

# **PREVENCIÓN A TRAVÉS DE LA LEGISLACIÓN**

**Helena María Prieto González**  
**Fiscal Adjunta al Fiscal de Sala de Seguridad Vial-FGE**

**SUMARIO:** 1. Introducción; 1.1 La especialización en el Ministerio Público; 1.2 La creación de la Fiscalía de Seguridad Vial; 2. La Fiscalía de Seguridad Vial: competencias y funcionamiento; 3. La reforma del Código Penal en materia de seguridad vial; 4. La Fiscalía de Seguridad Vial: proyectos de futuro. 4.1 Los controles preventivos de drogas; 4.2 El Proyecto alcohol-lock.

## **1.- Introducción**

### **1.1 La especialización en el Ministerio Público**

La creación de la figura del Fiscal de Sala de Seguridad Vial se enmarca dentro de un proceso de especialización del Ministerio Público que se ha revelado necesario para abordar con un tratamiento más eficaz y diferenciado la intervención que la sociedad y la administración de justicia demandan en materias específicas.

Como señala la Instrucción 11/2005 de la FGE el Ministerio Fiscal español se rige por el principio de unidad de actuación, principio que tiene relevancia constitucional. El art. 124 de la CE proclama este principio como uno de los criterios rectores de la actuación del Ministerio Público y el mismo es desarrollado por los arts. 2 y 22 y siguientes del Estatuto Orgánico del Ministerio Fiscal (EOMF).

Esta unidad de criterio se ha venido garantizando tradicionalmente a través de las Circulares, Instrucciones y Consultas u Ordenes del Fiscal General del Estado. No obstante, estos mecanismos que durante años han sido suficientes para conseguir un funcionamiento unitario, hoy se revelan

insuficientes para afrontar la complejidad de los problemas que habitualmente se presentan. Las razones de esa insuficiencia son diversas: el incremento de las intervenciones del Ministerio Público en todos los órdenes jurisdiccionales; la especial naturaleza de determinados bienes necesitados de protección y la complejidad de determinadas formas de delincuencia; y, en definitiva, la ampliación de la planta del Ministerio Fiscal y el incremento y dispersión de sus sedes han provocado también un considerable impacto desde la perspectiva de la necesaria unidad de actuación.

Por todo lo anteriormente expuesto se hace necesario que, para garantizar la unidad de actuación del Ministerio Público, junto a la clásica organización territorial, se ponga en funcionamiento una estructuración funcional que articule los mecanismos de unidad, utilizando los instrumentos de dirección y coordinación que competen al Fiscal General del Estado y la demostrada eficacia, preparación y capacidad de organización de los Fiscales de Sala.

Así pues, con la finalidad de coordinar y unificar la actuación del Ministerio Público en las materias de su especialidad, surgen las figuras de los Fiscales de Sala Coordinadores de Violencia sobre la Mujer, Urbanismo y Medioambiente, Siniestralidad Laboral, Extranjería y Seguridad Vial (Real Decreto 274/2007, de 23 febrero, que regula la plantilla orgánica del Ministerio Fiscal para el año 2007).

## **1.2 La creación de la Fiscalía de Seguridad Vial**

Todas las especialidades mencionadas se refieren a materias de gran actualidad dentro de la agenda política del gobierno. Con respecto a la materia que nos ocupa, la Seguridad Vial, todo estudio que se realice debe iniciarse con una reflexión sobre las cifras de siniestralidad. El número de muertos en accidentes de tráfico supera los 4000 y el número de heridos

graves alcanza los 20.000. Los accidentes de tráfico constituyen la primera causa de mortalidad europea por debajo de los 40 años y reducen más la esperanza de vida que las enfermedades cardiovasculares y el cáncer. En términos económicos los costes derivados de los accidentes de tráfico representan el 2% del PIB, cifra muy superior a la de las enfermedades de mayor incidencia económica.

Ante esta realidad la Comunidad Europea con competencia fundada en los arts. 71 y 95 y también en los arts. 152 y 153 Tratado CE, ofrece desde hace tiempo una extensa respuesta normativa y de gestión a modo de directivas, reglamentos, resoluciones e iniciativas que se ocupan de diversos aspectos del tráfico rodado, desde la formación para el permiso de conducir hasta las medidas de seguridad y limitadores de velocidad. Asimismo, a través de programas y fondos destinados a infraestructuras y mejoras tecnológicas desde instancias comunitarias se intentan rebajar las cifras de accidentes de tráfico. En las Resoluciones del Consejo de 26-6-2000 y del Parlamento Europeo de 18-1-2001 hay un renovado impulso en la materia, como lo prueba el Libro Blanco de la Comisión Sobre Política Europea de Transportes de 12-9-2001. Es en ese momento cuando surge el objetivo común de reducir a la mitad para el 2010 las cifras de muertos por accidente de tráfico que se situaban en la Unión Europea en el año 2000 en 40.000 personas. Desde entonces las muertes disminuyen pero no al ritmo que requeriría el objetivo propuesto. Junto a estos esfuerzos normativos hay que reseñar la Resolución del Parlamento Europeo de 12-2-2003 y las Conclusiones del Consejo de Transportes de 5-6-2003.

En nuestro país y entre las respuestas más recientes ha de recogerse en el ámbito legislativo la creación de la Comisión no permanente de Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico que se ha convertido en foro de comparecencia de expertos y de iniciativas y reflexiones sobre todas las cuestiones relativas a la seguridad vial traducidas en normas ya vigentes

entre las que cabe destacar la Ley de 19-7-2005, reguladora del carnet por puntos.

En el ámbito del ejecutivo es digno de mención el Plan Estratégico 2005-2008 en el que se reseñan los objetivos y medidas concretas con los que ha de paliarse la siniestralidad vial. Dentro de este Plan Estratégico y como una medida más se prevé la creación de la figura del Fiscal de Sala de Seguridad Vial al que nos hemos referido del que depende una red de Fiscales a la que luego nos referiremos.

Así mismo, en este Plan Estratégico también se incluye como una de las medidas dentro del ámbito de la Justicia, la reforma del CP en materia de delitos contra la seguridad del tráfico que fue aprobada por LO 15/2007, de 30 de noviembre, que entró en vigor el 2 de diciembre de 2007, salvo el delito de conducción sin permiso que entró en vigor el pasado 1 de mayo de 2008.

## **2.- La Fiscalía de Seguridad Vial: Competencias y funcionamiento**

Como hemos señalado anteriormente dependiendo directamente del FGE el RD 709/2006, de 9 de junio, que fijó la plantilla orgánica del Ministerio Fiscal para el año 2006, creó en la cúspide de la Carrera Fiscal la plaza de Fiscal de Sala para coordinar la labor de persecución de los delitos contra el tráfico y la seguridad vial, ámbito en que -según su Exposición de Motivos- la sensibilidad del Gobierno y de toda la sociedad española ha aumentado considerablemente teniendo en cuenta que ciertas conductas ilícitas relacionadas con la circulación de vehículos a motor son merecedoras de un tratamiento criminal y, en consecuencia, de la persecución pública, especialmente cuando se producen quebrantos en

derechos tan elementales como la vida o la integridad física de las personas o daños en los bienes.

La tarea esencial de la figura del Fiscal de Sala Coordinador a la luz de la Instrucción 11/2005 es la de impulsar la unificación de criterios, actuando siempre por delegación del Fiscal General del Estado, bajo su dependencia directa y respetando las funciones de los Fiscales Jefes respectivos. Para ello cuenta con los criterios establecidos en la Consulta 1/2006, de 21 de abril, sobre calificación jurídico-penal de la conducción de vehículos de motor a velocidad extremadamente elevada, y en la Instrucción 3/2006, de 3 de julio, sobre criterios de actuación del Ministerio Fiscal para una efectiva persecución de los ilícitos penales relacionados con la circulación de vehículos a motor.

No podemos olvidar que debido a la atribución competencial que realiza el art 14.3 de la Lecr., sólo un limitadísimo número de supuestos de delincuencia de tráfico y de sus consecuencias jurídicas civiles de la cobertura del seguro acceden al Tribunal Supremo. En concreto, los homicidios o lesiones con dolo eventual de los arts. 138, 149 y 150 unidos al delito del art 384 y algunos casos de conexión del art. 17 Lecr. En lo demás sólo se cuenta con jurisprudencia escasa de hechos anteriores a la reforma competencial.

Todo lo anterior provoca la existencia de una jurisprudencia de Juzgados y Audiencias contradictoria en numerosas cuestiones hasta que se aprueba el proyecto de ley sobre la doble instancia y recurso de casación que puede ofrecer nuevos instrumentos unificadores. Compete al Fiscal de Sala impulsar en los términos indicados la unificación de criterios mediante la actuación coordinada de las distintas Fiscalías.

Por otra parte, ya decía el Fiscal General del Estado en su comparecencia de 23-11-2005 ante la comisión parlamentaria, que la remisión indiscriminada de las imprudencias punibles al juicio de faltas

constituía el agujero negro de la justicia o sistema penal en la delincuencia de tráfico. Uno de los problemas fundamentales que genera esta sistemática remisión de conductas al juicio de faltas, es que el tipo del 621.6 CP exige la previa denuncia del perjudicado, por lo que es un incentivo excepcional para la mercantilización de este tipo de juicios que se resuelven en muchas ocasiones por acuerdo entre las compañías de seguros, sin que el Ministerio Fiscal pueda continuar de oficio el procedimiento. Este problema queda en parte solventado en el Proyecto de Reforma del CP que transforma en delito todos los supuestos de imprudencia con resultado de muerte.

En definitiva, al Fiscal de Sala compete procurar que haya una respuesta proporcionada, firme y disuasoria para los delitos de tráfico, siendo la actual desproporcionadamente baja. El derecho penal debe recuperar su papel de protección de los bienes jurídicos de la vida e integridad física en el tráfico viario y sus funciones preventivas de evitación de accidentes futuros. Los conductores han de saber que además de la pérdida de puntos o sanciones administrativas pueden incidir en las penas previstas en el CP, incluso en la pena de prisión, cuando cometen las infracciones de mayor gravedad.

Por otra parte, en materia de seguridad vial, igual que ocurre en otras materias, el Ministerio Fiscal debe tener como guía principal de su actuación la protección de los más desvalidos ante el derecho, que en el caso de los delitos de tráfico como en otras figuras delictivas, son las víctimas. Las víctimas de los delitos de tráfico constituyen el colectivo más numeroso de víctimas o perjudicados por infracciones penales y han sido en gran medida olvidados por la sociedad y las instituciones. Sufren con frecuencia situaciones de desconocimiento, indefensión y carencia de una respuesta asistencial adecuada. El Fiscal de Sala Coordinador, como apunta la Instrucción, debe hacer efectivas sus funciones de protección de los

derechos de las víctimas en todos los ámbitos y, en particular, en el ámbito de la Administración de Justicia.

En cada Fiscalía de Audiencia Provincial y Tribunal Superior de Justicia existen Secciones de Seguridad Vial que están integradas por Fiscales especialistas en número variable, según la Fiscalía, al frente de las cuales se encuentra un Fiscal Delegado de Jefatura. Se pretende constituir redes de auténticos Fiscales especialistas que intervengan con absoluta garantía en los procesos jurídicos que originen tan sensibles materias, estando coordinados por el correspondiente Fiscal de Sala aunque conservando el Fiscal Jefe de cada órgano territorial plena competencia organizativa y su posición de dirección en el organigrama jerárquico del Ministerio Fiscal.

El funcionamiento de estas Secciones y las funciones de los Fiscales Delegados de Jefatura se regularán en una Instrucción del FGE cuyo dictado se espera en breve. En esta Instrucción se regulan las relaciones entre los Fiscales Delegados de Jefatura, los Fiscales Jefe y el Fiscal de Sala de manera que en caso de conflicto resolverá, a falta de acuerdo, el FGE.

### **3.- Reforma del Código Penal en materia de seguridad vial**

La reforma de los delitos contra la seguridad vial operada por LO 15/2007, de 30 de noviembre, que entró en vigor el 2 de diciembre de 2007, a excepción del delito de conducción sin permiso que lo hizo el pasado 1 de mayo, supone una elevación de la respuesta punitiva para este tipo de ilícitos, en consonancia con lo que venía ocurriendo en los países de nuestro entorno.

Del Proyecto de Ley Orgánica publicado en el BOE de 15 de enero de 2007, de modificación del Código Penal (CP) que se estaba tramitando

en las cámaras y que acabaría por no aprobarse, fueron segregados por acuerdo de los Grupos Parlamentarios los delitos contra la seguridad vial. Los Grupos Parlamentarios Socialista, de Convergencia i Unió (CIU), de Esquerra Republicana (ERC), de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds (IU-ICV), de Coalición Canaria-Nueva Canarias y el Grupo Mixto presentaron el 14 de junio de 2007 a la Mesa del Congreso la Proposición de Ley Orgánica de reforma del CP en materia de Seguridad Vial. Como se desprende de la Exposición de Motivos de dicha proposición, existiendo un amplio consenso parlamentario en el seno de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados y una especial urgencia en la reforma de los delitos contra la Seguridad Vial, consideran oportuno segregar la reforma de estos delitos del Proyecto de reforma general del CP que previsiblemente requerirá una más lenta tramitación, al afectar a cuestiones especialmente espinosas y controvertidas, como es la responsabilidad penal de las personas jurídicas y la regulación de la imprudencia.

Las principales novedades que la LO 15/2007 introdujo en el CP son: la introducción ex novo de los excesos de velocidad punibles en el art. 379.1; la introducción de una tasa de alcohol a partir de la cual la conducción alcohólica será constitutiva de delito con independencia de que exista o no influencia en la conducción (art.379.2); la introducción de una regla concursal que supone de facto un incremento de la respuesta punitiva en los supuestos de concurso entre un delito de peligro y un delito de resultado (art.382); y la incriminación de la conducción sin permiso.

Otra de las novedades importantes de la reforma es la apuesta decidida del legislador por la pena de trabajos en beneficio de la comunidad para este tipo de delitos, como ya lo había hecho para los delitos de violencia sobre la mujer. Corresponde ahora a la Administración Penitenciaria un adecuado desarrollo de esta pena propia de sociedades

avanzadas y que persigue más que ninguna otra el objetivo constitucional de la reinserción (art.25 CE).

Han escapado a la reforma cuestiones tan importantes como la regulación de la imprudencia y un tratamiento más específico del comiso en estos delitos contra la seguridad vial. La falta de modificación de la imprudencia (preñada de sentido, por otra parte, dado que no afecta en exclusiva a los delitos contra la seguridad vial) produce que la mayor parte de las imprudencias de tráfico acaben solventándose en un juicio de faltas en que el Fiscal sólo puede proceder previa denuncia del perjudicado que en muchas ocasiones opta por llegar a un acuerdo con la compañía aseguradora, impidiendo al Fiscal continuar en la persecución de estos ilícitos. Se produce así lo que se ha venido en llamar “mercantilización o privatización” de los ilícitos de tráfico.

Realicemos ahora un análisis más pormenorizado de las novedades introducidas por la LO 15/2007. En primer lugar, nos encontramos la modificación del art. 47 CP<sup>1</sup> en que se introduce un tercer párrafo según el cual, cuando la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotores que se imponga sea superior a 2 años, se producirá la pérdida de vigencia del permiso o licencia lo que obligará al condenado a tener que volver a obtener el permiso una vez cumplida la pena.

Se mantiene la vigencia de la Disposición Adicional Décimo Tercera introducida por la Ley 17/2005 en el Texto Articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (LSV), que regula los efectos administrativos de las condenas penales y que establece que el titular del permiso o licencia de conducción que haya sido condenado por sentencia firme por la comisión de un delito castigado con la privación del

---

<sup>1</sup> Art. 47 CP: “Cuando la pena impuesta lo fuere por un tiempo superior a dos años comportará la pérdida de vigencia del permiso o licencia que habilite para la conducción o la tenencia y porte, respectivamente”.

derecho a conducir un vehículo a motor o ciclomotor, para volver a conducir, deberá acreditar el haber superado con aprovechamiento el curso de reeducación y sensibilización vial al que hace referencia el primer párrafo del art. 63.7 LSV.

Así pues, con el nuevo art. 47 parece que habrá que interpretar que a partir de los 2 años de privación se producirá la pérdida de vigencia con la consecuencia de que el condenado tendrá que respetar los plazos que se establecen en el art. 63 LSV para volver a obtener el permiso, superar las pruebas que reglamentariamente se establezcan y realizar el curso de sensibilización, aplicándose la Disposición Adicional Decimotercera que sólo se aplicará si la privación es inferior a 2 años. En este último caso bastará para obtener de nuevo el permiso la realización del curso de sensibilización.

El art. 379.1 CP<sup>2</sup> contiene como novedad la tipificación de los excesos de velocidad punibles. Este artículo refleja la gran preocupación del legislador por los excesos de velocidad. Los excesos de velocidad son la causa de al menos un tercio de los accidentes de tráfico con resultado de muerte y la Comisión Europea proponía ya desde hace tiempo, como recuerda en la Recomendación de 6-4-2004 medidas sancionatorias sobre ella. De acuerdo con reputados estudios de investigación europeos si la velocidad media en las carreteras europeas se redujera en 3 km podrían salvarse de 5000 a 6000 vidas, evitarse de 120.000 a 140.000 accidentes y ahorrarse 20.000 millones de euros.

A elevadas velocidades en carretera se produce lo que llaman los especialistas una catástrofe perceptiva con disminución sensible del campo

---

<sup>2</sup> Art. 379.1 CP: “El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o a la de multa de seis a doce meses y trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, a la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años”.

útil de visión y de la capacidad de reacción frente a las contingencias. Conduciendo a velocidad superior a 50 km/ hora en ciudad de cada 10 atropellos de peatones, 7 son mortales y por debajo de este porcentaje baja a 1 de cada 10.

Pese a los graves riesgos que generan en la circulación y a que se trata de conducciones realizadas con temeridad manifiesta merecedoras de sanción penal, los excesos de velocidad referidos tenían difícil encaje en el antiguo art. 381 CP, como revelaban sentencias, como la de la SAP Burgos, sec. 1ª, S 12-3-2007, rec.48/2007 Audiencia de Burgos que produjeron notable impacto en la opinión pública, al exigir el tipo la difícil prueba sobre el peligro concreto.

El segundo apartado del art. 379 CP<sup>3</sup> contiene como novedad una objetivación de la tasa de alcohol que hasta este momento no existía. La tasa fijada, 0,6 mg/l aire espirado o 1,2 gr/l de sangre, es superior a la de los países de nuestro entorno<sup>4</sup> y además cuenta con gran apoyo en la literatura científica. Como consecuencia de objetivación de la tasa se ha producido un notable incremento de las sentencias de conformidad que han pasado de situarse en entornos del 80% a situarse en entornos del 90%, con el correspondiente alivio de los Juzgados de lo Penal que, no obstante, han visto incrementarse su trabajo, en aquellos lugares en que no existen Juzgados de Ejecutorias, debido al incremento del número de ejecutorias.

Con la objetivación de la tasa se pone fin a la disparidad de criterios existentes que llevaba a que existieran territorios jurisdiccionales en que ser sorprendido en un control preventivo con una tasa superior a 1'2 grs por

---

<sup>3</sup> Art. 379.2: *“Con las mismas penas será castigado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.”*

<sup>4</sup> Reino Unido, Irlanda y Francia 0,8 gr/l; Luxemburgo, Finlandia e Italia 0,5 gr/l; Alemania no tiene tasa penal pero sí jurisprudencial: 1,1 gr/l.

litro fuera delito y en otros no, lo que daba lugar a distintas respuestas frente a los mismos supuestos.

La elevación de la respuesta punitiva se traduce en una regla concursal, la del art. 382 CP<sup>5</sup>, que obliga al juzgador, en los supuestos concursales de delito de peligro y delito de resultado, a imponer la pena prevista para el delito más grave en su mitad superior<sup>6</sup>.

Por último, dentro de las modificaciones más relevantes hemos de contemplar la del art. 384 CP<sup>7</sup> que tipifica los supuestos de conducción sin permiso: conducción sin permiso por no haberlo obtenido nunca; conducción sin permiso en los casos de pérdida de vigencia por pérdida de todos los puntos; y conducción realizada tras haber sido privado judicialmente ya sea de forma cautelar o por sentencia firme del derecho a conducir vehículos de motor o ciclomotores.

Se pretende así dar cobertura penal a la ley del carnet por puntos evitando los reductos de impunidad existentes que favorecían al que de forma deliberada y contumaz se mantenía fuera del sistema y optaba por no sacarse el permiso.

#### **4. La Fiscalía de Seguridad Vial: proyectos de futuro.**

---

<sup>5</sup> Art. 382 CP: “Cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces o Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado.”

<sup>6</sup> Esto significa que en los supuestos de conducción alcohólica con resultado mortal la pena mínima a imponer será de dos años y medio de prisión lo que impedirá su suspensión e implicará el necesario ingreso en prisión ex art. 81 CP, evitando así supuestos que tanta alarma social produjeron, como el de la SAP Sevilla, sec. 7ª, S 4-9-2006, rec.6078/2005.

<sup>7</sup> Art. 384 CP: “El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días. Las mismas penas se impondrán al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.”

Dentro de los proyectos impulsados por la Fiscalía de Seguridad Vial durante el año 2007 y que continuarán en años venideros destacan los controles preventivos de drogas y el proyecto alcohol-lock.

#### **4.1 Los controles preventivos de drogas**

En las últimas décadas el problema del consumo de drogas tanto en Europa como en España ha ido adquiriendo tintes preocupantes, convirtiéndose en un problema capital de orden sanitario, económico y social. Los índices de prevalencia del consumo de cada sustancia y los patrones de consumo han experimentado cambios significativos. En líneas generales, el consumo de las diferentes sustancias se ha incrementado mientras que la edad de inicio de consumo ha descendido paulatinamente<sup>8</sup>. Según datos del Observatorio Nacional sobre Drogas (OED), el cannabis es la sustancia ilegal más consumida, en considerable aumento en la última década, tanto en la población general como en la escolar. Por su parte, el consumo de heroína se mantiene estabilizado en niveles relativamente bajos desde la mitad de la década de los 90. Así mismo, se han observado una serie de cambios en los patrones de consumo, como son el consumo abusivo en fin de semana y el fenómeno del policonsumo.<sup>9</sup>

Si bien desde hace varias décadas desde diferentes sectores e instituciones se ha venido insistiendo en los efectos perjudiciales que el

---

<sup>8</sup> Según la Encuesta Domiciliaria sobre Abuso de Drogas en España 2005-2006 realizada en el marco del Plan Nacional sobre Drogas y dirigida a la población entre 15 y 64 años, dentro de las drogas de comercio ilegal las sustancias de consumo más extendido son los derivados cannábicos, la cocaína y el éxtasis, situándose la prevalencia de dicho consumo en tasas del 11,2% para el cannabis, del 3% para la cocaína en polvo y del 1,2% para el éxtasis, siendo mayor el consumo en los menores de 35 años. El grupo de 15 a 34 años presentó una tasa de prevalencia del 19,8%, 5,2% y 2,4% para cannabis, cocaína y éxtasis, respectivamente.

<sup>9</sup> Observatorio Europeo de las Drogodependencias. Informe Anual 2005. Según la Encuesta Domiciliaria sobre Abuso de Drogas en España 2005-2006, las personas que han consumido cannabis en los últimos 12 meses, además de tabaco y bebidas alcohólicas, han consumido en el mismo período cocaína (21,7%), éxtasis (9,1%), anfetaminas (7,8%), o alucinógenos (5,8%). Las que han consumido cocaína, además de tabaco y bebidas alcohólicas, han consumido igualmente: cannabis (81,6%), éxtasis (27,5%), anfetaminas (29,6%), alucinógenos (20,8%) o tranquilizantes (10,6%). Una situación similar se da entre los consumidores de heroína, anfetaminas y alucinógenos.

consumo de alcohol ejerce sobre la conducción y la seguridad vial, en los últimos años el énfasis ha recaído también sobre el consumo de drogas, cada vez más extendido entre la población juvenil. Aunque el consumo de alcohol está involucrado en un porcentaje muy significativo de accidentes, existen otras sustancias que alteran las condiciones físicas y psíquicas de los conductores y que elevan las posibilidades de provocar un siniestro. La heroína, la cocaína, el cannabis, las anfetaminas, el éxtasis o los ansiolíticos, incluso en dosis moderadas, pueden provocar alteraciones en la percepción, la cognición, la atención, el equilibrio, la coordinación y otras facultades requeridas para conducir de forma segura.

Según los datos del Instituto Nacional de Toxicología correspondientes al año 2004, la tasa de conductores fallecidos en accidente de tráfico a 24 horas<sup>10</sup> en los cuales se detectó consumo de drogas, ya fueran solas o en concurrencia con otras sustancias como el alcohol y/o psicofármacos y medicamentos fue del 11%<sup>11</sup>. No cabe duda, por tanto, de que el consumo de drogas se ha convertido en un factor de riesgo importante y responsable de un número creciente de siniestros<sup>12</sup>.

Desde los años 70 se ha venido trabajando en EEUU para elaborar programas y estrategias que permitan el reconocimiento de conductores que se hallan bajo los efectos de las drogas<sup>13</sup>. Así y fruto de la preocupación creciente de las autoridades responsables de la seguridad vial ante el creciente número de casos de accidentes en los que estaban implicadas las

---

<sup>10</sup> Se incluyen por tanto sólo los que fallecen dentro de las 24 horas siguientes a la producción del siniestro. El dato a 30 días que sería más ilustrativo para la comparación con otros países comunitarios no está disponible.

<sup>11</sup> 145 casos sobre un total de 1349 conductores que lo hacían bajo las condiciones referidas y a los que se les practicó la autopsia.

<sup>12</sup> Según la Fundación RACE alrededor en un 10% de los accidentes más graves están relacionados con el consumo de drogas de abuso.

<sup>13</sup> En un estudio llevado a cabo por la policía de Memphis realizado sobre una muestra de conductores temerarios, se pudo comprobar que el 60% de ellos presentaban resultados positivos en diferentes test de consumo de drogas (mayoritariamente cocaína y cannabis), sin embargo, la mitad de ellos eran capaces de superar el Test Estandarizado de Sobriedad (SFST), puesto que no representaban niveles apreciables de alcoholemia. Este estudio puso de manifiesto la importancia de desarrollar pruebas específicas que posibiliten una rápida detección del consumo de drogas en controles policiales (New England Journal of Medicine, 1995).

drogas de abuso y la imposibilidad de actuar contra los responsables al no contar con pruebas adecuadas, se inició el programa DRE (Drug Recognition Expert) que fue desarrollado por la policía de Los Ángeles<sup>14</sup>.

El Drug Recognition Expert<sup>15</sup> evaluation es un procedimiento estandarizado para la detección de drogas o de una combinación de drogas y alcohol en conductores, especialmente diseñado para ser utilizado en controles preventivos en carretera. A través de este procedimiento puede detectarse la presencia de 7 clases de drogas: depresores (incluido el alcohol), inhalantes, PCP (fenciclidina), cannabis, estimulantes, alucinógenos y narcóticos (opíáceos como heroína y morfina). Además de los agentes de policía también deben desplazarse al punto de control los expertos en detección de drogas. El procedimiento combina la observación de signos visuales y vitales de influencia con entrevistas con el presunto infractor y con la obtención de muestras de fluido corporal para su posterior análisis en laboratorio.<sup>16</sup>

Según las investigaciones promovidas por el NHTSA, no todos los test utilizados en la batería tienen el mismo grado de validez y esto ha

---

<sup>14</sup> La utilización de este programa se generalizó en los años 80 y la NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) se encontró con la necesidad de validar los métodos que estaban siendo empleados. La NHTSA en cooperación con el NIDA (National Institute on Drug Abuse) inició en 1984 un estudio en laboratorio realizado con 80 voluntarios en la John Hopkins University. En este estudio clínico el DRE demostró una precisión del 90% para detectar la discapacidad e identificar el tipo de droga.

<sup>15</sup> Para obtener el certificado de experto en detección de drogas (DRE) es necesario superar 8 pruebas teóricas y 2 prácticas. Además, el candidato debe realizar al menos 12 evaluaciones detectando un mínimo de 4 sustancias diferentes, evaluaciones todas ellas que deben obtener la confirmación por el análisis realizado en laboratorio. En EEUU el programa de formación de expertos está acreditado y ejecutado por la IACP (International Association of Chiefs of Police) y otros países, como Canadá, Australia, Suecia o Alemania han importado esta idea y utilizan distintas variedades de los test psicofísicos y, desarrollan, del mismo modo, programas homologados de formación de sus agentes de policía para poder acreditar ante un tribunal de justicia la validez de las evaluaciones que realizan.

<sup>16</sup> Consta de 12 pasos: un test en aire espirado para descartar la presencia de alcohol; una entrevista que el experto en detección de drogas mantiene con el agente que ha practicado la detención en carretera del sujeto con la finalidad de que el experto pueda conocer detalles relevantes del primer contacto que el agente tuvo con el conductor; un screening visual que detecta movimientos involuntarios del ojo así como afectaciones de la agudeza visual; series de tests de atención dividida; análisis de signos vitales (pulso, presión sanguínea y temperatura); examen de la dilatación pupilar; búsqueda de signos de venopunción; determinación del tono muscular; emisión de la opinión del experto; entrevista con el sujeto; y muestra de fluido para análisis posterior en laboratorio. No se presentan cargos de ningún tipo contra el conductor sin el resultado del análisis y el Tribunal Supremo de los EEUU ha aceptado la validez de este procedimiento para probar la influencia de las drogas.

determinado el desarrollo del denominado SFST (The Standardized Field Sobriety Test) o Test Estandarizado de Sobriedad que consiste en una batería de 3 pruebas realizadas y evaluadas de modo estandarizado para obtener indicadores válidos de discapacidad/ deterioro. Las tres pruebas del SFST son: Nistagmus Horizontal (HGN); paso y giro (WAT); y equilibrio sobre una pierna (OLS). Los tres test se realizan de modo sistemático y se evalúan de acuerdo a respuestas cuantificadas del sospechoso<sup>17</sup>.

El desarrollo del SFST fue un paso clave para los expertos en detección de drogas (DRE). La batería del SFST incluye la evaluación de la habilidad del individuo para prestar atención, para seguir instrucciones simples y para dividir su atención. Existen, no obstante, muchos detractores del test SFST que consideran que no ha sido validado por estudios científicos rigurosos aunque los tribunales vienen admitiéndolo y valorándolo junto con el resto de las pruebas (declaraciones testificales, confesión, resultado de los análisis de laboratorio) para fundamentar las condenas.

La UE viene mostrando en los últimos años una creciente preocupación por el tema que aquí nos ocupa. Así la Resolución del Consejo de 27 de Noviembre de 2003, publicada en el DUE de 22 de abril de 2004, bajo el título “Lucha contra el consumo de sustancias psicoactivas asociadas a los accidentes de tráfico”<sup>18</sup>. Asimismo, la Comunicación de la Comisión relativa a la Recomendación de la Comisión de 21 de octubre de

---

<sup>17</sup> Estos tres test fueron seleccionados de entre una batería mucho más amplia de tests de sobriedad (prueba dedo-nariz, test de Romberg, recitar el alfabeto, contar números...). Aunque algunos de estos test siguen utilizándose en muchos estados, sólo los incluidos en el SFST son admitidos como prueba por los tribunales.

<sup>18</sup> En ella el Consejo subraya la importancia de iniciar trabajos en relación con al conducción bajo los efectos de drogas ilícitas y medicamentos y, en particular, de elaborar estudios científicos relativos a determinar la correlación existente entre el consumo de drogas y los accidentes de tráfico como parte de la estrategia europea en materia de lucha contra la droga (2000-2004), en virtud de cuyo plan de acción, la Comisión y los Estados miembros emprenderán un programa de investigación. También subraya la importancia de las investigaciones dirigidas a mejorar las pruebas en carretera, prestando especial atención a la posibilidad de realizarlas y a su fiabilidad, a fin de extender y generalizar su utilización, basándose en los resultados del estudio ROSITA II, realizado por la UE en colaboración con algunos Estados americanos y al que luego nos referiremos

2003 sobre la aplicación de las normas de seguridad vial, publicada en el DUE de 17 de abril de 2004 se refiere a la conducción bajo los efectos de las drogas.<sup>19</sup>

En el ámbito europeo han sido numerosos los intentos para desarrollar un dispositivo capaz de detectar la presencia de drogas en el organismo de los conductores, justificados a partir de la relevancia del tema y de las graves consecuencias que de él se derivan. Sin embargo, la tarea no ha sido fácil en absoluto. Buena parte de los hallazgos hasta nuestros días llevan a la conclusión de que resulta complicado encontrar instrumentos específicos a la hora de establecer que la droga había sido consumida con la suficiente inmediatez, provocando en la conducción efectos nocivos inequívocos. En este contexto, la UE puso en marcha a finales de la década de los 90 el denominado Proyecto ROSITA (Roadside Testing Assessment) coordinado por la Universidad de Gante y en el que participa el Instituto Universitario de Medicina Legal de la Universidad de Santiago de Compostela<sup>20</sup>, así como algunos Estados de los EEUU. El objetivo del Proyecto ROSITA<sup>21</sup> era identificar los requisitos que debe cumplir un test de detección de drogas aplicado en carretera y comparar su eficacia con los resultados obtenidos en laboratorio.

Ninguna de las marcas comerciales superó los criterios propuestos por el Proyecto Rosita para recomendar el uso de alguna de ellas<sup>22</sup>. En

---

<sup>19</sup> Aunque centrada fundamentalmente en la importancia del seguimiento y actuación sobre las principales causas de accidentes mortales derivadas del comportamiento humano (exceso de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol y falta de uso del cinturón de seguridad), la Comisión no se ha perdido la oportunidad de realizar una referencia a la conducción bajo los efectos de las drogas o medicamentos en esta comunicación. No obstante, reconoce la Comisión que en este punto la Recomendación no puede ser tan precisa en sus propuestas como en los restantes ámbitos, dadas las numerosas incertidumbres que existen sobre las drogas y la conducción, sus problemas de definición, la falta de valores límite y la falta de dispositivos eficaces de detección susceptibles de ser utilizados en carretera.

<sup>20</sup> Los países participantes seleccionados para este proyecto fueron Bélgica, Noruega, Alemania, Francia, Finlandia, Estados Unidos y España.

<sup>21</sup> Vid. <http://www.rosita.org>

<sup>22</sup> Sensibilidad y especificidad superiores al 90% y precisión superior al 95% para anfetaminas, benzodiazepinas y cannabis.

cualquier caso, desde el punto de vista jurídico, la preocupación radica fundamentalmente en los casos de falsos positivos en que, como se ha comprobado, la mayor parte de las marcas ofrecen resultados muy buenos con una especificidad que en muchos casos se acerca al 100%. No obstante, no hay que olvidar que el test salival se utilizará siempre como una prueba indiciaria, necesitada en todo caso de una comprobación mediante analítica realizada en laboratorio<sup>23</sup>.

También en el ámbito europeo y financiado por el FP6 se desarrolla el Proyecto DRUID (DRiving Under the Influence of Drugs, alcohol and medicines) con la colaboración de 36 instituciones pertenecientes a 19 países europeos<sup>24</sup>. El proyecto se inició en octubre de 2006 y tendrá una duración de 48 meses. Su objetivo es proporcionar un apoyo científico a la política europea de transportes y seguridad vial, estableciendo medidas y pautas de actuación adecuadas para combatir la conducción bajo los efectos de drogas, alcohol o medicamentos<sup>25</sup>.

La normativa penal, administrativa y procesal existente en nuestro país sobre la conducción bajo los efectos de las drogas plantea ciertas

---

<sup>23</sup> Los resultados del Proyecto ROSITA también pusieron de manifiesto ciertas deficiencias de los distintos test salivales existentes en el mercado: dificultad de lectura de algunos de ellos; disfunciones en temperaturas inferiores a 10°C; instrucciones de uso demasiado complejas en algunos casos; necesidad de una muestra de saliva demasiado grande en ciertos aparatos y excesiva duración del test.

<sup>24</sup> 18 Estados Miembros y Noruega. Por parte de España participan en este proyecto la DGT y la Universidad de Valladolid.

<sup>25</sup> Los objetivos de este proyecto son: dirigir estudios de referencia europeos sobre el impacto del alcohol, las drogas de abuso y las medicinas en la capacidad para conducir, proporcionando nuevas pautas científicas sobre el efecto que el consumo de las mismas tiene en la seguridad vial; elaborar recomendaciones sobre la fijación de los umbrales de riesgo, determinando qué sustancias y en qué concentración pueden ser toleradas en el tráfico; analizar la prevalencia del alcohol, drogas de abuso y medicamentos en los accidentes de tráfico y, en general, en la conducción, a través de la elaboración de una base de datos epidemiológica; evaluar y desarrollar una guía de “buenas prácticas” para la detección de estas sustancias en controles realizados en carretera por los cuerpos policiales encargados de la seguridad vial, así como para la formación de los agentes de dichos cuerpos policiales; establecer un sistema adecuado de clasificación de los medicamentos que afectan a la capacidad para conducir, elaborando recomendaciones para su implementación y creando sistema de etiquetado de medicamentos adecuado; evaluar la eficacia de las estrategias de sanción, prevención y rehabilitación, realizando, así mismo, recomendaciones de “buenas prácticas”; definir las estrategias sancionadoras en el ámbito de la seguridad vial, buscando un equilibrio entre la consecución de los objetivos de seguridad vial y la necesidad de movilidad; definir la responsabilidad de los profesionales sanitarios en relación con los pacientes que consumen sustancias psicoactivas, definiendo las líneas generales de actuación y proporcionando información disponible y aplicable en todos los Estados Miembros.

dudas e incertidumbres que son fiel reflejo de las incógnitas técnicas y científicas a las que acabamos de referirnos.

La reforma operada por LO 15/2007, de 30 de diciembre, en el Código Penal no altera el tipo penal de conducción bajo los efectos de las drogas y así el art. 379.2 castiga al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. Mientras que en el caso del alcohol ha sido posible la fijación de una tasa al existir un acuerdo en la comunidad científica sobre este extremo que ha sido acogido, así mismo, por diversos pronunciamientos jurisprudenciales<sup>26</sup>, no ocurre lo mismo con las drogas, ya que no existe un acuerdo sobre los niveles de concentración a partir de los cuales podemos hablar de afección y, por tanto, de un riesgo para la seguridad vial<sup>27</sup>.

La falta de acuerdo en la comunidad científica sobre los niveles de concentración de drogas a partir de los cuales la capacidad psicofísica de una persona puede considerarse afectada tiene reflejo también en el tipo del art. 383 CP que tipifica la negativa a someterse a las pruebas pues mientras que en el caso del alcohol se hace referencia a las tasas, en el caso de las drogas se hace referencia directamente a la presencia de las mismas en el organismo, con independencia del nivel de concentración<sup>28</sup>.

---

<sup>26</sup> Vid. SSTS 9-12-1994, 11-6-2001 y 22-03-2002.

<sup>27</sup> Como vimos anteriormente la determinación de estos niveles es uno de los objetivos del Proyecto DRUID, al que nos referimos en el punto anterior. Quizás la dificultad de las drogas se debe al hecho de que, a diferencia de lo que ocurre con el alcohol, en el caso de las drogas no es fácil encontrar individuos que sean consumidores ocasionales de una u otra droga. El que consume drogas es un adicto a las diferentes sustancias, por lo que su tolerancia a las drogas y por tanto la afección de sus facultades psicofísicas dependerá en gran medida de su grado de adicción. Así, la afirmación que se realiza en el caso del alcohol conforme a la cual a partir de una determinada concentración de alcohol le corresponde al individuo acreditar que por sus circunstancias personales (alcoholismo crónico) su capacidad para conducir no está afectada (STS 9-12-1994), no puede sostenerse tan fácilmente en el caso de las drogas, donde lo que es una excepción para el alcohol (alcoholismo crónico), pasa a ser la regla general (adicción).

<sup>28</sup> Todos los legisladores europeos han tenido que enfrentarse a los problemas derivados de las incertidumbres técnicas y científicas en la materia. El Código Penal Finlandés, por ejemplo, castiga a cualquier conductor con restos de sustancias narcóticas activas o sus derivados metabólicos en sangre, a menos que la sustancia cuente con la correspondiente prescripción médica, pero incluso en este caso será

La escasísima jurisprudencia<sup>29</sup> existente en nuestro país sobre la conducción bajo los efectos de las drogas no contempla ningún supuesto de control preventivo y ello porque la primera vez que se hicieron estos controles en España fue a finales del año 2007. Hasta entonces, sólo algunos cuerpos policiales, como los Mossos de Esquadra en Cataluña, habían realizado controles preventivos de drogas, aunque exclusivamente dirigidos a la vía administrativa, habiéndose tramitado únicamente algunos de ellos y en supuestos verdaderamente excepcionales por la vía penal y dando lugar en todos los casos a sentencias de conformidad.

La mencionada jurisprudencia exige, al igual que ocurría en el antiguo tipo de conducción bajo los efectos del alcohol, que se pruebe la influencia del consumo de drogas, no siendo suficiente la simple presencia en el organismo<sup>30</sup>. En la mayor parte de los supuestos que se contemplan en la jurisprudencia existente, la prueba de la influencia se centra fundamentalmente en la conducción irregular observada por los agentes, quedando en un segundo término la sintomatología apreciada y ello porque como dijimos, al no haberse realizado con carácter general controles preventivos en nuestro país, la practica totalidad de los supuestos que

---

castigado el conductor si su capacidad de conducción se ve alterada con independencia de que la sustancia haya sido prescrita o no por el médico.

<sup>29</sup> Vid. SAP Vizcaya, Sec. 1ª, 4-10-2007; SAP Madrid, Sec. 16ª, 12-09-2007; SAP Asturias, Sec. 8ª, 29-05-2007; SAP Madrid, Sec. 23ª, 29-05-2007; SAP Barcelona, Sec. 8ª, 14-05-2007; SAP Barcelona, Sec. 8ª, 09-05-2007; SAP Gerona, Sec. 3ª, 25-04-2007; SAP Guipúzcoa, Sec. 1ª, 12-03-2007, entre las más recientes. Como puede comprobarse no hay ningún supuesto de control preventivo, habiendo actuado en todos los supuestos los agentes de la autoridad tras un accidente o después de haber observado una conducción irregular.

<sup>30</sup> Una de las principales dificultades con que nos encontramos al tratar de acreditar la influencia de las drogas en la conducción es que al problema de que la sintomatología de las drogas no es tan específica como la del alcohol debemos añadir el hecho de que las drogas pueden permanecer en el organismo durante un periodo relativamente largo de tiempo, por lo que no puede acreditarse que el consumo haya sido reciente, lo que dificulta aún si cabe más la prueba. Vid. SAP Barcelona, Sec. 8ª, 09-05-2007: “*En efecto, negamos como probada esa nociva influencia porque, si bien resulta probado que el sujeto presentaba en la orina muestras del previo consumo de cocaína y de hachís, cual se desprende de los resultados del análisis obrante a los folios 50 y 51 de las actuaciones y de lo manifestado en el acto del juicio por la Perito Médico Forense Dª Pilar, ha de tenerse presente sin embargo que, según refirió esa propia perito, la presencia en orina de esas sustancias dura 3 o 4 días en lo que se refiere a la cocaína y de 20 a 30 días en lo que se refiere al cannabis, por lo que no es establecer con seguridad el concreto día de la ingesta de esa sustancia, ni, por tanto, que el día de autos condujera el sujeto bajo la directa y nociva influencia de las mismas*”.

acceden a los Tribunales son como consecuencia de una conducción irregular o en casos de accidente.

La regulación administrativa de la conducción bajo los efectos de las drogas plantea mayores dudas que la penal. El tipo penal es claramente un tipo de influencia, sin embargo, en el ámbito administrativo, el legislador, quizás reflejando las dudas científicas y técnicas existentes en la materia, se refiere unas veces a la prohibición de circular con una determinada tasa que deberá ser determinada reglamentariamente (art. 12.1 LSV); otras veces a la conducción bajo los efectos de sustancias estupefacientes (art. 65.5 LSV); e incluso otras veces cataloga como infracción administrativa la conducción después de haber ingerido o incorporado al organismo sustancias estupefacientes (art. 27.1 Reglamento General de Circulación RGCir). No está, por tanto, ni mucho menos claro, si el tipo administrativo es un tipo de influencia o basta la mera presencia de drogas en el organismo para entender que se ha incurrido en la infracción administrativa y ello sin que exista ningún tipo de tasa reglamentariamente fijada.

La regulación de los controles preventivos de drogas encuentra su base en el art. 12.2 y 3 LSV y en el art. 28 del RGCir. Como puede comprobarse, la regulación de los controles preventivos de drogas no es tan pormenorizada como la de los controles preventivos de alcohol y además plantea muchas incertidumbres. El principal obstáculo con el que se encontró el legislador a la hora de regular los controles preventivos de drogas fue que, a diferencia de lo que ocurría en el caso del alcohol, en el caso de las drogas, como hemos visto en el apartado anterior, no está resuelto técnicamente de forma satisfactoria, el problema de los controles en carretera.

Así pues, la LSV se remite a una disposición reglamentaria que debe regular la forma en que deben realizarse los controles preventivos de drogas, produciéndose de este modo una cierta deslegalización de la

materia<sup>31</sup>. El RGCir. se limita a señalar que las pruebas consistirán normalmente en el reconocimiento médico de la persona obligada y en los análisis clínicos que el médico forense u otro titular experimentado, o personal facultativo estime más adecuados, estableciendo, así mismo, la obligatoriedad de sometimiento a dichas pruebas y remitiendo a la aplicación, en lo que sea posible, de lo dispuesto para las pruebas de alcoholemia.

El principal escollo con el que nos encontramos a la hora de comenzar a realizar controles preventivos de drogas es el problema de la falta de regulación de las intervenciones corporales en nuestro Derecho<sup>32</sup>. Como hemos visto, los test salivales existentes en el mercado son meramente indiciarios y requieren la realización de una prueba en laboratorio que puede ser en sangre, saliva u orina, prueba que puede suponer una intervención corporal.

La aplicación de la doctrina contenida en la paradigmática STC 207/1996<sup>33</sup>, de 16 de diciembre, a las intervenciones corporales necesarias

---

<sup>31</sup> Deslegalización, no obstante, que no impide que la jurisprudencia constitucional considere que el art. 12 LSV es habilitación legal suficiente para justificar una intervención corporal. Vid. STC 25/2005, de 14 de febrero, aunque contiene un voto particular de su presidenta M<sup>a</sup> Emilia Casas Baamonde y del Magistrado Manuel Aragón en sentido contrario.

<sup>32</sup> La única regulación existente sobre esta materia es la que realizan los arts. 326 y 363 de la Lecrim. relativos a las pruebas de ADN, habiéndose planteado dudas incluso en este supuesto con respecto a si es posible al obtención coactiva de la muestra, si el sospechoso se niega y en el caso de que no sea posible, si es posible en caso de negativa la imputación al mismo de un delito de desobediencia o incluso considerar que la negativa es una prueba indiciaria que puede ser valorada en su contra. A favor de que la previsión legal permitiría la obtención coactiva de muestras vid. GIMENO SENDRA, *Derecho Procesal Penal*, 7<sup>a</sup> ed., Ed. Colex, Madrid, 2007, pp.377ss. En contra ASENCIO MELLADO, *Prueba prohibida y preconstituída*, Ed. Trivium, Madrid, 1989, pp. 151ss. Este autor distingue entre aquellos supuestos en los que lo que se pide al imputado es un acto de colaboración positivo consistente en un hacer (como es el caso de la elaboración de un cuerpo de escritura) y aquellos en los que el acto consiste en un no actuar (sometimiento a una prueba radiológica, por ejemplo). En el primer caso, entiende este autor que el imputado se encuentra amparado por su derecho a no declarar contra sí mismo y en el segundo caso entiende que su negativa puede ser valorada como un indicio probatorio en su contra. También en contra de la obtención coactiva de la muestra y a favor de la imputación de un delito de desobediencia tras la correspondiente autorización judicial con apercibimiento vid. STC 37/1989, de 15 de febrero. Admiten la valoración de la negativa como prueba en contra del imputado SSTS 4-10-1994, 29-11-1997 y 4-2-2003. En este sentido también vid. CHOCLÁN MONTALVO, "Las técnicas de ADN como método de identificación del autor de los delitos contra la libertad sexual", *La Ley*, Vol. III, 1994, pp. 814 a 825.

<sup>33</sup> La doctrina contenida en la mencionada sentencia ha sido mantenida sin fisuras en todas las sentencias que sobre la misma materia la han seguido. A estos efectos vid. SSTC 204/2000, de 24 de julio; 218/2002, de 25 de noviembre; 196/2006, de 3 de julio; 206/2007, de 24 de septiembre; 25/2005, de 14 de febrero;

para la persecución del tipo penal del art. 379.2 CP genera importantes incertidumbres.

Conforme a la citada doctrina parece claro que, en caso de que un conductor se niegue a someterse a la extracción de sangre o a proporcionar una muestra de saliva u orina, será necesario recabar autorización judicial para proceder a la misma. Aunque el actual art. 383 CP tipifica el delito de negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de la presencia de drogas, al ser la extracción de sangre o la obtención de saliva u orina una intervención corporal, aunque sea leve, no sería respetuoso con la doctrina constitucional<sup>34</sup> imputar directamente al conductor que se niega a ella un delito de desobediencia<sup>35</sup>. Sería necesario recabar previamente autorización judicial, de manera que, obtenido el auto en el que se requiera al conductor para someterse a la extracción o a la obtención de la muestra bajo apercibimiento de delito de desobediencia, si el mismo se niega, podrá procederse entonces a la imputación del tipo del art. 383 CP<sup>36</sup>.

Cuestión distinta es que la negativa del conductor lo sea al examen médico al que se refiere el art. 28 RGCir. En ese caso y puesto que ya no existe el óbice de la intervención corporal, en caso de negativa al sometimiento a examen médico hecho con el correspondiente apercibimiento, podrá procederse directamente a la imputación del delito de desobediencia.

---

<sup>34</sup> Vid. STC 37/1989, de 15 de febrero. EL TC considera que aun existiendo autorización judicial, si el sujeto se niega, no puede compelérsele coactivamente a la extracción, pues el uso de la fuerza física constituiría un trato degradante incompatible con el art. 15 CE. La cuestión está en si esta afirmación puede seguir manteniéndose para el caso del ADN, tras la introducción en la Lecrim. de la previsión contenida en sus arts. 326 y 363.

<sup>35</sup> En este sentido vid. DOMÍNGUEZ IZQUIERDO, “La conducción bajo la influencia de drogas tóxicas o de bebidas alcohólicas y la negativa a someterse a las pruebas dirigidas a la comprobación de tales hechos: la vinculación material de los arts. 379 y 380 del Código Penal”, en *Delincuencia en materia de tráfico y seguridad vial. Aspectos penales, civiles y procesales* (Coord. MORILLAS CUEVAS), Ed. Dykinson, Madrid, 2007, p. 258.

<sup>36</sup> Parece que la obtención coactiva de la muestra no encuentra base legal en nuestro Derecho. A estos efectos vid. nota 62.

Por otra parte, la nueva redacción del art. 383 CP elimina la antigua vinculación material existente entre los antiguos arts. 379 y 380 CP que llevaba a considerar constitutivos de delito de negativa del art. 380 CP sólo aquellos supuestos en que las pruebas a las que el conductor se negaba se realizasen para investigar el tipo del art. 379 CP, por lo que la negativa a un control preventivo si no se percibía por los agentes signos de influencia en el conductor era conforme a la regulación anterior constitutiva de mera infracción administrativa<sup>37</sup>. Se producía así una vinculación entre el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o drogas tóxicas y el delito de negativa.

En la actualidad dicha vinculación se mantiene en el caso del alcohol, puesto que el art. 383 se refiere a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia, tasas a las que también se refiere el art. 379.2. Sin embargo, esta vinculación no se mantiene con respecto a las drogas puesto que refiriéndose el art. 383 a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de la presencia de drogas el art. 379 sigue configurando respecto de las drogas un tipo de influencia, no siendo suficiente la conducción llevada a cabo con presencia de drogas en el organismo para entender cometido el tipo del art. 379 y siendo necesario, por tanto, la acreditación de la influencia.

Resulta así que la negativa a someterse a un control preventivo de drogas es constitutiva de delito aunque la conducta investigada (conducir con presencia de drogas en el organismo pero sin influencia) no lo sea. Esto

---

<sup>37</sup> Vid. STS 3/1999, de 9 de diciembre, conforme a la que la negativa a someterse a las pruebas de detección sólo será constitutiva de delito si su práctica se hubiera solicitado cuando el conductor del vehículo este implicado en un accidente de circulación o conduzca con síntomas evidentes de que lo hace bajo la influencia de bebidas alcohólicas, esto es, en los supuestos previstos en los números 1 y 2 del art. 21 del RGCir. También si el conductor ha sido denunciado por la infracción de alguna norma contenida en el citado Reglamento o si ha sido requerido por la autoridad o sus agentes en un control preventivo de alcoholemia (números 3 y 4 del mismo precepto), siempre que en estos casos los agentes “*advirtan en el requerido síntomas de estar conduciendo bajo los efectos de bebidas alcohólicas y así se lo hagan saber*”.

generará problemas en los casos en que dada la negativa del conductor a la extracción de sangre o a proporcionar muestras de saliva u orina deba recabarse autorización judicial, ya que el requisito de la proporcionalidad, como luego veremos, quedará comprometido, al estar investigándose una mera infracción administrativa.

Vamos a analizar a continuación la concurrencia en los controles preventivos de drogas de los requisitos que la doctrina constitucional exige para que una intervención corporal pueda ser considerada constitucionalmente legítima. El primer requisito que exige el TC para que el sacrificio de los derechos fundamentales afectados por la intervención corporal sea admisible desde la óptica constitucional es que el fin perseguido con la intervención sea constitucionalmente legítimo, considerando el Tribunal que la persecución de un delito lo es.

Según la doctrina constitucional no cabe duda, por tanto, de que la intervención corporal consistente en extracción de sangre y su posterior análisis para determinar la presencia de alcohol o drogas de abuso, cumple este primer requisito en el caso de que el delito perseguido sea la conducción bajo los efectos de las drogas del art. 379.2 CP, especialmente en aquellos supuestos en que se ha producido un resultado lesivo.

Así, se cumplirá dicho requisito en el caso de que se trate de un control preventivo siempre que haya signos de influencia. Sin embargo, es bastante dudoso que la persecución de una mera infracción administrativa<sup>38</sup>

---

<sup>38</sup> Siempre que pueda entenderse que la simple presencia en el organismo de drogas de abuso es constitutiva de infracción administrativa porque recordemos que la legislación administrativa dista mucho de estar clara en este punto, refiriéndose en ocasiones a tasas (art. 12.1 LSV); otras veces a conducción bajo los efectos de las drogas (art. 65.5 LSV); y en otros casos a la conducción después de haber ingerido o incorporado al organismo sustancias estupefacientes (art. 27.1 RGCir). Si bien es perfectamente defendible que cuando el art. 65.5 LSV se refiere a la conducción bajo los efectos de las drogas debe entenderse que esa expresión no es equivalente a la expresión conducción bajo la influencia de las drogas utilizada por el art. 379.2 CP y, en todo caso, debe interpretarse a la luz del art. 27.1 RGCir, entendiéndose que hallarse bajo los efectos de una sustancia es equivalente a haber incorporado al organismo tal

sea suficiente para dar por cumplido este primer requisito en aquellos controles preventivos en los que, detectada la presencia de drogas en el organismo, no haya signos de influencia en la conducción y por tanto la conducta no pueda subsumirse en el tipo del art. 379.2 CP. La discusión en todo caso es estéril porque aunque diéramos por cumplido este primer requisito exigido por la doctrina constitucional, difícilmente podríamos dar por superado el juicio de proporcionalidad al que luego nos referiremos.

El segundo de los requisitos exigidos por la doctrina constitucional es que la intervención corporal tenga su fundamento en una norma con rango de ley. El propio TC ha dado por cumplido este requisito en la STC 25/2005, de 14 de febrero, en la que expresamente se señala por el Tribunal que aunque no se considera habilitación legislativa suficiente el art. 334.1 Lecrim, sin embargo, sí lo son los arts. 12 y 65 de la LSV, salvando así la deslegalización que de la materia hace la LSV con su remisión al RGCir...<sup>39</sup>

En cuanto al requisito de la jurisdiccionalidad como se expone en la sentencia analizada no existe una reserva absoluta de resolución judicial, por lo que sería plenamente constitucional una ley que bajo determinadas circunstancias permitiese a la Policía Judicial requerir al conductor para que se sometiera a la extracción sanguínea o proporcionara la muestra de saliva u orina necesarias de manera que, de producirse la negativa, el mismo incurriría en un delito de desobediencia sin necesidad de autorización judicial alguna. Dada la falta de habilitación legal existente en

---

sustancia, puesto que si médicamente se determina que una sustancia en determinada cantidad produce determinados efectos en el organismo, no podrá negarse que el que la ha consumido se encuentra bajo los efectos de la misma que no es lo mismo que hallarse bajo su influencia. Esta interpretación contribuiría a deslindar la infracción administrativa de la penal, siguiendo la doctrina del propio TC que siempre se ha manifestado a favor de aquellas interpretaciones de las normas que permiten deslindar los tipos penales de las infracciones administrativas. Vid. STC 24/2004, de 24 de febrero. En el mismo sentido se ha pronunciado el TS. A estos efectos vid. STS 3/1999, de 9 de diciembre.

<sup>39</sup> Esta tesis sin embargo no cuenta con el apoyo de la Presidenta del TC que en la mencionada sentencia formula un voto particular suscrito, así mismo, por el Magistrado D. Manuel Aragón Reyes que no consideran que los preceptos citados constituyan habilitación legislativa suficiente. A estos efectos Vid. voto particular de STC 25/2005, de 14 de febrero.

ese sentido, en la actualidad será necesario recabar el correspondiente auto judicial.

La resolución judicial que acuerde la extracción y requiera al conductor para que se someta a la extracción o proporcione una muestra de orina o saliva debe estar motivada, sólo así es posible comprobar si en el caso concreto se cumple el requisito de la proporcionalidad. Por ello, no será suficiente una simple providencia en que se requiera al conductor<sup>40</sup>.

Con respecto al requisito de la proporcionalidad la realización de extracción de sangre para su posterior análisis o la obtención de muestras de orina o saliva es un medio idóneo para determinar la presencia de drogas en el organismo del conductor que constituirá junto con el reconocimiento médico la prueba de cargo fundamental del tipo del art. 379, a la que podría añadirse la declaración de los agentes y de los testigos de la conducción realizada. Por otra parte, se cumple también el requisito de la necesidad, ya que la extracción y el análisis de la sangre, orina o saliva es el único modo de probar de forma inequívoca la existencia de drogas de abuso en el organismo del conductor<sup>41</sup>.

Por último, dado que nos encontramos ante intervenciones corporales que han sido calificadas por el TC de leves, no podemos decir que el sacrificio de los derechos fundamentales afectados (integridad e intimidad)

---

<sup>40</sup> Vid. STC 25/2005, de 14 de febrero, en que precisamente se declara nula la prueba porque la realización de los análisis fue acordada por providencia no motivada.

<sup>41</sup> Como hemos visto, el test salival es meramente indiciario y en ningún caso puede considerarse probatorio de la presencia de tóxicos en el organismo, dado que hay un porcentaje nada desdeñable de falsos positivos.

sea desmedido en relación al bien jurídico que se trata de proteger: la seguridad vial y en última instancia la vida y la integridad<sup>42</sup>.

Finalmente, las condiciones en que se realiza la extracción sanguínea o la obtención de muestras de saliva u orina en un control preventivo de drogas pueden superar sin dificultades los restantes requisitos que el principio de proporcionalidad encierra, dado que en principio no se compromete la salud del conductor; el RGCir prevé que se realice por personal sanitario, ya sea en el punto de control o en un centro hospitalario; y no debe suponer en ningún caso un trato inhumano o degradante. Esto último supone que como hemos visto, si aun mediando autorización judicial el conductor se niega, no podrá procederse a la obtención coactiva de la muestra, si no que se deberá imputársele un delito de negativa a someterse a las pruebas del art. 383.

Teniendo en cuenta las dificultades expuestas los controles preventivos de drogas impulsados por la Fiscalía de Seguridad Vial y la DGT, se realizaron siguiendo un esquema absolutamente garantista. Los test salivales<sup>43</sup> se utilizaron para hacer un screening previo, de manera que en caso de arrojar un resultado positivo, el individuo era sometido a un examen médico llevado a cabo por un médico desplazado al punto de control en el que también había una unidad medicalizada y un ATS.

---

<sup>42</sup> Esto será así especialmente en los supuestos de accidentes en los que se hayan producido víctimas pero también lo será en los controles preventivos cuando lo que se trate de perseguir sea el delito del art. 379.2, es decir, en aquellos supuestos en los que el conductor presente una sintomatología clara de encontrarse bajo los efectos de las drogas. En el caso de que lo que se esté persiguiendo sea una simple infracción administrativa, es decir, en los supuestos de presencia de droga en el organismo pero sin signos externos de influencia, podría resultar difícil entender superado el juicio de proporcionalidad, ya que en este caso cuando lo que se está persiguiendo es una simple infracción administrativa, el sacrificio del derecho a la integridad y a la intimidad podría resultar desmedido.

<sup>43</sup> Los dispositivos utilizados fueron de las marcas Medical Europe Diagnostic y Dräger.

El protocolo seguido por el médico tomó como punto de partida las pruebas contenidas en el DRE al que antes nos hemos referido y fue diseñado por el equipo médico de la DGT<sup>44</sup>. Realizadas las pruebas el médico emitía un informe sobre los signos de influencia de las drogas en el conductor examinado.

En caso de existir signos de influencia los agentes de la autoridad requerían al individuo para que se sometiese a una extracción sanguínea<sup>45</sup>, en la que le eran extraídos dos viales de sangre para garantizar su derecho a realizar una prueba de contraste. En caso de negativa del individuo a someterse a la extracción se solicitaba autorización judicial. Si tras la autorización el individuo se negaba, se le imputaba un delito de desobediencia.

Se realizaron un total de 1672 pruebas durante 2 fines de semana en 4 capitales de provincia: Madrid, Oviedo, Badajoz y Zaragoza. Se obtuvieron 83 positivos en saliva, lo cual supone un 4,97%; se realizaron 32 extracciones de sangre y sólo hubo 3 negativas a someterse a las pruebas<sup>46</sup>.

Las conclusiones que pueden obtenerse de estas pruebas desde el punto de vista epidemiológico deben relativizarse. La muestra no es suficientemente representativa, las zonas en que se realizaron no son zonas de prevalencia y además se realizaron ajustes en el procedimiento, por lo

---

<sup>44</sup> Las pruebas comprendían: observaciones preliminares (actitud y comportamiento, aspecto corporal, habla y lenguaje); anamnesis básica (medicamentos que toma, enfermedades, consumo de alcohol o drogas); movilidad ocular (valoración del nistagmo horizontal); pupilometría; screening visual (ergovisión); examen de signos vitales (pulso y tensión arterial); examen del tono muscular; búsqueda de signos de venopunción; pruebas de coordinación y atención dividida.

<sup>45</sup> Se optó por la extracción sanguínea a indicación del INT y teniendo en cuenta que es el fluido que se está usando en todos los países de nuestro entorno aunque existe una tendencia clara a sustituirlo por la saliva. La orina se descarta porque los consumos que ofrece no son tan recientes.

<sup>46</sup> La totalidad de las sentencias que existen hasta la fecha son sentencias de conformidad.

que las pruebas no se realizaron de la misma forma en todos los lugares y fines de semana<sup>47</sup>.

Desde el punto de vista operativo se pusieron de manifiesto dificultades derivadas de la regulación de los controles de drogas existente en nuestro Derecho. Sería necesaria una regulación de las intervenciones corporales que permitiese a la Policía Judicial requerir al conductor para que se sometiera a la extracción sanguínea o proporcionara muestras de saliva como ya se hace en algunos países de nuestro entorno<sup>48</sup>. Por otra parte, el reconocimiento médico podría sustituirse, como ya lo han hecho muchos países de nuestro entorno, por un acta de sintomatología realizada por un agente entrenado en la detección de drogas<sup>49</sup>.

En cuanto a la regulación administrativa no estaría de más una reforma de los arts. 12 y 65 LSV y 27 y 28 RGCir que clarificara el tipo administrativo de presencia y regulara pormenorizadamente como ha hecho con el alcohol, la forma en que deben realizarse los controles de drogas.

## **4.2 El proyecto alcohol-lock**

Uno de los proyectos que impulsa la Fiscalía de Seguridad Vial en colaboración con la DGT y la fundación FITSA es el proyecto alcohol-lock.

En el ámbito de los delitos contra la seguridad del tráfico la finalidad de reinserción social de la pena cobra especial relevancia. No obstante, en nuestro país, la aplicación de medidas reeducadoras no está todavía suficientemente desarrollada. La participación de los condenados en cursos

---

<sup>47</sup> No todos los lugares contaban con el mismo número de efectivos y en algunos sitios el control que se efectuó fue sólo de drogas, mientras que en otros se realizaron también pruebas de alcoholemia.

<sup>48</sup> Esta es la práctica habitual en Alemania tanto en la investigación de delitos como de infracciones administrativas. Vid § 81a StPO (Ley de Enjuiciamiento Criminal) a la que se remite el § 46. 4 OWiG (Ley de Contravenciones al Orden Administrativo).

<sup>49</sup> Este es el sistema seguido en Alemania en que existe un sistema mixto como el español: un tipo penal de influencia y un tipo administrativo de presencia. Este año comenzarán en nuestro país los cursos de formación de agentes para la obtención del certificado DRE al que antes nos referimos. Los cursos serán impartidos por expertos alemanes en reconocimiento de signos de influencia de drogas.

de educación vial está siendo reducida y, así mismo, es reducida también la utilización de otras medidas educadoras que sí se aplican en los países de nuestro entorno. Este es el caso del alcohol-lock.

El dispositivo antiarranque por alcoholemia excesiva (Alcohol-lock) es un sistema conectado al vehículo que mide la tasa de alcohol en aire espirado. El sistema impide arrancar el vehículo si el conductor no ofrece una muestra de aire espirado cada vez que quiere ponerlo en marcha. Cuando el sistema detecta una concentración de alcohol en aire espirado superior a la permitida, impide que el conductor arranque el coche. El dispositivo antiarranque puede configurarse en diferentes niveles en función de la tasa máxima de alcohol adecuada a cada conductor<sup>50</sup>.

En el mercado español no se encuentra disponible aún ninguna modalidad comercial de este dispositivo, habiéndose implantado de manera experimental en algunos vehículos industriales y de servicio público<sup>51</sup>.

En Estados Unidos, se estima que entre un 50 y un 75% de los conductores reincide en su comportamiento tras haber sido sancionado por conducir bajo los efectos del alcohol. En Suecia se estima que el grado de reincidencia oscila alrededor del 30% en los tres años siguientes a la primera detección de un conductor con un nivel de alcohol en sangre superior al permitido.

Junto con las medidas tradicionales como son las sanciones pecuniarias, la privación del permiso de conducir y el sistema de puntos, cada vez son más los países que introducen medidas reeducadoras como el alcohol-lock

---

<sup>50</sup> También se están desarrollando sistemas para impedir que se pueda burlar el control, por ejemplo, realizar una segunda prueba cuando el coche ha recorrido una determinada distancia. Así mismo, existe otra modalidad que permite al conductor arrancar el vehículo con normalidad. El sistema analiza el aire espirado del conductor durante la conducción. En caso de detectar algún rastro de alcohol, el conductor debe soplar en un alcoholímetro instalado en el interior del vehículo. Si la concentración de alcohol supera el límite permitido, el conductor dispone de algunos minutos para estacionar el vehículo antes de que el motor se detenga.

<sup>51</sup> Vid. Informe Basma 2006, *Disposición básica del Parque Rodante ante la Seguridad Vial y el Medio Ambiente*, FITSA, Madrid, 2007.

(alcohol ignition interlock). Así el alcohol-lock viene utilizándose en EEUU y en Canadá desde hace una década<sup>52</sup>.

Los últimos ensayos empíricos llevados a cabo en EEUU que fueron expuestos en el Congreso de Seguridad Vial celebrado en Seattle en Agosto de 2007 han demostrado que los vehículos equipados con estos dispositivos hacen disminuir la tasa de infracciones entre un 28 y un 65%, alcanzando una reducción del 65% durante el primer año posterior a su instalación.

La Comisión Europea, mediante la Dirección General de Energía y Transporte financió en 2003 la implantación experimental del Alcohol-lock en cinco países europeos: Alemania (en el transporte de mercancías peligrosas), Bélgica (personas dependientes del alcohol), Noruega y España (transporte público de pasajeros) y Holanda (en que el programa se intentó hacer entre infractores sin que se obtuvieran resultados relevantes).

En Suecia se ha utilizado este dispositivo para rehabilitar a conductores voluntarios que han incumplido la ley por conducir con una tasa del alcohol en sangre superior a la permitida. Después de haber utilizado este sistema durante dos años, aún no se ha constatado ningún comportamiento reincidente en los participantes del estudio<sup>53</sup>.

Los dos modelos más importantes de utilización de este dispositivo en el derecho comparado son el modelo sueco y el modelo americano. Mientras que en el modelo americano el alcohol-lock tiene siempre la consideración de sanción, en el modelo sueco se utiliza además con carácter preventivo y está prevista su instalación en todos los vehículos fabricados a partir de 2012. En EEUU el alcohol-lock se emplea o como

---

<sup>52</sup> En la actualidad el Estado de Nuevo México es el Estado en que mejores resultados se están obteniendo con la utilización de este dispositivo gracias a la flexibilidad de la legislación que va cambiando para adaptarse a las incidencias que van surgiendo en la implementación del plan de instalación de alcohol-locks.

<sup>53</sup> Las autoridades suecas han decidido dentro del programa de Seguridad Vial Visión Zero iniciado en 1997, la instalación obligatoria del alcohol-lock para los profesionales a partir del 2010 y el fabricante de vehículos VOLVO ha decidido introducir la instalación del alcohol en las cadenas de montaje.

requisito para obtener la libertad condicional o bien para permitir la expedición de un permiso de conducir especial durante el periodo de tiempo en que el afectado participa en un programa de reeducación tras la revocación del permiso ordinario. En el modelo sueco el alcohol-lock se utiliza siempre como sustitutivo de la pena de privación del permiso<sup>54</sup>.

Conscientes de las ventajas que supone la introducción de este dispositivo desde la Fiscalía de Seguridad Vial se viene impulsando la utilización del mismo, habiéndose realizado ya estudios preliminares en colaboración con la fundación FITSA y la DGT.

En el ámbito penal no existe previsión legal alguna que permita imponer la condenado la obligación de instalar el alcohol-lock y por tanto es necesario buscar un estímulo para que el mismo acepte la instalación del aparato. Dos son las posibilidades ofrecidas por el Código Penal: condicionar la suspensión de la pena de prisión que proceda imponer a la colocación del aparato; o condicionar la concesión del cumplimiento fraccionado de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotores a la instalación del alcohol-lock.

La primera de las posibilidades no plantea problemas legales pero tiene el inconveniente de que al ir acompañada la pena de prisión siempre de una pena de privación del derecho a conducir, no sería posible la colocación del aparato hasta el momento en que el condenado haya extinguido la pena de privación que como mínimo tiene una duración de 8 meses.

La segunda posibilidad está condicionada a la admisión del cumplimiento fraccionado de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores. La jurisprudencia no es unánime en

---

<sup>54</sup> En Suecia no se aplica a personas que no presenten suficientes garantías de sobriedad para lo que, en caso de duda, se solicita informe a los servicios sociales.

relación a esta cuestión.<sup>55</sup> No obstante, parece esta alternativa la más indicada para poder iniciar este proyecto sin necesidad de reforma legal alguna.

---

<sup>55</sup> En contra del cumplimiento fraccionado vid. auto AP Lleida, sec. 1ª, 10-3-2004, nº126/2004, rec.70/2004. Pte: Segura Sancho, Francisco; SAP Barcelona, sec. 2ª, 2-6-2004, nº657/2004, rec.640/2004. Pte: Magaldi Paternostro, María José; Auto AP Barcelona, sec. 7ª, 23-6-2006, nº469/2006, rec.113/2006. Pte: Rodríguez Santamaría, Ana; Auto AP Asturias, sec. 3ª, 3-12-2004, nº498/2004, rec.472/2004. Pte: Álvarez Rodríguez, Ana; Auto AP Huelva, sec. 2ª, 28-1-2004, nº21/2004, rec.19/2003. Pte: Bodega de Val, Andrés; Auto AP Barcelona, sec. 5ª, 10-7-2000, rec.94/2000. Pte: Uría Martínez, Joan Francesc; Auto AP Las Palmas, sec. 1ª, 8-4-1998; Auto AP Burgos.

A favor vid. auto AP Madrid, sec. 4ª, 5-2-2004, nº 39/2004, rec. 48/2004. Pte: Benito López, Alejandro María; auto AP Madrid, sec. 2ª, 10-12-2004, nº 486/2004, rec.416/2004. Pte: Sánchez Trujillano, José Luis; auto AP Castellón, sec. 3ª, 12-12-2001, nº 344/2001, rec.45/2001. Pte: Ibáñez Solaz, María; auto AP Madrid, sec. 2ª, 6-2-2004, nº 56/2004, rec. 27/2004. Pte: Polo García, Susana; auto AP Vizcaya, sec. 1ª, 29-9-2005, nº 658/2005, rec. 345/2005. Pte: San Miguel Bergaretxe, Miren Nekane; auto AP Sevilla, sec.4ª, 05-10-2004, nº 451/2004, rec.5130/2004; auto AP Zamora, 20-11-200, nº 118/2000, rec. 116/2000.