo a obtenir.

Però, també és cert que quan en un moment determinat les eines que disposa l'Estat són insuficients, ja sigui perquè han sigut sobrepassades o perquè no existeixen d'altres més adients, llavors, per poder fer front a la problemàtica s'haurà de buscar més solucions apel·lant a tots els recursos disponibles i existents en el sistema. I un d'ells, sense cap mena de dubte per la seva eficàcia preventiva, és el Dret Penal, el qual haurà d'actuar sempre que se'l necessiti.

VI. Bibliografia

- BADELL AMAT, Eulàlia. *Alcoholemias y Derecho Penal. Especial atención a la práctica policial*. Barcelona: Universitat de Barcelona, Tesis Doctoral, 2011.
- CANO CAMPOS, Tomás. "Derecho Penal y Seguridad Vial". A: CANO CAMPOS, Tomás et al. *Derecho Penal y Seguridad Vial*. Navarra: Aranzadi, 2007, p. 75-80. ISBN: 978-84-8355-104-2.
- CARBONELL MATEU, Juan Carlos. "La reforma del tratamiento penal de la seguridad vial". A: CANO CAMPOS, Tomás et al., *Derecho Penal y Seguridad Vial*. Navarra: Aranzadi, 2007, p. 57-74. ISBN: 978-84-8355-104-2.
- CARDENAL MONTRAVETA, Sergi. "De los delitos contra la seguridad vial". A: CORCOY BIDASOLO, Mirentxu; MIR PUIG, Santiago (dir.). *Comentarios al Código Penal. Reforma LO 5/2010*. València: Tirant lo blanch, 2011, p. 827-847. ISBN: 978-84-9985-072-6.
- CARDENAL MONTRAVETA, Sergi. "Teoría General. Delitos contra la seguridad vial". A: CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.). *Derecho Penal Parte Especial. Doctrina y jurisprudencia con casos solucionados. Tomo 1*. València: Tirant lo blanch, 2011, p. 529-563. ISBN: 978-84-9004-346-2.
- CARDENAL MONTRAVETA, Sergi. "La protección penal de la seguridad vial en el derecho comparado". A: MIR PUIG, Santiago; CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.); CARDENAL MONTRAVETA, Sergi (coord.). *Seguridad Vial y Derecho Penal*. València: Tirant lo blanch, 2008, p. 19-62. ISBN: 978-84-9876-061-3.
- DOMÍNGUEZ IZQUIERDO, Eva maría. "De los delitos contra la seguridad del tráfico". A: COBO DEL ROSAL, Manuel (dir.). *Comentarios al Código Penal. Segunda Época*. Madrid: Cesej, 2008, p. 559-636. ISBN: 978-84-935216-7-7.
- FEIJOO SÁNCHEZ, Bernardo José. "Seguridad del tráfico y resultado de peligro concreto (Comentario a las sentencias del Tribunal Supremo de 5 de marzo de 1998 y de 2 de junio de 1999)". *La Ley*, 1999, núm. 6, p. 1880-1890.
- FERNÁNDEZ BAUTISTA, Silvia. "El delito de negativa a la realización de las pruebas de alcoholemia (art. 383 CP)". A: MIR PUIG, Santiago; CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.); CARDENAL MONTRAVETA, Sergi (coord.). *Seguridad Vial y Derecho Penal*. València: Tirant lo blanch, 2008, p. 179-206. ISBN: 978-84-9876-061-3.

- GALLEGO SOLER, José-Ignacio. "El nuevo delito de conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas (art. 379.2 CP)". A: MIR PUIG, Santiago; CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.); CARDENAL MONTRAVETA, Sergi (coord.). *Seguridad Vial y Derecho Penal*. València: Tirant lo blanch, 2008, p. 157-178. ISBN: 978-84-9876-061-3.
- GARCÍA ALBERO, Ramón. "La nueva política criminal de la seguridad vial. Reflexiones a propósito de la LO 15/2007, de 30 de Noviembre, y del Proyecto de Reforma del Código Penal". *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, 2007, núm.7, p. 11:1-11:28.
- GÓMEZ PAVÓN, Pilar. *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes. Y análisis del artículo 383 del Código Penal*. 4a ed. Barcelona: Bosch, 2010. ISBN: 978-84-9790-776-7.
- GÓMEZ PAVÓN, Pilar. "Delitos contra la seguridad del tráfico". A: ÁLVAREZ GARCÍA, F. Javier (dir.); MANJÓN-CABEZA OLMEDA, Araceli; VENTURA PÜSCHEL, Arturo (coord.). *Derecho Penal Español. Parte Especial (II)*. València: Tirant lo blanch, 2011, p. 1377-1442. ISBN: 978-84-9004-122-2.
- GONZÁLEZ CUSSAC, José Luis. "La reforma penal de los delitos contra la seguridad vial (proyecto CP 2006) (comunicación)". *Estudios de Derecho Judicial*, 2007, núm.114, p. 275-324.
- GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, María (coord.). *Protección penal de la seguridad vial*. València: Tirant lo blanch, 2009. ISBN: 978-84-9876-368-3.
- HORTAL IBARRA, Juan Carlos. "El delito de conducción temeraria (arts. 379.1 y 2 in fine y 380): algunas reflexiones al hilo de las últimas reformas". A: MIR PUIG, Santiago; CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.); CARDENAL MONTRAVETA, Sergi (coord.). *Seguridad Vial y Derecho Penal*. València: Tirant lo blanch, 2008, p. 121-156. ISBN: 978-84-9876-061-3.
- HURTADO YELO, Juan José. "Los delitos contra la seguridad vial. Análisis de la reforma del Código Penal por la LO 5/2010, de 22 de Junio". *Revista Aranzadi Doctrinal*, 2010, núm.8, p. 165-174. (BIB 2010/2199, p. 1-8.).
- HURTADO YELO, Juan José. "La diligencia de signos externos como prueba de la conducción bajo los efectos del alcohol". *Revista Aranzadi Doctrinal*, 2009, núm.7, p. 135-148. (BIB 2009/1477, p. 1-10.).

- LLERA SUÁREZ-BÁRCENA, Emilio de. "Diálogo jurídico sobre Derecho Penal y Seguridad vial". A: CANO CAMPOS, Tomás et al. *Derecho Penal y Seguridad Vial*. Navarra: Aranzadi, 2007, p. 37-56. ISBN: 978-84-8355-104-2.
- LUZÓN PEÑA, Diego-Manuel. "Posibles reformas de los delitos de circulación". A: CANO CAMPOS, Tomás et al. *Derecho Penal y Seguridad Vial*. Navarra: Aranzadi, 2007, p. 31-36. ISBN: 978-84-8355-104-2.
- MARTÍNEZ ARRIETA, Andrés. "Derecho Penal y Seguridad Vial". A: CANO CAMPOS, Tomás et al. *Derecho Penal y Seguridad Vial*. Navarra: Aranzadi, 2007, p. 15-30. ISBN: 978-84-8355-104-2.
- MOLINA GIMENO, F. Javier. "Delitos contra la seguridad vial. Comentarios a la reforma del Código Penal operada por la LO 15/2007, de 30 de noviembre". *Actualidad Jurídica Aranzadi*, 2008, núm. 753, p.10. (BIB 2008/972, p. 1-4.).
- MONTANER FERNÁNDEZ, Raquel. "Delitos contra la seguridad vial". A: SILVA SÁNCHEZ, Jesús-María. *Lecciones de Derecho Penal. Parte Especial*. 3ª ed. Barcelona: Atelier, 2011, p. 287-310. ISBN: 978-84-92788-48-4.
- MORENO ALCÁZAR, Miguel Ángel. "Delitos contra la seguridad vial". A: BOIX REIG, Javier (dir.). *Derecho Penal Parte Especial. Vol. III*. Madrid: Iustel, 2012, p. 353-416. ISBN: 978-84-9890-211-2.
- MUÑOZ CONDE, Francisco. *Derecho Penal Parte Especial*. 19a ed. València: Tirant lo blanch, 2013, p. 639-660. ISBN: 978-84-9053-444-1.
- MUÑOZ CUESTA, Fr. Javier. "Los delitos de conducción a velocidad excesiva y con tasas de alcohol superior a 0'60mg por litro de aire espirado del art.379 del CP redactado conforme a la LO 15/2007". *Repertorio de Jurisprudencia Aranzadi*, 2007, núm. 7, p. 473-476. (BIB 2007/2477, p. 1-4.).
- QUERALT JIMÉNEZ, Joan J. *Derecho Penal Español. Parte Especial*. 6a ed. Barcelona: Atelier, 2010, p. 979-1008. ISBN: 978-84-92788-40-8.
- QUERALT JIMÉNEZ, Joan J. "El nuevo derecho penal vial: generalidades críticas". A: MIR PUIG, Santiago; CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.); CARDENAL MONTRAVETA, Sergi (coord.). *Seguridad Vial y Derecho Penal*. València: Tirant lo blanch, 2008, p. 63-72. ISBN: 978-84-9876-061-3.

- REY HUIDOBRO, Luis Fernando. “La necesaria afectación del bien jurídico protegido en los delitos contra la seguridad vial: consecuencias prácticas”. *Revista Aranzadi Doctrinal*, 2010, núm.7, p. 133-138. (BIB 2010/2169, p. 1-4.).
- SERRANO GÓMEZ, Alfonso; SERRANO MAILLO, Alfonso. “Delitos contra la seguridad vial”. A: SERRANO GÓMEZ, Alfonso et al. *Curso de Derecho Penal Parte Especial*. Madrid: Dykinson, 2012, p. 549-564. ISBN: 978-84-9031-080-9.
- SILVA SÁNCHEZ, Jesús María. *La expansión del Derecho Penal. Aspectos de la política criminal en las sociedades postindustriales*. 2a reimp. Buenos Aires: Euros, 2006. ISBN: 997-45-7863-9.
- SUÁREZ-MIRA RODRÍGUEZ, Carlos (coord.). *Manual de Derecho Penal. Tomo II. Parte Especial*. 6a ed. Madrid: Civitas, 2011, p. 449-467. ISBN: 978-84-470-3659-2.
- TAMARIT SUMALLA, Josep M. “De los delitos contra la seguridad vial”. A: QUINTERO OLIVARES, Gonzalo (dir.); MORALES PRATS, Fermín (coord.). *Comentarios a la Parte Especial del derecho Penal*. 9a ed. Navarra: Aranzadi, 2009, p. 1551-1591. ISBN: 978-84-9903-847-6.
- TOLEDO CASTILLO, Francisco; CAMPÓN DOMÍNGUEZ, José Andrés; MARTÍN UCLÉS, Francisco. *Manual de seguridad vial: el factor alcohol*. Navarra: Aranzadi, 2009. ISBN: 978-84-9903-252-8.
- TRAPERO BARREALES, María A. *Los delitos contra la seguridad vial: ¿Una reforma de ida y vuelta?*. València: Tirant lo blanch, 2011. ISBN: 978-84-9985-087-0.
- VARGAS CABRERA, Bartolomé. “El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y drogas tóxicas del artículo 379 CP”. *Estudios de Derecho Judicial*, 2007, núm. 114, p. 119-190.”.
- VICENTE MARTÍNEZ, Rosario de. *Derecho penal de la circulación: delitos relacionados con el tráfico*. 2a ed. Barcelona: Bosch, 2008. ISBN: 978-84-9790-420-9.
- VILLALBA CARRASQUILLA, F. Javier. “El endurecimiento de las penas de los delitos de tráfico como medida de mejora de la siniestralidad”. A: MIR PUIG, Santiago; CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (dir.); CARDENAL MONTRAVETA, Sergi (coord.). *Seguridad Vial y Derecho Penal*. València: Tirant lo blanch, 2008, p. 323-344. ISBN: 978-84-9876-061-3.

- VILLANUEVA CAÑADAS, Enrique. "Estudio toxicológico y medico-legal del alcohol etílico". A: GISBERT CALABUIG, Juan Antonio. *Medicina legal y toxicología*. 6a reimp. Barcelona: Masson, 2005, p. 878-895. ISBN: 84-458-1415-X.

Legislació:

Resolució del 18 d'abril de 1973 del Consell d'Europa, relativa a la repressió d'infraccions de trànsit comeses amb motiu de la conducció d'un vehicle de motor sota la influència de begudes alcohòliques.

Libro Blanco: La política Europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad COM(2001)370, de 12 de setembre de 2001.

Libro Blanco: Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible COM(2011)144.

Recomanació 2004/345/CE de la Comissió, de 6 d'abril de 2004, sobre l'aplicació de les normes de seguretat vial.

Comunicació de la Comissió al Parlament Europeu: Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020 COM(2010)389 .

Llei sobre l'ús i circulació de vehicles de motor, de 9 de maig de 1950.

Llei 122/1962, de 24 de desembre, sobre ús i circulació de vehicles de motor.

Llei 3/1967, de 8 d'abril, sobre modificació de determinats articles del Codi Penal i de la Llei d'Enjudiciament Criminal.

Llei 3/1985, de 18 de març, de metrologia.

Llei 38/2002, de 24 d'octubre, de reforma parcial de la LECrim, sobre procediment per a l'enjudiciament ràpid i immediat de determinats delictes i faltes, i de modificació del procediment abreuja.

Llei Orgànica 17/1994, de 23 de desembre, sobre modificació de diversos articles del Codi Penal, amb el fi de tipificar la conducció d'un ciclomotor sota la influència de begudes alcohòliques, drogues tòxiques, estupefaents o substàncies psicotròpiques, o amb temeritat o amb imprudència.

Llei Orgànica 10/1995, de 23 de novembre, del Codi Penal.

Llei Orgànica 15/2007, de 30 de novembre, per la qual es modifica la Llei Orgànica 10/1995, de 23 de novembre, del Codi Penal en matèria de seguretat viària.

Llei Orgànica 5/2010, de 22 de juny, per la qual es modifica la Llei orgànica 10/1995, de 23 de novembre, del Codi penal.

Reial Decret Legislatiu 339/1990, de 2 de març, pel qual s'aprova el text articulat de la Llei de Trànsit, circulació de vehicles a motor i Seguretat Viària.

Reial Decret 13/1992, de 17 de gener, pel qual s'aprova el Reglament General de Circulació, per a l'aplicació i desenvolupament de la Llei sobre Trànsit, Circulació de vehicles de motor i Seguretat Viària (vigent fins a 23 de gener de 2004).

Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament General de Circulació, per a l'aplicació i desenvolupament de la Llei sobre Trànsit, Circulació de vehicles de motor i Seguretat Viària, aprovat pel RDL 339/1990, de 2 de març.

Reial Decret 889/2006, de 21 de juliol, pel qual es regula el control metrològic de l'Estat sobre instruments de mesura.

Ordre ITC 3707/2006, de 22 de novembre, pel qual es regula el control metrològic de l'Estat dels instruments destinats a mesurar la concentració d'alcohol en aire expirat.

Instrucció 3/2006, sobre criteris d'actuació del Ministeri Fiscal per a una efectiva persecució dels il·lícits penals relacionats amb la circulació de vehicles de motor.

Circular 10/2011 del FGE, de 17 de novembre, sobre criteris per a la unitat d'actuació especialitzada del ministeri fiscal en matèria de seguretat vial.

Memòria del Fiscal de Sala Coordinador de Seguretat Viària. Memòria FGE 2013.

Memòria del Fiscal de Sala Coordinador de Seguretat Viària. Memòria FGE 2012.

Memòria del Fiscal de Sala Coordinador de Seguretat Viària. Memòria FGE 2011.

Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2020.

Pla Estratègic de Seguretat Viària de Catalunya 2014-2020.

Jurisprudència:

Tribunal Constitucional:

STC 1/2009, de 12 de gener

STC 319/2006, de 15 de novembre

STC 68/2004, de 19 d'abril

STC 2/2003, de 16 de gener

STC 111/1999, de 14 de juny

STC 234/1997, de 18 de desembre

STC 161/1997, de 2 d'octubre

STC 252/1994 de 19 de setembre

STC 24/1992 de 14 de febrer

STC 76/1990, de 26 d'abril

STC 3/1990, de 15 de gener

STC 5/1989, de 19 de gener

STC 22/1988, de 18 de febrer

STC 145/1987, de 23 de setembre

STC 148/1985, de 30 d'octubre

STC 145/1985, de 28 d'octubre

STC 107/1985, de 7 d'octubre

STC 103/1985, de 4 d'octubre

STC 100/1985, de 3 d'octubre

Tribunal Suprem:

STS 1/2014, de 21 de gener

STS 214/2010, de 12 de març

STS 1553/2006, de 10 de març

STS 636/2002, de 15 d'abril

STS 11 de juny de 2001

STS 22 de febrer de 1989

STS 318/1982, de 19 de maig

STS de 17 de juliol de 1974

Audiències Provincials:

SAP de Murcia (Sec.3a) 200/2014, de 14 d'abril

SAP de Valladolid (Sec.4a) 105/2014, de 6 de març

SAP de Madrid (Sec.23a) 261/2014, de 5 de març

SAP de les Illes Balears (Sec.1a) 62/2014, de 27 de febrer

SAP de Navarra (Sec.1a) 42/2014, de 26 de febrer

SAP de València (Sec.3a) 41/2014, de 21 de gener

SAP de Madrid (Sec.7a) 1128/2013, de 23 de desembre

SAP de Las Palmas (Sec.6a) 3/2014, de 20 de desembre de 2013

SAP La Rioja (Sec.1a) 91/2013, de 17 de setembre

SAP de Girona (Sec.4a) 741/2013, de 4 de desembre

SAP de Madrid (Sec.3a) 534/2013, de 28 de novembre

SAP de Burgos (Sec.1a) 496/2013, de 15 de novembre

SAP de Barcelona (Sec.6a) 546/2013, de 17 de juny

SAP d'Ourense (Sec.2a) 78/2013, de 5 de març

Sap de Madrid (Sec.2a) 233/2012, de 3 de maig

SAP de Madrid (Sec.17a) 368/2012, de 6 de març

SAP de Múrcia (Sec.3a) 83/2011, de 6 d'abril

SAP d'Ourense (Sec.2a) 512/2010, de 21 de desembre

SAP de Madrid (Sec.29a) 372/2010, de 17 de desembre

SAP de Girona (Sec.4a) 706/2010, de 22 de novembre

SAP Las Palmas (Sec.6a), de 13 de novembre de 2009

SAP de Girona (Sec.3a) 646/2009, de 15 d'octubre

SAP de Girona (Sec.3a) 383/2008, de 27 de maig

SAP de Girona (Sec. 4a) 250/2008, de 6 de maig

SAP de Lleida (Sec.1a) 171/2008, de 30 d'abril

SAP de Barcelona (Sec.6a) 199/2007, de 2 de març

SAP d'Àlaba (Sec.1a) 139/2006, de 3 d'octubre

SAP de Las Palmas (Sec.1a), de 5 de setembre de 2006

SAP de Burgos (Sec.1a) 77/2006, de 9 de juny

SAP de Ciudad Real (Sec.2a) 93/2005, de 5 de juny

SAP de Vizcaya (Sec.6a) 46/2004, de 23 de gener

SAP de Vizcaya (Sec.6a) 370/2003, de 30 de juny

SAP de La Rioja (Sec.1a) 74/2003, de 29 d'abril

SAP de Granada (Sec.2a), de 25 de juny de 2001

SAP Madrid (Sec.16a) 170/2000, de 28 d'abril

VII. Annex

A continuació figura núm. 1 referent a nota 103 i figura núm. 2 referent a nota 111.

Figura núm. 1. Acta T 101PL

Diligència d'informació per a les persones sotmeses a la prova mecànica d'impregnació alcohòlica (art. 23 i següents del RGC)

Dades de la persona interessada

Nom i cognoms

Document d'identitat (tipus, país i núm.)

D'acord amb l'article 23 del Reglament General de Circulació (RD 13/1992, de 17 de gener), s'informa que per a una major garantia quan el resultat de la prova d'impregnació sigui superior al permès o la persona examinada presenti símptomes evidents de trobar-se sota la influència de begudes alcohòliques, se'l sotmetrà a una segona prova d'impregnació.

- Té dret a controlar directament o mitjançant una tercera persona, que passi un període mínim de 10 minuts entre la realització de la primera prova i de la segona.
- Té dret a formular, directament o per mitjà d'una tercera persona, les al·legacions o observacions que consideri convenientes en el procediment judicial o administratiu, que segueix després de la prova.
- En cas que el resultat sigui positiu amb l'alcoholímetre haurà de realitzar una nova prova mecànica amb un aparell etilòmetre.
- Té dret a contrastar els resultats obtinguts. Aquest contrast es pot realitzar amb noves proves mecàniques realitzades amb un aparell etilòmetre o mitjançant una anàlisi de sang, orina o anàloga, que el personal facultatiu consideri adequada. En cas que el resultat obtingut en el centre sanitari sigui positiu, l'import va a càrrec de la persona sotmesa a la prova i en cas que sigui negatiu, va a càrrec de l'Administració.

D'acord amb l'article 383 del Codi Penal el conductor que requerit per un agent de l'autoritat, es negui a sotmetre's a qualsevol de les proves legalment establertes per a la comprovació de les taxes d'alcoholèmia i la presència de drogues tòxiques, estupefaents i/o substàncies psicotròpiques, pot ésser castigat a la pena de sis mesos fins a un any de presó i privació del dret a conduir vehicles a motor i ciclomotors per un temps d'un any a quatre anys. En qualsevol cas la negativa a sotmetre's a la prova mecànica d'impregnació alcohòlica constitueix una infracció de caràcter administratiu, la qual cosa pot comportar la immobilització del vehicle.

Dades de la diligència d'informació

Municipi (Comarca)

Data

Hora

Signatures

Signo aquest imprès lliurement, com a prova que m'han llegit els drets i que els he entès.

Agent actuant

Persona interessada

Núm.

DNI núm.

Font: Instrucció 34/12 Procediments en delictes contra la Seguretat Viària de l'Ajuntament de Barcelona.

Figura núm. 2

A 21 PL

Data	Unitat	Agents actuants
Informe pericial d'alcoholèmia		
Motiu de la prova		
<input type="checkbox"/> Accident <input type="checkbox"/> Mort <input type="checkbox"/> Lesions <input type="checkbox"/> Danys <input type="checkbox"/> Infracció sense accident <input type="checkbox"/> Control preventiu <input type="checkbox"/> Síntomes ingestió alcohol		
Dades de la persona examinada		
1er Cognom	2n Cognom	Nom
Nom pare		Núm. NIF-NIE-Passaport
Nom mare		Sexe
Lloc Naixement	Municipi Província	País
Adreça (Tipus de via, nom i número)		Municipi/ codi postal/Província País Telèfon
Dades permís de conduir		
Núm.	Classe	Data d'expedició
Lloc		País
Dades dels fets		
Data	Hora	Lloc
Codi infracció	Concepte	Núm. Denúncia
Descripció dels fets		
Dades de les proves mecàniques amb alcoholímetre.		
<input type="checkbox"/> Es fa la prova perquè la persona examinada accedeix a fer-la voluntàriament després d'haver estat informat dels drets <input type="checkbox"/> No es fa la prova perquè la persona examinada s'hi nega <input type="checkbox"/> No es fa la prova perquè es considera perillós en el seu estat o el seu estat no ho permet		
1ª prova	Hora	Resultat en mgs alcohol / 1000 cc d'aire expirat
2ª prova	Hora	Resultat en mgs alcohol / 1000
MARCA ALCOHOLÍMETRE		
Model	Número	Data últim calibratge
Data última revisió		Data autorització oficial
Dades de les proves mecàniques amb etilòmetre		
<input type="checkbox"/> Es fa la prova perquè la persona examinada accedeix a fer-la voluntàriament després d'haver estat informat dels drets <input type="checkbox"/> No es fa la prova perquè la persona examinada s'hi nega <input type="checkbox"/> No es fa la prova perquè es considera perillós en el seu estat o el seu estat no ho permet		
1ª prova	Hora	Resultat en mgs alcohol / 1000 cc d'aire expirat
2ª prova	Hora	Resultat en mgs alcohol / 1000
MARCA ALCOHOLÍMETRE		
Model	Número	Data últim calibratge
Data última revisió		Data autorització oficial
Proves analítiques		
Es sol·licita la prova de contrast d'alcohol (analítica de sang) <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO		
Cal adjunta el document T12PL Mostra per analítica contrast alcohol		

Síntomes que presenta la persona examinada i comprovats pels agents

(Només s'ha d'emplenar en cas de que presenti símptomes)

Hora en què la patrulla observa els símptomes <input type="checkbox"/>				hores			
CONSTITUCIÓ FÍSICA	<input type="checkbox"/>	Corpulent	<input type="checkbox"/>	Mitjana	<input type="checkbox"/>	Menuda.....	<input type="checkbox"/>
SENYALS EXTERNS	<input type="checkbox"/>	Contusions	<input type="checkbox"/>	Ferides	<input type="checkbox"/>	
ASPECTE GENERAL	<input type="checkbox"/>	Abatiment	<input type="checkbox"/>	Tremolós	<input type="checkbox"/>	
COMPORTAMENT	<input type="checkbox"/>	Controlat	<input type="checkbox"/>	Rude	<input type="checkbox"/>	Irritat	<input type="checkbox"/>
Mirada	<input type="checkbox"/>	Ulls apagats	<input type="checkbox"/>	Ulls entelats	<input type="checkbox"/>	Ulls brillants	<input type="checkbox"/>
ROSTRE	<input type="checkbox"/>	Congestionat	<input type="checkbox"/>	Pàl·lid	<input type="checkbox"/>	Suós	<input type="checkbox"/>
ALÉ (olor d'alcohol)	<input type="checkbox"/>	No	<input type="checkbox"/>	Sí			
MANERA D'EXPRESSAR-SE	<input type="checkbox"/>	Respostes clares	<input type="checkbox"/>	Respostes embrollades	<input type="checkbox"/>	Respostes incoherents	<input type="checkbox"/>
MANERA DE CAMINAR	<input type="checkbox"/>	Normal	<input type="checkbox"/>	Vacil·lant	<input type="checkbox"/>	Insegura	<input type="checkbox"/>
ALTRES SÍMPTOMES							

Dades de l'atestat

Es fa atestat SI NO Número d'atestat

Signatures

Agents actuants

Núm.

Núm.

Font: Instrucció 34/12 Procediments en delictes contra la Seguretat Viària de l'Ajuntament de Barcelona.