

DOCTRINA DE LA FISCALÍA GENERAL DEL ESTADO

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.

Referencia: FIS-I-2006-00003

I. Introducción

La incidencia y magnitud que han alcanzado las infracciones penales relacionadas con la circulación de vehículos, a consecuencia del incesante incremento del tráfico rodado, reclama una mayor consideración y un tratamiento por parte de la Administración de Justicia que potencie la eficacia del sistema punitivo en este concreto ámbito de la criminalidad.

Con trágica insistencia la realidad social da cuenta de unos niveles de siniestralidad vial cuya dimensión jurídico-penal coloca al Ministerio Fiscal en primera línea de la respuesta punitiva.

Desde ese entendimiento, la Fiscalía General del Estado adoptó la decisión de incorporar un apartado específico en su Memoria Anual dedicado al análisis y seguimiento de los ilícitos relacionados con la siniestralidad vial a fin de evaluar la actuación del Ministerio Fiscal en este ámbito y adoptar las medidas precisas para mejorar el nivel de persecución, recabando para ello la oportuna información de las Fiscalías territoriales.

Los datos y valoraciones remitidos han permitido confirmar el diagnóstico acerca de aquellos motivos que pueden estar condicionando actualmente la eficaz represión de estos ilícitos penales y la oportunidad de publicar una Instrucción que, incidiendo en la necesidad de que el Ministerio Fiscal preste una atención específica y adecuada a este ámbito de la criminalidad, unifique sus criterios de actuación en relación con aquellas cuestiones que se han revelado más deficitarias y esencialmente con las imprudencias viarias de carácter grave.

II. Tratamiento jurisdiccional de las imprudencias de tráfico

El tratamiento jurisdiccional de las imprudencias ocurridas en el tráfico viario constituye una de las parcelas en la que el correcto ejercicio de la función del Fiscal puede resultar determinante de una mayor eficacia en la respuesta judicial, contribuyendo a paliar el sentimiento de impunidad que ha ido calando en la ciudadanía.

Si bien en materia de siniestralidad vial influyen muchas causas, el denominado factor humano y, especialmente, la inobservancia más o menos consciente de la normativa básica en materia de seguridad vial, constituye actualmente la principal causa de accidentes graves.

Sin embargo, la capacidad de respuesta del Derecho Penal frente a este fenómeno se ha visto comprometida por diversos factores.

En lo que a la Institución interesa, no cabe desconocer que esa merma de la respuesta punitiva no ha sido ajena a una evolución en el seno de la propia jurisdicción penal marcada por la tendencia a la flexibilidad en la valoración jurídico-penal de las imprudencias de tráfico que se constata en las numerosas declaraciones de falta que los Juzgados de Instrucción pronuncian en esta materia, con el asentimiento del Ministerio Fiscal.

Esta orientación judicial ha venido caracterizada por una cierta relajación en el proceso de discriminación entre los supuestos de imprudencia grave y leve debida, por un lado, a que el estudio particularizado de las circunstancias concurrentes en el caso concreto, que exigen los movedizos y difusos perfiles de ambas formas de imprudencia, parece haber ido cediendo ante la masificación de las infracciones culposas que, en el ámbito específico del tráfico rodado, ha estado favorecida por la utilización generalizada del automóvil; por otra parte, a la falta de una percepción clara de un interés público o colectivo en estos procesos que se ha ido traduciendo en la preponderancia del interés privado por la reparación del daño o perjuicio económico sufrido por la víctima, de modo que la vía del juicio de faltas se considera suficiente, o incluso más ágil, para la obtención de una indemnización, quedando el aspecto propiamente penal relegado a un segundo plano, y, por último, al entendimiento de que la circulación con vehículos a motor y ciclomotores es una actividad de riesgo que constituye una situación potencial en la que cualquier participante en ella puede resultar tanto autor de la infracción como víctima de ella.

De este modo se ha venido instaurando en la práctica un criterio ciertamente restrictivo a la hora de calificar como delictivas las imprudencias cometidas en el ámbito de la circulación de vehículos a motor, de forma que la mayoría de los accidentes de tráfico con resultados mortales o lesivos se tramitan como juicios de faltas, reservando la calificación de delito para aquellos casos en que se detecta *ab initio* un elemento de riesgo nítidamente delictivo como una especial o flagrante temeridad o la influencia del alcohol en la conducción.

En este contexto, constituye una práctica forense habitual la incoación de juicios de faltas con los partes de lesiones o atestados relacionados con accidentes de tráfico y el archivo provisional de los mismos por ausencia del requisito de procedibilidad de previa denuncia, acabando una gran mayoría de ellos en archivo definitivo, bien porque no se efectúa la oportuna denuncia por la persona agraviada o su representante legal en el plazo de 6 meses previsto para la prescripción de las faltas, bien porque denunciados los hechos dentro del plazo legal, los perjudicados finalmente renuncian al ejercicio de la acción penal al haber sido indemnizados por las compañías aseguradoras de los denunciados.

Por tanto, esa precipitada valoración acerca de la entidad de la imprudencia, no sólo comporta el peligro de que conductas gravemente negligentes causantes de muertes o lesiones graves relacionadas con la circulación viaria acaben siendo castigadas como simples faltas, o de una implícita exclusión de los tipos penales de riesgo asociados a las mismas (de forma que la conducción manifiestamente temeraria se acaba convirtiendo en un homicidio o lesiones ocasionadas por imprudencia), sino el abandono del proceso y con él de la posibilidad de sanción penal, en manos de las víctimas e incluso -lo que resulta aún más grave- de las compañías aseguradoras de las partes implicadas.

Desde esta perspectiva es difícil que el Derecho penal pueda tener el poder coercitivo y la capacidad de imposición y respaldo de valores sociales que teóricamente está llamado a producir. No es en modo alguno admisible que una aplicación extensiva del régimen semiprivado de persecución, legalmente circunscrito a ilícitos de entidad menor, acabe reduciendo el tratamiento penal de hechos constitutivos de delito a una cuestión privada entre partes.

Por ello, resulta absolutamente preciso que el Ministerio Fiscal recupere su protagonismo como órgano promotor de la acción de la justicia, adoptando una mayor implicación en el proceso de discriminación entre delitos y faltas, o, lo que es lo mismo, entre formas graves y leves de imprudencia, para reconducir de oficio las infracciones graves al cauce procesal que les es propio desde el entendimiento de que la seguridad vial es un bien de interés público con independencia de la decisión de la víctima. Sólo así se hará posible que cada conducta obtenga la respuesta penal adecuada a su gravedad e irá perdiendo fuerza la actual percepción de que la responsabilidad penal, incluso por hechos graves, se puede comprar a través del pago de las indemnizaciones.

Por las razones expuestas, la exigencia de responsabilidades penales por parte de las Sras. y Sres. Fiscales, cuando de imprudencias susceptibles de ser catalogadas como delito se trate, no debe resultar condicionada por el hecho de que el perjudicado se aparte de la acción penal al ver satisfechas sus expectativas de cobro, pues no cabe desconocer que la importante

derivación económica que alcanzan los accidentes de tráfico hace que, en ocasiones, las acusaciones particulares opten o se aquieten con la vía del juicio de faltas, asumiendo la consideración de imprudencia leve que lleva aparejada, por representar una más rápida resolución del asunto tanto en el aspecto penal como en el trascendente aspecto civil; en consecuencia, el Fiscal calificará los hechos desde la perspectiva de la estricta defensa de la legalidad (arts. 124 CE, 105 LECrim y 1 EOMF), aunque la respuesta penal pueda atemperarse en el caso concreto atendiendo a la actitud del autor en relación con la reparación de los efectos del hecho ilícito y el reconocimiento de la norma infringida.

Habida cuenta de que para conocer el alcance real de los hechos se hace imprescindible el estudio riguroso del atestado que normalmente instruyen las fuerzas policiales, las Sras. y Sres. Fiscales deberán interesar su unión a las actuaciones con carácter previo a dictaminar sobre el curso del procedimiento en aquellos casos excepcionales en que, pese a constar la existencia de muerte o lesiones graves, no apareciese incorporado a la causa, posibilitando la investigación de los hechos, y sólo cuando se compruebe que no son constitutivos de delito se requiera la persecución por parte del interesado, nunca antes, como en buena medida está ocurriendo hasta el momento.

Para hacer efectiva esa labor de control de los procedimientos seguidos por hechos ilícitos contra la vida e integridad de las personas causados por imprudencia en la circulación viaria, será preciso adoptar las medidas oportunas que garanticen la notificación a la Fiscalía de cuantas resoluciones pudieran recaer en los mismos y, muy especialmente, de los autos declaratorios de falta y de señalamiento de juicio de faltas. Ciertamente, dicho control no resultará fácil, al menos en una primera etapa, dado el importante número de juicios de faltas de "tráfico" que se incoan casi automáticamente, las dificultades derivadas de la inexistencia de fase de instrucción en estos procedimientos e, incluso, la discriminación en el señalamiento de estos juicios respecto de aquellos otros en que interviene el Fiscal, para un mejor aprovechamiento de los recursos del Ministerio Público.

Finalmente, es conveniente efectuar una última llamada de atención en relación con la cuestión que se aborda en este apartado. Como se ha dicho esta reacción institucional persigue evitar que un tratamiento deficitario de las imprudencias viarias graves aboque en una inadmisibles desviación de los fines del proceso penal cuando del enjuiciamiento de aquéllas se trata, no obstante, resulta preciso destacar asimismo la necesidad de situar el nivel de persecución penal en su justa medida, de forma que se superen los déficits actuales sin caer en una inflación de procedimientos delictivos por imprudencias de tráfico que pudiera llegar a perturbar seriamente el funcionamiento de la Jurisdicción, dado el volumen de asuntos que genera el tráfico viario. Por esta razón y sin desconocer la delicada tarea que supone la delimitación entre formas graves y leves de imprudencia, las Sras. y Sres. Fiscales deberán efectuar una cuidada selección de estos asuntos, de forma que matizando los distintos supuestos de antijuricidad, se reconozca el carácter delictivo de los más graves, ejercitando, cuando sea imprescindible, el *ius puniendi* con un rigor que conjugue la adecuación de la respuesta penal a las circunstancias del hecho con su carácter ejemplarizante, de modo que sirva para cumplir los fines de prevención general de la norma penal y devolver la sensación de tutela a las víctimas.

III. Criterios de calificación jurídica de los ilícitos imprudentes

Como es sabido, nuestro sistema de incriminación de delitos y faltas imprudentes combina la gravedad de la negligencia -desvalor de la acción- con la gravedad de la lesión o daño para el bien jurídico -desvalor del resultado-, desvalor que en uno y otro caso admite graduaciones y niveles de los que depende la distinción entre el delito y la falta (STS 270/2005, de 22 de febrero y 2161/2002, de 23 de diciembre). De esta manera son constitutivos de delito el homicidio (art. 142 CP) y las lesiones graves cometidos por imprudencia grave (art. 152 CP), mientras que son tipificados como falta el homicidio y las lesiones constitutivas de delito cometidos por imprudencia leve (art. 621); excepcionalmente son constitutivas de falta las lesiones atenuadas del art. 147.2 CP cometidas por imprudencia grave.

En cuanto al régimen procesal de persecución la imprudencia constitutiva de falta exige la denuncia del agraviado o de su representante legal como requisito de procedibilidad (art. 621.6 CP), si bien también podrá denunciar el Ministerio Fiscal si aquél fuere menor de edad, incapaz

o una persona desvalida (art. 639 CP). El mismo régimen es aplicable al delito de daños causados por imprudencia grave (art. 267 CP).

Por el contrario son perseguibles de oficio, y por tanto de preceptiva intervención del Fiscal, todos los comportamientos imprudentes constitutivos de delito que afectan a bienes jurídicos personales (vida e integridad física), esto es, las imprudencias graves generadoras de muerte o lesiones graves.

La regulación legal de la imprudencia y su distinto régimen procesal de persecución obligan, por tanto, a distinguir entre imprudencia grave y leve.

Partiendo del reconocimiento de que las nuevas denominaciones legales que han adoptado las categorías de imprudencia en el CP 1995 -grave y leve-, se corresponden con los conceptos de imprudencia “temeraria” y “simple” del CP 1973, el Tribunal Supremo -entre otras en SSTS 256/2006, de 10 de febrero, 270/2005, de 22 de febrero, 720/2003, de 21 de mayo, 636/2002, de 15 de abril, 1763/2001, de 19 de diciembre, 184/2000, de 1 de diciembre, 184/2000, de 1 de diciembre, 1658/1999, de 24 de noviembre, 920/1999, de 9 de junio, 413/1999, de 11 de marzo, 18 de marzo de 1990 y 9 de junio de 1982- ha establecido un cuerpo de doctrina conforme al cual para distinguir la imprudencia grave de la leve, habrá de atenderse:

1º.- A la mayor o menor falta de diligencia mostrada en la acción u omisión.

2º.- A la mayor o menor previsibilidad del evento que sea el resultado.

3º.- A la mayor o menor intensidad de la infracción del deber de cuidado, quedando tal intensidad referida a que las normas de cuidado infringidas sean o no tan elementales como para entender que las respetaría el menos diligente de los ciudadanos (grave) o un ciudadano cuidadoso (leve).

Sobre la base de tales premisas la Sala 2ª ha definido la imprudencia grave como “*la ausencia absoluta de cautela causante de un efecto lesivo o dañino fácilmente previsible*”, “*el olvido total y absoluto de las más elementales normas de previsión y cuidado, aquellas que la persona menos cuidadosa hubiera adoptado*” o “*aquella que se caracteriza por imprevisiones que eran fácilmente asequibles y vulgarmente previsibles*”; y en relación con el tráfico rodado, como “*la más grave infracción de las normas de cuidado formalizadas en la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial*” o la “*vulneración de las reglas más elementales de cautela o diligencia exigibles en la conducción*”. En tanto que en la imprudencia simple se acusa la “*omisión de la atención normal o debida en relación con los factores circunstanciales de todo orden que definen el supuesto concreto*” o “*la infracción de un deber de cuidado de pequeño alcance*”. Para la STS 2161/2002, de 16 de diciembre, la reducción a la categoría de falta exige, pues, una menor desvaloración de la acción, apreciable en los casos de levedad de la imprudencia, o bien una menor desvaloración del resultado aún en imprudencias graves, lo que es de apreciar en las lesiones atenuadas del art. 147.2. CP.

Por tanto, el resultado producido no es determinante por sí mismo de la calificación del hecho. La calificación jurídico penal ha de atender esencialmente al desvalor de la acción, es decir, al grado de negligencia con que se conduce el autor del hecho, por ello para juzgar la relevancia que el hecho pueda tener para el interés público se exige un estudio individualizado de las circunstancias que concurren en él y un específico juicio de valor caso por caso. En este sentido afirma la STS 966/2003, de 4 de julio “*En nuestro derecho positivo no hay módulos legales que sirvan para medir la intensidad de la imprudencia a los efectos de calificarla como grave o leve (...). Sin duda alguna el criterio fundamental para distinguir entre ambas clases de imprudencia ha de estar a la mayor o menor intensidad o importancia del deber de cuidado infringido, ya que la infracción de tal deber constituye el núcleo central acerca del cual gira todo el concepto de imprudencia punible. Pero este criterio es demasiado genérico como para que pueda servir en los casos dudosos a los efectos de encuadrarlos en una u otra de tales dos modalidades (...). Las circunstancias del caso concreto son las que sirven de guía para calificar una conducta imprudente como grave o como leve*”.

Es por tanto extraordinariamente difícil, por no decir prácticamente imposible, establecer criterios genéricos que, más allá de una mera función orientativa, puedan automatizar en alguna medida ese proceso selectivo, pero, pese a todo, parece oportuno recordar algunos

pronunciamientos jurisprudenciales sobre esa delicada delimitación, que, a modo de criterios rectores, puedan ayudar a superar ese factor de desviación en la calificación jurídica anteriormente mencionado.

En concreto se ha estimado gravemente imprudente atendidas las circunstancias concurrentes en el caso enjuiciado: circular a velocidad excesiva rebasando el vehículo que se encontraba detenido ante un paso de peatones (STS 720/2003, de 21 de mayo), conducir con exceso de velocidad en una población (SSTS 12.12.89 y 8.5.97), salirse de la calzada e invadir la calzada opuesta (SSTS 15.4.02, 19.6.87), la inobservancia de preferencias de paso en un cruce (STS 22.4.87), rebasar semáforos en rojo (SSTS 1920/2001, de 26 de octubre, 95/1997, de 27 de enero), adelantar sin visibilidad (STS 26.4.1990), o conducir sin prestar atención alguna a las incidencias viarias (STS 14.11.92).

En relación con la concurrencia de culpa del autor y la víctima en orden a la degradación de la imprudencia ha de tenerse en cuenta como manifiestan, entre otras, las SSTS 70/2005, de 22 de febrero y 491/2002, de 18 de marzo que *“no tiene aptitud la participación de la víctima en el hecho para convertir en leve la imprudencia del acusado cuando ésta, en sí misma considerada, ha de reputarse grave”*.

IV. Intervención del Ministerio Fiscal en los juicios de faltas seguidos por imprudencia en la circulación viaria

Como es sabido la Ley 10/92 de Medidas Urgentes de Reforma Procesal introdujo la posibilidad de que, en determinados supuestos, el Ministerio Fiscal no interviniese en los juicios de faltas. Según su exposición motivada el objetivo de esa medida era *“lograr un mejor aprovechamiento de los recursos de esta Institución, mediante su presencia en la persecución de las infracciones de mayor relevancia”*. A tal fin dicha Ley modificó el artículo 969.2 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, estableciendo que *“El Fiscal General del Estado impartirá instrucciones sobre los supuestos en los que, en atención al interés público, los Fiscales podrán dejar de asistir al juicio, cuando la persecución de la falta exija la denuncia del ofendido o perjudicado”*.

A partir de esta premisa la Instrucción 6/1992, de 22 de septiembre, de la Fiscalía General del Estado sentó -con carácter general- los principios que han de regir la asistencia del Ministerio Fiscal a los juicios de faltas perseguibles previa denuncia del ofendido o perjudicado, estableciendo la intervención preceptiva cuando las víctimas careciesen de la protección de un seguro obligatorio, y la conveniencia de su presencia cuando mediando la cobertura de dichos seguros la imprudencia hubiese producido un resultado de muerte o lesiones graves.

La Circular 1/2003, de 7 de abril actualizó los criterios sostenidos en la Instrucción 6/1992, manteniendo la intervención preceptiva en supuestos relacionados con actividades no cubiertas por el régimen de seguros obligatorios, tales como la siniestralidad laboral o imprudencias relacionadas con el ejercicio de una actividad profesional del que se derive muerte o lesiones graves. Asimismo estableció la posibilidad de que el Fiscal Jefe respectivo, fuera de los anteriores casos, determinase la obligación de acudir a los juicios de faltas *“en aquellas excepcionales ocasiones, en las que -en atención a las circunstancias de toda índole concurrentes y tras su debida ponderación- se estimase necesaria para la más eficaz protección del interés público en juego y de los derechos de los particulares implicados”*.

Dado que la naturaleza semipública de las faltas tipificadas en el art. 621 CP, limita de forma importante la intervención del Ministerio Fiscal en la persecución de las mismas, puesto que su actuación está condicionada tanto por la previa denuncia del agraviado, como por la ausencia de perdón (art. 639 CP), el cometido determinante de la presencia institucional en estos procesos parece dirigido más a la protección de los derechos fundamentales en supuestos de posible indefensión (art. 773 LECrim y 3.10 EOMF), que al ejercicio del *ius puniendi* del Estado frente al responsable del hecho, ya que la introducción del requisito de procedibilidad implica una cierta relativización del interés público en la persecución de estos hechos.

La subsistencia del planteamiento legislativo en esta materia, mantiene plenamente vigente el criterio de la Fiscalía General del Estado sobre la intervención del Ministerio Fiscal en estos procesos, lo que no debe ocasionar disfunciones en el ejercicio de la acción pública contra las

imprudencias de tráfico si en el momento procesal oportuno se reconducen de oficio las infracciones graves al cauce procesal adecuado, de forma que se impida que ilícitos graves lleguen a entrar en la vía del juicio de faltas.

Por último debe recordarse que la intervención del Fiscal no puede faltar en los escasos supuestos en que aparezca como denunciante, de acuerdo con lo previsto en el art. 639 CP, es decir, cuando el afectado o denunciante sea persona menor de edad, incapaz o persona desvalida.

V. Actuación en relación con las víctimas

Dado que, como se decía, un altísimo porcentaje de procedimientos se incoan a raíz del parte médico de lesiones y son declarados falta casi de inmediato, se pone de manifiesto la importancia de que el Fiscal controle escrupulosamente el ofrecimiento de acciones al ofendido en estos procesos de forma que cuente con una cumplida información sobre la posibilidad de denunciar y ejercitar acciones mediante la correspondiente representación procesal, el plazo de prescripción, los efectos de la falta de denuncia, el ejercicio de la pretensión civil derivada o la conveniencia de aportar al proceso cuantos datos resulten relevantes para determinar los daños y perjuicios. Hay que ser conscientes de que la omisión del ofrecimiento de acciones al ofendido puede provocar el archivo definitivo del procedimiento y la preclusión de la posibilidad de personarse, sin que en realidad su pasividad obedezca a una decisión voluntaria sino a un defecto procesal que no le es imputable y que puede ser determinante de la nulidad de las actuaciones por vulneración del derecho fundamental a la tutela judicial efectiva de agraviado (STC nº 98/1993, de 22 de marzo).

Igualmente en supuestos de conformidad, especialmente en los asuntos de mayor gravedad, resultará conveniente informar a la víctima de los términos y las razones del acuerdo alcanzado, ya que la obtención de una indemnización suficiente no siempre es la única reclamación o reparación buscada por los perjudicados.

Las Sras. y Sres. Fiscales deberán estar igualmente atentos a las compensaciones económicas que pudieran corresponder por hechos de la circulación a los perjudicados más vulnerables, como menores o incapaces, fundamentalmente en aquellos casos en los que no se llega a juicio por acuerdo transaccional entre las partes. No debe olvidarse que dichas transacciones suponen una renuncia de acciones del menor o incapaz y por ello precisan del refrendo judicial con intervención del Fiscal. Las cautelas deben ser máximas cuando coincida el hecho de que el representante legal sea además el responsable del accidente, dada la evidente contraposición de intereses, supuestos en que conforme al art. 639 CP el Fiscal está legitimado para el ejercicio de la acción penal.

VI. Conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas

Como ya advirtiera la STS de 22 de febrero de 1989, *“la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas constituye un factor criminógeno de primer orden y así se comprueba en el ranking de los más graves accidentes circulatorios”* pese a lo cual, sigue constituyendo un hábito fuertemente arraigado en nuestra sociedad, tal como evidencia el elevado número de procedimientos que se tramitan por esta causa, a los que habría que sumar aquellos supuestos que, por diversas razones, no llegan a los Tribunales.

No obstante, y a pesar de su cotidiana presencia en la práctica forense, no existe una interpretación judicial uniforme del tipo del art. 379 CP, discrepancia interpretativa que se ha visto favorecida por la sede natural de enjuiciamiento de estas conductas y su limitado acceso a la instancia casacional.

La cuestión principal radica en determinar cuándo la ingesta alcohólica ha influido en la conducción y como consecuencia de ello ha puesto en peligro la seguridad del tráfico, fundamentalmente cuando la presencia del alcohol se detecta con ocasión de un control policial preventivo.

Así, mientras para algunas interpretaciones es bastante la demostración indiciaria de que la ingestión ha afectado a la capacidad psicofísica del conductor a partir de los signos externos de afectación etílica que se manifiestan en el mismo, para otras es preciso que dicha influencia se

traduzca en una conducción anómala e incluso, para una tercera opinión, no resultaría suficiente la coexistencia de conducción irregular y la presencia de signos externos de embriaguez si entre éstos no aparece la afectación de la capacidad de expresión o de ambulación del sujeto.

Ante esa falta de uniformidad y su negativa incidencia en los principios de seguridad jurídica e igualdad ante la Ley, algunas Fiscalías han adoptado acuerdos para unificar los criterios de actuación del Ministerio Fiscal en sus respectivos ámbitos territoriales en supuestos de controles preventivos, fijando límites a partir de los cuales se considera que la ingesta de alcohol influye necesariamente en la conducción. Mas como se deduce del capítulo específico de las Memorias de dichas Fiscalías, esos límites no siempre resultan coincidentes, razón por la cual se hace necesario definir pautas desde la Fiscalía General del Estado que puedan resultar orientativas a nivel nacional a la hora de valorar el ejercicio de la acción penal en tales casos, propiciando, en la medida de lo posible, una interpretación más unitaria del ordenamiento jurídico.

Por ello, siguiendo el criterio fundado en reiterada doctrina jurisprudencial sobre las fases y consecuencias de la ingesta alcohólica (SSTS 1133/2001, de 11 de junio y de 22 de febrero de 1989), pueden establecerse como pautas exegéticas, sin perjuicio de que en ocasiones hayan de ser moduladas en atención a las circunstancias concomitantes, las que siguen:

Cuando el grado de impregnación alcohólica sea superior a 1,2 gr. De alcohol por 1.000 c.c de sangre o su equivalente de 0,60 mg de alcohol en litro de aire espirado, podrá estimarse que esa elevada hemoconcentración etílica evidencia por sí misma una merma de las facultades psicofísicas exigibles para la conducción segura de un vehículo a motor en cualquier conductor, con el consiguiente riesgo para la seguridad vial, habida cuenta de que constituye cuestión prácticamente unánime entre especialistas en las ciencias toxicológicas que a partir de tal grado de intoxicación etílica los reflejos y capacidad de percepción se encuentran objetivamente afectados, si bien con ligeras variaciones dependientes de las características orgánicas del sujeto. No obstante, si excepcionalmente dicha tasa de alcohol no fuera acompañada, pese a su carácter elevado, de sintomatología que revelase signos externos de afectación etílica en el conductor, ni constase acreditada maniobra irregular alguna en la conducción de la que deducir la misma, corresponderá a la acusación, y en consecuencia al Ministerio Fiscal, proponer prueba acerca de la influencia necesaria de esa tasa de alcohol en las facultades psicofísicas para la conducción del vehículo a motor del imputado (STC 2ª nº 68/2004, de 19 de abril), a cuyo efecto puede ser de interés la pericial de médicos forenses o especialistas en ciencias toxicológicas.

En supuestos de alcoholemia comprendidos entre 0,8 y 1,2 gramos de alcohol por 1.000 c.c. de sangre, o lo que es lo mismo, entre 0,40 y 0,60 mg. De alcohol por litro de aire espirado, las Sras. y Sres. Fiscales acusarán por delito contra la seguridad del tráfico cuando concurren circunstancias tales como la existencia de síntomas de embriaguez en el conductor, la comisión de infracciones reglamentarias que denoten una conducción peligrosa o descuidada o el haber provocado un accidente de circulación.

Por último, si la tasa de alcohol es inferior a 0,80 gr. de alcohol por 1.000 c.c. de sangre ó 0,40 mg. de alcohol por litro de aire espirado, las Sras. y Sres. Fiscales no ejercerán la acción penal por delito del art. 379 CP, derivando los hechos a la vía sancionadora administrativa, salvo en aquellos casos singulares en que por concurrir circunstancias que evidencien una efectiva afectación de la capacidad psicofísica para la conducción del imputado, existan indicios bastantes de la comisión de dicho delito.

VII. Otros recursos penales en materia de seguridad vial

El ordenamiento jurídico-penal ofrece otros muchos instrumentos legales, que, debidamente aplicados, pueden reforzar muy positivamente la eficacia del sistema contra la siniestralidad vial. A tal efecto cabe reseñar:

a) La debida utilización de las medidas cautelares penales en los casos más graves, tendentes a evitar la comisión de nuevos delitos por parte de quienes ya han ejecutado una conducta delictiva, como la retención del permiso de conducir.

b) La graduación de las penas aplicables valorando ponderadamente las circunstancias concurrentes en el caso concreto, tales como las tasas de alcohol, la entidad de la imprudencia o la gravedad del resultado, de forma que, sin desconocer que conforme a los arts. 66.2 y 383 pfo. 2º CP en los delitos imprudentes y contra la seguridad vial -a excepción de la conducción homicida- no resulta necesario sujetarse a las reglas del apartado primero de dicho artículo 66, no se incurra en una imposición generalizada de las mínimas previstas legalmente, conjugando las exigencias de proporcionalidad y equidad con los efectos de prevención especial y general de la pena a la hora de individualizar la respuesta punitiva.

c) En concreto, en relación con la determinación de la cuota diaria de la pena de multa, deben recordarse los criterios establecidos en la Circular 2/2004 sobre aplicación de la reforma del Código Penal operada por LO 15/2003, de 25 de noviembre, de forma que se tomen en consideración aquellos datos esenciales que permitan efectuar una razonable ponderación de la cuantía que haya de imponerse. En este sentido se pronuncian, entre otras, las SSTS 1729/2001, de 15 de octubre, 1377/2001, de 11 de julio ó 175/2001, de 12 de febrero, tras reconocer que los Tribunales no pueden efectuar una inquisición exhaustiva de todos los factores directos o indirectos que puedan afectar a las disponibilidades económicas del acusado. Ciertamente una investigación patrimonial eficaz obligaría a una actividad superior a la propia actuación de instrucción en relación con el hecho penal, lo que resultaría imposible y desproporcionado, pero la insuficiencia de estos datos no debe llevar automáticamente y con carácter generalizado a la imposición de la pena de multa con una cuota diaria cifrada en su umbral mínimo absoluto, que debe quedar reservado para casos extremos de indigencia o miseria.

d) Por la misma razón, ante el cambio legislativo operado por la LO 15/2003 en las penas aparejadas al delito de conducción alcohólica no debería descartarse la petición de la pena privativa de libertad en aquellos supuestos reveladores de una mayor lesividad para el bien jurídico protegido, tales como la presencia de índices de alcohol desmesuradamente elevados o la concurrencia de resultados lesivos relevantes, así como cuando la contumacia del imputado en este delito alerte de la nula eficacia disuasoria de la pena pecuniaria.

e) En casos de imposición de penas privativas de libertad, podría resultar del máximo interés ponderar la conveniencia de condicionar la suspensión de la pena a la efectiva participación del condenado en programas reeducativos de formación vial conforme a la posibilidad prevista en el art. 83 de Código Penal, sin incurrir en automatismos en la tramitación de las suspensiones de condena, lo que, sin duda, exige que las Administraciones competentes destinen los recursos necesarios para hacer viable la ejecución de dicha medida.

f) Las mismas consideraciones cabe hacer en relación con una mayor utilización de la pena de trabajos en beneficio de la comunidad, tan adecuada en estos casos, dado su efecto preventivo y rehabilitador.

g) El control de la fase de ejecución mediante un adecuado seguimiento de la ejecutoria en sus diversos trámites: cumplimiento de las penas, pago de las responsabilidades civiles y su entrega a los perjudicados, liquidaciones de intereses, declaraciones de insolvencia, o la anotación de la condena en el Registro Central de Penados y Rebeldes y, en su caso, en los Registros de la Administración de Tráfico. Especialmente decisiva resulta la efectiva notificación de las sentencias absolutorias o resoluciones de archivo del procedimiento sin declaración de culpabilidad a la Jefatura Provincial de Tráfico o al organismo correspondiente, a fin de que la convergencia entre el orden penal y el administrativo sancionador no acabe generando paradójicamente la impunidad del infractor, como ya advirtieran las Instrucciones 2/1999, de 17 de mayo y 1/2003, de 7 de abril de la Fiscalía General del Estado.

h) Por último también parece necesario reforzar la investigación de los supuestos de conducción bajo los efectos del consumo de drogas diferentes del alcohol, ya que el insignificante índice de procedimientos instruidos por esta causa y la grave incidencia de estas conductas para la seguridad del tráfico, alerta sobre una posible falla de impunidad en este ámbito.

VIII. Estadísticas

La necesidad de conocer la incidencia real de estos delitos en cada territorio y su evolución cuantitativa hace preciso mejorar el control estadístico de las infracciones penales relacionadas con la seguridad vial, especialmente en materia de imprudencia que es donde se manifiestan las principales insuficiencias.

A tal fin la Unidad de Apoyo al Fiscal General del Estado dispondrá las actuaciones conducentes a que los sistemas de gestión procesal implantados en las distintas Fiscalías permitan el registro de los procedimientos que se sigan por delitos contra la seguridad del tráfico diferenciando si se produjo o no resultado lesivo, así como por ilícitos imprudentes con resultado de homicidio y lesiones graves con ocasión del tráfico de vehículos. Igualmente se posibilitará el conocimiento específico de las calificaciones fiscales y de las sentencias que recaigan en este ámbito.

Las Sras. y Sres. Fiscales Jefes, por su parte, adoptarán las medidas oportunas para el correcto ingreso de estos datos en las aplicaciones informáticas.

Conclusiones:

1.- Las Sras. y Sres. Fiscales efectuarán un pormenorizado estudio de los asuntos relacionados con las imprudencias punibles en el tráfico rodado, interesando la tramitación como delito de las negligencias graves con graves resultados lesivos para la vida o la integridad de las personas, reservando el juicio de faltas para el enjuiciamiento de las formas leves de imprudencia. A tal fin, ejercerán las posibilidades de recurso procedentes para propiciar su adecuado tratamiento jurisdiccional.

2.- En el proceso de discriminación entre una y otra modalidad de imprudencia se valorará la entidad de la negligencia del conductor en atención a las circunstancias concurrentes en cada caso.

3.- A tal fin, siempre que resulte necesario y significadamente cuando conste la existencia de muerte o lesiones graves, antes de dictaminar sobre el curso del procedimiento se interesará la incorporación del atestado instruido sobre los hechos por las fuerzas y cuerpos de seguridad.

4.- La exigencia de responsabilidad penal por hechos de la circulación catalogables como delito por parte de las Sras. y Sres. Fiscales no resultará condicionada en ningún caso por el posicionamiento procesal de los perjudicados.

5.- Las Sras. y Sres. Fiscales Jefes dispondrán las medidas necesarias para garantizar la notificación a la Fiscalía de cuantas resoluciones puedan recaer en los procedimientos judiciales mencionados y muy especialmente de las que acuerden la declaración de falta o el señalamiento de estos juicios.

6.- En supuestos de alcoholemia detectada con ocasión de controles preventivos las Sras. y Sres. Fiscales ejercerán la acción penal por delito del art. 379 CP, en todo caso, cuando el grado de impregnación alcohólica sea superior a 1,2 gr. de alcohol por 1.000 c.c. de sangre -o 0,60 mg. de alcohol por litro de aire espirado- si bien deberán proponer la práctica de diligencias de prueba que permitan acreditar el efecto de dicha impregnación alcohólica en la capacidad psicofísica para una conducción segura cuando excepcionalmente dicha tasa de alcohol no vaya acompañada de otros indicios de afectación etílica. En supuestos de alcoholemia comprendida entre 0,80 y 1,2 gr. de alcohol por 1.000 c.c. de sangre -o 0,40 y 0,60 mg. de alcohol por litro de aire espirado- la acusación dependerá de las circunstancias concurrentes, tales como la existencia de síntomas de embriaguez en el conductor, la conducción peligrosa o descuidada, o el haber provocado un accidente. Con tasas inferiores a 0,80 gr. de alcohol por 1.000 c.c. de sangre -o 0,40 mg. de alcohol por litro de aire espirado- las Sras. y Sres. Fiscales no ejercerán la acusación, derivando los hechos a la vía sancionadora administrativa, salvo en aquellos casos singulares en que las circunstancias concurrentes evidencien la influencia del alcohol en la conducción.

7.- Las Sras. y Sres. Fiscales habrán de prestar una especial atención a la adopción de medidas cautelares, selección y graduación de las penas y control de la ejecución de las mismas, cuando de procedimientos relacionados con la siniestralidad vial se trate.

8.- La Unidad de Apoyo al Fiscal General y las Sras. y Sres. Fiscales Jefes, en sus respectivos ámbitos competenciales, velarán por el control estadístico de dichos procedimientos.