

# El dispositivo alcolock y su aplicación en los delitos contra la seguridad vial

**David Lanaspá Mainz**

*Abogado  
Doctorando en Derecho  
Profesor Asociado Derecho Penal  
Universidad Rovira i Virgili*

## FICHA TÉCNICA

**Resumen:** *El trabajo analiza la incorporación, tras la reforma legal de 2015, en la legislación penal española de los dispositivos de bloqueo de arranque de vehículos a motor, conocidos como alcolock. La medida se halla regulada como regla de conducta del art. 83 CP en el ámbito de la suspensión de penas privativas de libertad y es de aplicación en las condenas por delitos contra la seguridad vial. Se analizará su regulación, ámbito de aplicación, el contenido, los criterios de aplicación así como las dificultades prácticas derivadas de su ejecución. Finalmente se analiza su aplicación en la actualidad y sus perspectivas en un futuro.*

**Palabras clave:** *Alcolock. Penas privativas libertad. Regla de conducta. Seguridad vial.*

**Abstract:** *The paper analyzes the incorporation, after the legal reform of 2015, into the Spanish criminal legislation of motor vehicle starting blocking devices, known as alcolock. The measure is regulated as a rule of conduct in art. 83 CP in the area of suspension of custodial sentences and is applicable in convictions for crimes against road safety. Its regulation, scope of application, content, application criteria as well as practical difficulties derived from its execution will be analyzed. Finally, we will refer to its present application and future perspectives.*

**Keywords:** *Alcolock. Custodial sentences. Road safety. Rule of conduct.*

## I. Introducción

El presente trabajo tiene por objetivo analizar la incidencia que ha tenido la reforma operada por la LO 1/2015, de 30 de marzo, de reforma del CP, en el ámbito de la suspensión de la pena privativa de libertad, prestando especial atención a una regla de conducta de nueva incorporación en el ordenamiento penal español y que consiste en la prohibición de conducir vehículos de motor que no dispongan de dispositivos tecnológicos que condicionen su encendido o funcionamiento a la comprobación previa de las condiciones del conductor (art. 83.1.8 del CP (1)). Se analizará la figura de la suspensión de la ejecución de la pena privativa de libertad regulada en los arts. 80 y ss. del CP, haciendo especial referencia a aquellos casos en los que se imponga en hechos derivados de la utilización de vehículos a motor y ciclomotores, que son aquellos que pueden determinar una restricción al derecho a conducir condicionada a la instalación de determinados dispositivos tecnológicos en el vehículo.

Para el análisis de la aplicación de la regla de conducta del art. 83.1.8, se estudiará su regulación en el CP, los antecedentes tanto en el ordenamiento jurídico español y en otros ordenamientos extranjeros del llamado *alcolock*, que es el nombre con el que se conoce al dispositivo tecnológico de bloqueo de arranque de los automóviles. Nos referiremos a la implantación de la regla de conducta del art. 83.1.8 del CP en el ordenamiento penal español, así como a los principales problemas detectados en aras a su aplicación y ejecución, todo ello desde un análisis crítico de la misma.

La exposición de motivos de la LO 1/2015, de 30 de marzo, en su apartado I establecía que uno de los objetivos de la reforma en lo relativo a la suspensión de la pena privativa de libertad era «incrementar la eficacia de la justicia penal» y en el apartado IV se determinaba que el legislador buscaba «dotar de una mayor flexibilidad» a la pena privativa de libertad. La referida exposición de motivos reflejaba la finalidad de la regla de conducta tipificada en el art. 83.1.8 del CP, que era una reivindicación de las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico, quienes durante la tramitación parlamentaria de la reforma del CP hicieron referencia a la posible instalación del dispositivo *alcolock* en los casos de conductores reincidentes. En este sentido podemos destacar la comparecencia de la Sra. Eugenia Domènech como representante de siete asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad sostenible del Congreso de los Diputados de fecha 26 de junio de 2013. También fue relevante la comparecencia efectuada por el Sr. Bartolomé Vargas Cabrera, Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial realizada en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad sostenible del Congreso de los Diputados de fecha 11 de marzo de 2015, días antes que se aprobara de forma definitiva el texto de la LO 1/2015 que incluía la regla de conducta del art. 83.1.8, al destacar que el *alcolock* es una medida interesante, especialmente para conductores multirreincidentes.

La regla de conducta del art. 83.1.8 del CP es una novedad en el sistema penal español, ya que no existen precedentes legislativos en relación con la instalación de dispositivos tecnológicos en los vehículos a motor para los condenados por delitos relacionados con la seguridad vial para suspender la pena de prisión, para obtener la libertad condicional o suspender el resto de la pena, a través de una regla de conducta. El dispositivo tecnológico al que hace referencia implícita el art. 83.1.8 del CP es el conocido en España como *alcolock*, que también admite la denominación de *interlock* más propia del ámbito anglosajón, y ello a pesar que en el texto redactado del CP no consta expresamente dicha nomenclatura. Sin embargo, la referencia al *alcolock* podemos inferirla de los debates parlamentarios donde sí se le aludía en estos términos al dispositivo finalmente introducido en el texto penal.

La aplicación de la regla de conducta estudiada puede ser interesante si tenemos en cuenta los datos del Informe del Balance de Seguridad Vial 2016 elaborado por la DGT, que establece que en el año 2016 arrojaron un resultado positivo en alcohol el 4,5 % de los conductores que se vieron implicados en un accidente. Un dato significativo es que, en España, el alcohol se halló presente como única sustancia objetivada con capacidad para afectar las facultades para el manejo de vehículos en el 18,12% de los casos de personas fallecidas en accidentes de tráfico, como ha reflejado el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses en la Memoria del año 2017.

Además, la Fiscalía General del Estado (*en adelante FGE*) determinó en el año 2017 que el 10 % de los accidentes con víctimas en vías interurbanas estuvo relacionado con el alcohol y que el 52 % de los detenidos por delitos contra la seguridad vial estaban afectados por el alcohol. Junto a los datos estadísticos, existen estudios que acreditan que el alcohol es percibido como un factor de riesgo muy importante en los accidentes de tráfico. Por todo ello, no resulta extraño que el legislador decida probar un dispositivo destinado a impedir la conjunción de alcohol y carretera.

Sin embargo, y a pesar de las evidencias existentes sobre la relación entre el consumo de alcohol y los accidentes de tráfico, la última memoria del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, presentada en el año 2018, establece que en el año 2017 los escritos de acusación por el art. 379.2 del CP han sufrido un nuevo descenso siguiendo la tónica de los últimos años, mientras que las sentencias condenatorias dictadas por esta tipología delictiva en el año 2017 han sufrido un ligero incremento, rompiendo la tendencia descendente de los últimos años. Se ha pasado de 50.552 sentencias dictadas en el año 2016 por el delito del art. 379.2 del CP a 51.085 en el año 2017. Ello puede conllevar que, de seguirse en el futuro la tendencia alcista del año 2017, la medida introducida por el legislador en 2015 podría ver ampliadas sus posibilidades de ser aplicada

## II. Antecedentes del dispositivo *alcolock*

La incorporación del *alcolock* como regla de conducta del art. 83.1.8 del CP para su aplicación a penados que lo hayan sido por la comisión de un delito contra la seguridad vial en el que haya tenido influencia el consumo de alcohol, puedan volver a poner en riesgo la seguridad del resto de usuarios de la vía. Dicha modificación legislativa, que entró en vigor en el año 2015, tiene numerosos antecedentes tanto en forma de estudios, artículos doctrinales, propuestas legislativas, etc., tanto a nivel estatal como europeo y que en mayor o menor medida han contribuido a la plasmación final de la regla de la conducta del art. 83.1.8 del CP. Uno de los estudios que analizaron el dispositivo *alcolock* fue realizado por la Universidad de Valladolid en el año 2007 con el nombre «Proyecto europeo *alcolock*. Empleo del *alcolock* en el transporte público: La experiencia en España». Este estudio incidía en el hecho que en una determinada tipología de conductores, como son los reincidentes, además de la posible multa o retirada del vehículo había que aplicar unas medidas adicionales, citándose entre ellas el *alcolock*, y planteaba su instalación como una alternativa a la retirada del permiso de conducir y no como complementaria a la misma. En el año 2008 se publicó otro estudio que fue realizado por la Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil (FITSA), en colaboración con la entidad Centro Zaragoza, que es una institución que desde hace años se dedica a investigar todo lo relacionado con la siniestralidad vial. En este estudio se analizaban hace una década las experiencias en otros países del *alcolock* y se realizaba una previsión a futuro de lo que supondría poder instalarlo en España.

Es importante destacar que la Memoria de la FGE del año 2008 hablaba del dispositivo analizado en el presente trabajo y en aquellos años lo calificaba como «Proyecto alcohol-lock», prueba evidente que era más una declaración de intenciones que algo que se viera como realmente alcanzable, aunque ya se estaba aplicando desde finales de los años noventa tanto en EEUU como en Canadá. En el mismo sentido, el Fiscal adscrito al Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, Sr. Mario Sanz Fernández-Vega en el año 2014 hacía referencia al *alcolock* como una de las medidas positivas a implantar en nuestro sistema penal para reducir los conductores reincidentes y multirreincidentes (2). En el ámbito doctrinal, MORILLAS CUEVA (3) petitionaba hace más de una década que en el ámbito de la seguridad vial debían incorporarse medios tecnológicos como el *alcolock* destacando éste como uno de los mecanismos que podrían aplicarse para reducir la accidentalidad en el ámbito viario. En el mismo ámbito, LIJARCIO CÁRCEL hace referencia al *alcolock* como una de las «soluciones tecnológicas» que se pueden aplicar en el ámbito de la seguridad básicamente orientado a conductores reincidentes (4).

El dispositivo *alcolock* fue destacado como una de las herramientas a utilizar según la Dirección General de Tráfico, que en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, hacía referencia al dispositivo considerando que debía estudiarse su aplicación a determinados colectivos como conductores reincidentes, transporte escolar o conductores profesionales. A pesar que no se citaba que debía aplicarse en el ámbito penal, sí recomendaba su implantación a conductores

reincidentes, por lo que implícitamente se hacía referencia tanto a posibles sanciones administrativas como penales por conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas.

Una de las primeras referencias en el ámbito europeo comunitario en relación con el dispositivo analizado es que la Dirección General de Energía y Transporte, dependiente de la Comisión Europea, en el año 2003 aportó fondos para implantar de forma experimental el dispositivo *alcolock* en determinados países y para grupos concretos de conductores. También en el ámbito europeo, la Comisión Europea, en el 4º Programa de Acción de Seguridad Vial de la Unión Europea 2011-2020, detallaba una serie de medidas que serían necesarias para mejorar la seguridad vial en el espacio comunitario. Algunas de ellas están relacionadas con la conducción bajo los efectos del alcohol, y en concreto se recomienda la instalación de los llamados *alcolocks* para conductores que hayan realizado la conducción en estado de ebriedad destacando que pueden **ser una de las herramientas para combatir la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas.**

El *alcolock* ha sido una de las medidas destacadas en el Manual de Medidas de Seguridad Vial del Instituto de Economía del Transporte de Noruega, que está considerado como el manual especializado más importante en materia de seguridad vial a nivel europeo, lo que evidencia que el *alcolock* es percibido con una de las propuestas innovadoras en materia de seguridad vial que han de ser implantadas de forma progresiva tanto en España como en el resto de países europeos (5). En el ámbito europeo se ha calculado que la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas genera unos 10.000 fallecidos anualmente, según datos del Consejo Europeo de Seguridad Vial (ESTC). Este organismo ha destacado que el *alcolock* puede ser una de las medidas a implementar a nivel global en la Unión Europea para reducir tan elevado número de víctimas en las carreteras europeas, y en su boletín del mes de diciembre de 2016, *Drink Driving*, se realiza un estudio normativo y de implantación del *alcolock* en algunos estados europeos. El dispositivo *alcolock* ha sido objeto de estudio y aplicación en diversos países de la Unión Europea, en los que de alguna forma se ha ido implementando en los años precedentes, siguiendo las recomendaciones de la Unión Europea, que se ha mostrado partidaria de su instalación en los vehículos que circulan por las carreteras europeas.

También a nivel europeo se decidió armonizar la regulación y funcionamiento de estos dispositivos a través de una normativa comunitaria común. A raíz de ello, la Comisión Europea creó un código común para que se pueda implantar el *alcolock* en todos los países miembros y ello se llevaría a cabo a través del carnet de conducir. El motivo es que en algunos países de la UE existía la obligatoriedad que se identificara a través de un código en el carnet de conducir al conductor profesional que por haber cometido una infracción bajo la influencia del alcohol, debía conducir vehículos que tuvieran instalado el sistema *alcolock*. Debido a que cada país tenía códigos diferentes para identificar dicha circunstancia, la UE decidió unificar el código, con el número 69, para que en toda Europa fuese el mismo y pudiese ser identificado en cualquier carretera comunitaria. Por este motivo se aprobó la Directiva de la Comisión (UE) 2015/653, de 24 de abril de 2015, por la que se modifica la Directiva 2006/126/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el permiso de conducción, que entró en vigor el pasado 15 de mayo de 2015, que ya ha sido traspuesta al Estado Español tras el dictado de la **Orden INT/1676/2016, de 19 de octubre, por la que se modifica el anexo I del Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo. Sin embargo, puede suceder que algún Estado miembro de la UE aún no posea los dispositivos *alcolock*, por lo que no expedirán permisos de conducir con dichas limitaciones.**

Que la utilización del *alcolock* a nivel europeo ha ido adquiriendo una mayor importancia en los últimos años es una evidencia ya que son muchos los países que han regulado o prevén regular su aplicación, bien en el ámbito administrativo o penal. Entre ellos destaca Finlandia, que es probablemente el país miembro de la Unión Europea donde se ha legislado de forma más amplia en relación al *alcolock* y donde, desde el 1 de agosto de 2011, es obligatoria la instalación de dicho dispositivo en todos los vehículos de transporte escolar y centros de día. El sistema finlandés prevé la imposición del *alcolock* en el ámbito penal como medida sustitutiva de la privación del derecho a conducir, siendo voluntario para penados que han sido condenados por un delito de conducción bajo la influencia del alcohol, lo que le diferencia claramente del sistema penal español.

También Suecia en el año 1999 introdujo el dispositivo de bloqueo para conductores sancionados por conducción con tasa positiva de alcohol y se implementa a través del derecho administrativo, estando previsto como alternativa a la privación del derecho a conducir. A título ilustrativo señalaremos que la política de seguridad vial en Suecia ha sido de las pioneras en estrategias innovadoras, como puede ser el *alcolock*, habiendo diseñado incluso la campaña «Visión Cero» para reducir la siniestralidad vial y el número de fallecidos en accidentes de tráfico.

Fuera del ámbito de los países nórdicos, podemos destacar a Polonia, que en los casos de penados por conducir bajo la influencia del alcohol, junto a la tradicional pena de privación del derecho a conducir, también impone la realización de cursos y puede acordarse la instalación del llamado *alcolock*. Otro país en el que está regulado el *alcolock* es Bélgica, en el que se requiere, al igual que en España, una condena judicial para que pueda ser incorporado al vehículo, y está pensado para conductores que han cometido un delito bajo la influencia del alcohol por primera vez, así como para los conductores reincidentes. Su imposición es facultativa por el juez y, a diferencia del sistema español, el penado puede seguir conduciendo sin que se vea privado del derecho a conducir. Holanda tiene prevista la instalación del *alcolock* en el ámbito administrativo, del mismo modo que en Francia, que se aplica en vehículos de transporte de viajeros o profesionales, o en Alemania, donde se utiliza en el transporte de mercancías peligrosas, pero en ninguno de los casos se impone por los tribunales penales. En el caso de Italia, el nuevo Código de Circulación italiano establece que todos los lugares públicos que se mantienen abiertos después de medianoche (discotecas, restaurantes, bares y pubs) están obligados a proporcionar a sus clientes alcoholímetros, existiendo multas para aquellos locales que no estén equipados con los alcoholímetros, de entre 300 y 1.200 euros. Para finalizar, haremos referencia a la aplicación del *alcolock* en Austria, donde el Ministerio de Transportes austríaco ha anunciado que los conductores condenados por delitos relacionados con el alcohol tendrán la opción de instalar en sus vehículos dicho dispositivo como alternativa a la prohibición de conducir, lo que puede generar agravios por razones económicas, ya que únicamente podrán instalarlo las personas con más poder adquisitivo.

Además de las recomendaciones tanto a nivel europeo como a nivel estatal, la Generalitat de Catalunya, a través de la Conselleria de Interior, elaboró el Pla Estratègic de Seguretat Viària de Catalunya 2014-2020, en el que se solicitaba estudiar la implantación del *alcolock* para determinados colectivos. Sin embargo, esta recomendación se centra en el ámbito administrativo, y a modo preventivo, sin necesidad de que existan condenas penales ni sanciones administrativas por conducción bajo la influencia del alcohol.

Tras el estudio de los precedentes que han existido del *alcolock*, cabe poner de relieve que la opción del legislador español de introducir en el CP una regla de conducta que exige el empleo de este dispositivo, se asemeja más al modelo existente en los EEUU, que se inclina más por el modelo sancionador *post delictual*, en detrimento de un modelo preventivo que es el que ha imperado históricamente en uno de los países que más ha desarrollado el *alcolock*, como ha sido Suecia, y que ha sido el pionero a nivel europeo en su aplicación.

### III. regulación en el CP, ámbito de aplicación y contenido.

La regla de conducta en la que se implementa el dispositivo *alcolock* se ubica en el art.83.1.8 del CP junto a un conjunto de medidas y requisitos que se pueden imponer al penado que solicite la suspensión de la ejecución de la pena privativa de libertad. Las reglas de conducta no tienen carácter punitivo ni de medida de seguridad, ya que se pueden imponer a personas imputables por parte de los Juzgados o Tribunales como condición para evitar la ejecución de la pena de prisión y con el objetivo que se produzca la «resocialización del delincuente» (6).

El *alcolock* será una de las condiciones que el juez puede imponer al penado, junto a la prohibición de delinquir en el plazo de suspensión para evitar el ingreso en prisión y que se ejecute la pena privativa de libertad. Como han destacado CUELLO CONTRERAS/MAPELLI CAFFARENA (7), los supuestos de suspensión condicional de la pena privativa de libertad en los que se impone una de las reglas de conducta del art. 83.1 del CP son diferentes a los supuestos de suspensión en los que únicamente se impone el período de suspensión en los que el penado no puede volver a delinquir. En efecto, las reglas de conducta del art. 83 del CP consisten en

prohibiciones y deberes que el penado habrá de llevar a cabo para que no se cumpla de forma efectiva la pena privativa de libertad impuesta y al mismo tiempo evitar la comisión de nuevos delitos.

Estas reglas de conducta pueden ser aplicadas en los casos de suspensión ordinaria y extraordinaria de la ejecución de la pena privativa de libertad, así como también en los supuestos de libertad condicional. En virtud de los arts. 80 y siguientes del CP, existe la posibilidad de suspender la pena privativa de libertad con carácter general siempre que no supere los dos años y con carácter excepcional se puede suspender la pena *ex art.* 80.3 del CP aunque no sean delincuentes primarios y la pena de prisión sea superior a dos años y *ex art.* 80.5 del CP (8) a personas que hubiesen delinquido debido a su dependencia a las sustancias que se detallan en el numeral 2ª del art. 20, en cuyo caso se pueden suspender penas privativas de libertad que no superen los cinco años. En cuanto al ámbito de aplicación, no existe impedimento para que la regla de conducta estudiada se pueda aplicar en los supuestos en los que se conceda la libertad condicional *ex art.* 90 del CP y, en último lugar, considero que también sería posible su aplicación en aquellos casos en los que se suspenda la ejecución de la prisión permanente revisable, tal como establece el art. 92.3 del CP.

Un aspecto a señalar es la duración temporal de la regla de conducta del art. 83.1.8, que ha de ir ligada al plazo de suspensión de la pena privativa de libertad que motiva su imposición, por lo que hemos de acudir al art. 81 del CP para determinarla. Podemos destacar que, en cualquier caso, el límite temporal máximo de la regla de conducta del *alcolock* no podrá ser superior a cinco años, ya que ese es el umbral máximo que establece como período de suspensión de las penas privativas de libertad.

La regla de conducta estudiada establece que el penado al que se le ha impuesto para poder conducir un vehículo a motor deberá llevar instalado el dispositivo *alcolock*. Éste verificará que, cada vez que el penado conduce, lo hace sin estar bajo la influencia del alcohol, ya que en el caso de que se detecte consumo de alcohol el vehículo no podrá arrancar, por lo que es un mecanismo que acredita que las condiciones físicas para la conducción son adecuadas y no existe consumo de alcohol.

Del redactado del CP, parece que la aplicación del *alcolock* se limita a los delitos de los arts. 379 a 385 del CP, que son los delitos contra la seguridad vial. Con todo, cabe plantearse si no hubiese sido más adecuado que se pudiera aplicar a todo conductor penado por un delito cometido con un vehículo a motor o ciclomotor, y así incluir también los homicidios o lesiones por imprudencia cometidos con vehículo a motor o ciclomotor. En su momento, la FGE preconizaba en el año 2016 que la regla de conducta estaba dirigida a los penados que hubieran sido condenados por la comisión de un delito del art. 379.2 del CP, bien sea por este único delito o bien en concurso con algún delito contra la vida o integridad corporal de las personas de los arts. 142 o 152, es decir, habiendo causado lesiones o bien el homicidio por imprudencia, en cuyo caso se aplicará la regla concursal del art. 382 del CP (9). Considero que el ámbito de aplicación quedará únicamente reducido a estos supuestos, ya que, además de que se haya cometido un delito relacionado con la seguridad vial con la influencia del alcohol en la conducción, es necesario que se haya impuesto al penado una pena privativa de libertad. Este segundo requisito limita de forma evidente su posible ámbito de aplicación, ya que el art. 379.2 del CP sí prevé la imposición de la pena privativa de libertad, al igual que sucede con los delitos tipificados en los arts. 142 o 152 del CP. El ámbito de aplicación parece tener un recorrido limitado, debido a la triple penalidad alternativa que existe en el art. 379.2 del CP, de prisión, multa o trabajos en beneficio de la comunidad, ya que la regla de conducta del art. 83.1.8 del CP únicamente se podrá acordar en aquellos casos en que al penado se le imponga pena privativa de libertad.

Existe un tipo delictivo de los delitos contra la seguridad vial que *a priori* cumpliría los requisitos para aplicar el *alcolock* y es el art. 383 del CP, que tipifica como delito las conductas de negativa a someterse a las pruebas establecidas para el control de alcohol o drogas. Además, el tipo penal prevé que la pena que se imponga en este delito sea la pena de prisión de seis meses a un año de duración, por lo que es tributaria de suspensión. En este caso, no parece que deba haber óbice alguno para que se pueda imponer al penado condenado a pena privativa de libertad la instalación del llamado *alcolock-interlock* como regla de conducta. Por el contrario sí considero acertado que la

regla de conducta estudiada no se aplique en los delitos del art. 384 del CP, al ser delitos meramente formales relacionados con el ámbito administrativo y en los que no es necesario para su comisión la ingesta de alcohol. Asimismo tampoco estimo adecuado que el *alcolock* se implemente en los delitos del art. 385 del CP, al ser tipos delictivos en los que no es necesario para su comisión el haber utilizado un vehículo a motor o ciclomotor, por lo que carece de sentido imponer una regla de conducta sobre el vehículo, ya que no habrá sido el instrumento con el que se ha cometido el delito (10).

En tercer lugar, analizaremos cuál es el contenido de la regla de conducta del art. 83.1.8 del CP, que es la prohibición de conducir vehículos a motor que no tengan instalado el dispositivo *alcolock* y que puede calificarse como una obligación inhabilitante, ya que el penado estará inhabilitado para conducir el vehículo a motor si no tiene instalado el dispositivo que ha sido acordado judicialmente. Dicho precepto fue aprobado por el legislador pensando en el llamado *alcolock*, ya que es el dispositivo tecnológico que mejor se adecua al redactado, siendo una muestra de ello es que tanto el debate parlamentario como las posteriores críticas de la FGE apuntan a que su contenido queda limitado al *alcolock*. También relacionado con el contenido del art. 83.1.8, el texto del CP parece estar limitado únicamente al alcohol y el legislador no ha previsto que la regla de conducta del art. 83.1.8 pudiera aplicarse a conductores que tengan antecedentes de consumo de drogas tóxicas, así como tampoco se analiza la posibilidad de limitar la velocidad en los vehículos a motor o ciclomotores. Además, al señalar el art. 83.1.8 del CP a las condiciones físicas del conductor puede inferirse que hace referencia a que el conductor no se encuentre bajo la influencia de bebidas alcohólicas (11), ya que en ningún momento se deduce que haga referencia a otras circunstancias como podría ser la velocidad. Es por ello que, en cuanto al contenido del art. 83.1.8 del CP, estimo que está limitado a ser aplicado a conductores que hayan sido condenados por la comisión de un delito de conducción bajo la influencia del alcohol del art. 379.2 del CP, es decir, por una conducción embriagada o tasas por encima de 0,60 mg/l aire espirado.

El redactado del art. 83.1.8 del CP no hace referencia a los ciclomotores, por lo que puede resultar en cierto modo ineficaz, ya que, si hacemos una lectura estricta del precepto, únicamente podría aplicarse a los vehículos a motor, no existiendo ningún problema en que el penado pudiera conducir un ciclomotor bajo la influencia del alcohol. Ante dicho vacío legislativo sería recomendable que *de lege ferenda* se ampliara el redactado del precepto para incluir también a los ciclomotores, aun cuando debe tomarse en cuenta que, si bien existen avances tecnológicos que sí posibilitarían dicha posibilidad, su coste económico es elevado.

En último lugar, en relación con el funcionamiento del dispositivo, éste tiene la finalidad de evitar el arranque del vehículo si detecta que el conductor que sopla tiene una cantidad de alcohol que supera la establecida legalmente (12). Cada vez que el vehículo ha de ponerse en marcha, el conductor ha de soplar y si el nivel de alcohol es positivo no podrá arrancar el motor, pudiéndose determinar previamente qué nivel de alcohol o tasa ha de regir en cada caso concreto. En cuanto al funcionamiento, existe un déficit en el redactado del art. 83.1.8, ya que no se indica si la tasa que ha de instalarse en el dispositivo es la tasa penal de 0,60 mg/l aire, o bien la tasa administrativa, que bien puede ser la genérica de 0,25 mg/l aire o la específica de 0,15 mg/l aire (13). Como posición personal, estimo más adecuada que la tasa a predeterminedar en el *alcolock* sea la tasa penal, dado que precisamente se ha de aplicar en una regla de conducta que deriva de una condena penal, aunque sería recomendable que dicha ausencia de concreción en la tasa fuera resuelta por el legislador y se especificara en el texto del artículo.

#### IV. Criterios de aplicación

Una vez definida la ubicación en el CP de la regla de conducta y su ámbito de aplicación, determinaremos qué criterios siguen los Tribunales para su aplicación. En primer lugar, un requisito objetivo es que se haya impuesto la condena por un delito contra la seguridad vial que conlleve la pena privativa de libertad, siempre que la misma no exceda de los cinco años *ex art.* 80 del CP. Podemos señalar que el juzgador no está obligado a imponer siempre una regla de conducta de entre las que aparecen detalladas en el art. 83.1 del CP, al ser una opción facultativa (14) que impondrá siempre que lo considere necesario atendiendo a las circunstancias personales del

penado y concurrentes en los hechos. Además, con el redactado del CP un criterio que ha de imperar en la aplicación de las reglas de conducta es el de la proporcionalidad, ya que se ha de valorar el delito cometido, la idoneidad de la regla de conducta así como que la misma sea proporcionada en cuanto al plazo por el que se impone y se suspende la pena originaria impuesta (15). Al no existir un criterio taxativo, se desconoce si se aplicará en todos los casos, únicamente en aquellos conductores reincidentes o bien se atenderá al criterio de gravedad cuando por ejemplo existan personas lesionadas o fallecidas en un accidente en el que exista una tasa positiva de alcoholemia por el conductor causante del mismo. Un parámetro que podría utilizarse para la no imposición del *alcolock* es el de la primariedad delictiva, o incluso para el caso que existiera una condena, que sea la primera que el acusado tiene por delitos relacionados con la seguridad vial.

En segundo lugar, un criterio relevante para su aplicación que aparece citado indirectamente en el precepto es el de la peligrosidad, lo que acerca la regla de conducta analizada a las medidas de seguridad, y difumina en aquella la línea que divide a los imputables de los inimputables. La finalidad de la imposición de estas reglas de conducta es la de evitar que se cometan por el penado nuevos hechos delictivos similares a aquellos por los que ha sido condenado (16), ya que ha sido calificado como un deber o prestación «de control» (17). El pronóstico de la peligrosidad sin duda alguna será el más difícil de poder discernir por parte de los Tribunales que deban de aplicar o por el contrario descartar la imposición de esta regla de conducta, por lo que será importante la hoja histórico-penal de antecedentes penales para comprobar si existen condenas previas relacionadas con delitos contra la seguridad vial en el conductor penado. Tampoco sería descartable que el juzgado penal pudiera realizar una consulta en la base de datos de la DGT a través del Punto Neutro Judicial para comprobar si existen sanciones administrativas por conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, aunque dicho parámetro no lo considero adecuado, ya que nos hallamos ante dos ámbitos diferentes del Derecho.

En tercer lugar, hemos de señalar que en la aplicación de la regla de conducta del art. 83.1.8 del CP existe una cuestión que deberá ser resuelta en un futuro por la jurisprudencia, como es la posible aplicación retroactiva del *alcolock* para hechos acaecidos previamente a su entrada en vigor, es decir, con anterioridad a la reforma del CP del año 2015, operada por la LO 1/2015. Siendo conscientes de la prohibición de retroactividad que impera como principio limitador del Derecho penal, cabe en este caso plantear la posibilidad de aplicar una regla de nuevo cuño a una suspensión que debe decidirse tras la entrada en vigor de la ley de 2015 pero por hechos cometidos antes de su aprobación. Al respecto cabe señalar, por un lado, que, al ser la suspensión de la ejecución de la pena privativa de libertad con imposición de una regla de conducta una opción que puede evitar el ingreso en prisión del reo, podría acordarse. Sin embargo, por otro lado, desde el punto de vista del penado, es evidente que, si el Juzgado o Tribunal, para suspender la ejecución de la pena privativa de libertad, decide imponer la regla de conducta estudiada con efectos retroactivos por hechos anteriores al año 2015, puede ser más gravoso para el mismo, ya que, para evitar el cumplimiento de la pena de prisión, tendrá que cumplir una regla de conducta que no estaba vigente en el momento que cometió los hechos por los que ha sido condenado.

También hemos de hacer referencia a la legitimación para la solicitud de imposición por el Juzgado de la regla de conducta del art. 83.1.8 del CP. Ésta ha de ser peticionada bien por el Ministerio Fiscal o acusaciones e incluso a la vista de que lo que se pretende es la suspensión de la ejecución de una pena privativa de libertad, nada obstaría a que pueda ser acordada de oficio por el mismo Juzgado encargado de suspender la ejecución de la pena. Además de ello, si analizamos el art. 83.1 del CP, podemos comprobar que, junto a la regla de conducta estudiada, pueden imponerse otras que el juzgador considere procedente, como podría ser la del art. 83.1.6, de participar en programas de formación vial o bien la establecida en el art. 83.1.9, que es una especie de «cajón de sastre» en el que se puede incluir cualquier otro deber que se considere adecuado para evitar la reincidencia del penado. En relación a estos deberes regulados en el art. 83.1.9, son los únicos en los que el penado deberá mostrar su conformidad de forma expresa, aunque en relación al resto de forma implícita también estará obligado a aceptarlos si quiere que se suspenda la pena privativa de libertad (18). Por último, señalar que el *alcolock* se podrá aplicar de dos formas distintas: bien directamente en la sentencia que se dicte, bien a través de un auto que acuerde la suspensión de la ejecución de la pena privativa de libertad con determinadas



condiciones, siendo ambas resoluciones recurribles por todas las partes del procedimiento.

## V. Ejecución de la regla de conducta y cuestiones problemáticas

En este apartado analizaremos cómo se ejecuta la regla de conducta establecida en el art. 83.1.8 del CP. En concreto, se determinará qué organismos son los encargados de su control, así como las vicisitudes que pueden acaecer en la fase de ejecución y la posible infracción del principio *non bis in idem* en aquellos casos en los que el penado inutilice el dispositivo.

Para definir el marco normativo de la ejecución de la regla de conducta, hemos de acudir al art. 83.4 del CP (19), donde se determina la forma en la que ha de controlarse el cumplimiento de las reglas de conducta, entre ellas la analizada del art. 83.1.8 del CP. Además de la normativa penal, hemos de hacer referencia a la normativa extrapenal, que es el Real Decreto 840/2011, de 17 de junio por el que se establecen las circunstancias de ejecución de las penas de trabajo en beneficio de la comunidad y de localización permanente en centro penitenciario, de determinadas medidas de seguridad, así como de la suspensión de la ejecución de las penas privativas de libertad y sustitución de penas.

Con carácter general, el control de las reglas de conducta impuestas por el órgano jurisdiccional para dejar en suspenso las penas de prisión corresponde a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y, para el caso que éstos detecten un incumplimiento por parte del penado en algún control, ya sea preventivo y aleatorio, deberán informar al juez de ejecución. Sin embargo, la doctrina mayoritaria considera que el control de la regla de conducta del art. 83.1.8 corresponde a los servicios de gestión de penas y medidas de la Administración Penitenciaria (20). En este sentido, la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias del Ministerio del Interior dictó en fecha 18 de diciembre de 2015 la Instrucción I-10/2015 sobre «*Los nuevos programas de intervención de penas y medidas alternativas. Procedimientos y metodología*», en la que específicamente se hace referencia a la regla de conducta del art. 83.1.8 del CP. A nivel de Catalunya, que es la única Comunidad Autónoma que tiene competencias exclusivas en materia penitenciaria, no existe ninguna instrucción al efecto en relación a cómo se ha de ejecutar la regla de conducta por parte de los Servicio de Medidas Penales alternativas. En la regla de conducta del art. 83.1.8 del CP nos hallamos ante una ejecución mixta penal-administrativa, del mismo modo que sucede con la pena de TBC. Sin embargo, en relación al posible incumplimiento de la pena de TBC se remite oficio al Juzgado de Vigilancia Penitenciaria mientras que en el cumplimiento de la regla de conducta del dispositivo *alcolock* quien ha de conocer de las incidencias es el juez de ejecución penal, bien sea de lo penal, de ejecuciones o Audiencia Provincial.

Al amparo del art. 85 del CP, a diferencia de las penas, las reglas de conducta pueden ser modificadas siempre que por parte de la autoridad judicial se considere necesario, ya que puede producirse una modificación atenuatoria o agravatoria así como la revocación de la suspensión de la pena privativa de libertad. Para el caso que se produzca una agravación de las condiciones que se han de cumplir junto a la regla de conducta del art. 83.1.8 del CP, el penado no podrá negarse a su cumplimiento, ya que, si lo hiciere, la consecuencia será la no suspensión de la pena privativa de libertad y su ingreso en prisión (21). La obligación impuesta podrá ser modificada, suspendida o incluso eliminada si debido a las circunstancias personales del penado se estima que dicha regla de conducta ya no es necesario que se cumpla según se estipuló en la resolución judicial, bien auto o sentencia, que acordaba la medida.

Otra cuestión espinosa en el régimen de ejecución es la posible concurrencia del *alcolock* con la pena de privación del derecho a conducir. En estos casos, la regla de conducta no va asociada directamente a la pena de privación del derecho a conducir, sino a la sustitución de la pena privativa de libertad que hubiera podido ser impuesta. En los supuestos de concurrencia del *alcolock* junto a la pena de privación del derecho a conducir, no considero que quepa plantear una vulneración del principio de proporcionalidad de las penas ni del principio *non bis in idem*, ya que nos hallamos ante sanciones que, si bien privan o restringen en ambos casos el derecho a la conducción de vehículos, responden a fines diferentes, y en el caso de que se incumplan se generarán dos respuestas penales diferentes. El incumplimiento de la regla de conducta podrá dar lugar a la revocación de la suspensión de la pena de prisión y, en su caso, a la aplicación de la

pena privativa de libertad inicialmente impuesta, mientras que un quebrantamiento de la pena de privación del derecho a conducir dará lugar a la sanción penal del tipo del art. 384 del CP, que será bien pena de prisión, multa o TBC.

En el ámbito de la ejecución es posible que la regla de conducta y la pena de privación del derecho a conducir no coincidan temporalmente. Por ello, en aras a la prevención general, especial y los fines retributivos, sería necesario que ambas se cumplieran de forma simultánea, ya que considero que son sanciones penales complementarias y el dispositivo *alcolock* no ha de ser sustitutivo de la pena de privación del derecho a conducir. Incluso en los casos de concurrencia de ambas sanciones, cuando no coincidan temporalmente, el *alcolock* puede ser eficaz en el período que va desde la finalización de la pena privativa de derechos y el penado pueda volver a conducir hasta el período en que se establezca la finalización de la regla de conducta (22) .

Otro de los aspectos de la ejecución de la regla de conducta es la revocación de la suspensión de la pena privativa de libertad. En el caso de que el penado o bien inutilizara el dispositivo al que se hace referencia en el art. 83.1.8 del CP o bien los Servicios de Gestión de Penas y Medidas alternativas de la Administración Penitenciaria detectaran algún incumplimiento irregular, se activaría el mecanismo de la revocación de la suspensión de la pena de prisión *ex art.* 86.1.b) del CP (23) . Sin embargo, no conllevará de forma automática el ingreso en prisión del penado, ya que el Juzgador, al amparo del art. 86.2 del CP (24) , podrá o bien imponer nuevas condiciones o modificar las impuestas o alargar el período de suspensión de ejecución de la pena inicialmente acordada en el caso que se considere que el incumplimiento no ha sido grave o reiterado (25) . Éste es uno de los óbices que detectamos en el ámbito de la revocación de la suspensión de la pena privativa de libertad, ya que, al no existir un criterio normativo del concepto «grave o reiterado», deberá ser el juez *a quo* quien decida caso a caso.

El sistema vigente es diferente del existente en el anterior CP, en el que se establecía que un único incumplimiento podría dar lugar a la revocación de la suspensión, ya que el legislador ha determinado como preceptivo que, antes de revocar la suspensión, ha de oírse al Ministerio Fiscal y al resto de partes *ex art.* 86.4 del CP. A pesar que el referido art. 86.4 faculta al juzgador para ejecutar de forma inmediata la revocación de la pena privativa de libertad, considero que ello ha de ser excepcional y sólo en los casos de gravedad por riesgo de reiteración delictiva, de huida o para proteger a la víctima, hallándonos ante un mecanismo similar a las condiciones para adoptar la prisión provisional. También podemos destacar que, con anterioridad a que se proceda a la revocación de la suspensión de la pena de libertad, es preceptivo que se dé trámite de audiencia a las partes a los efectos de realizar alegaciones, siendo incluso opcional para el juzgador la posibilidad de poder celebrar una vista tal como se establece en el art. 86.4 del CP, así como realizar diligencias que puedan ser relevantes a la hora de tomar la decisión.

Para el caso de que el penado al que se le haya impuesto la regla de conducta del art. 83.1.8 del CP cometa un nuevo delito que conlleve la revocación de la suspensión, deberá cumplir con la pena del nuevo delito, ya que éste se sanciona de manera autónoma. Un ejemplo de ello podría ser que el penado condujera un vehículo a motor en el período de privación del derecho a conducir y en el período en el que tenía que utilizar el *alcolock* para conducir y fuera descubierto por la autoridad policial. En este supuesto, además de que podría ser revocada la suspensión de la pena de prisión al amparo del art. 86 del CP, podría ser imputado por la comisión de un delito del art. 384 del CP por quebrantamiento de la pena de privación del derecho a conducir y considero que ni se quiebra el principio *non bis in idem* ni el principio de proporcionalidad.

Además de los posibles quebrantamientos y revocación de la suspensión de la pena privativa de libertad, es necesario destacar varias cuestiones problemáticas que se han detectado específicamente en el ámbito de la ejecución. El primer obstáculo es el posible engaño para burlar el dispositivo, ya que podría suceder que el penado no soplara directamente y que utilizara a otra persona para poder soplar. Sin embargo, los fabricantes de dispositivos *alcolock* los han mejorado a lo largo de los años para evitar que exista un posible engaño o fraude en su utilización. Hoy en día existen modelos de *alcolock* en los que se permite, además del primer soplido, que el sujeto repita esta operación con posterioridad y de una forma aleatoria, por lo que se podría eliminar este posible fraude a la hora de cumplir con la regla de conducta impuesta, así como se puede configurar con cámara para comprobar que la persona que sopla es la que realmente está obligada

a realizarlo. También es posible configurar el dispositivo *alcolock* con soplos aleatorios cada cierto tiempo, que quedan registrados y se transmiten al centro de supervisión, lo que reduciría el posible fraude en el soplido. Incluso los más sofisticados incorporan sistemas de reconocimiento, como la lectura de huellas dactilares o del iris, para evitar que pueda soplar un acompañante y no el conductor penado que ha de cumplir la regla de conducta. Sin embargo, a mayor tecnología antifraude en el *alcolock*, mayor coste económico del mismo, lo que puede conllevar que los modelos que se impongan a los penados sean los más sencillos tecnológicamente, al ser los más económicos.

El segundo óbice que se ha detectado en la aplicación del *alcolock* es que puede suceder que el penado no posea ningún vehículo en propiedad, por lo que deberá concretarse por el juez *a quo* si dicha regla de conducta puede o no imponerse, y en caso afirmativo en qué vehículo habrá de instalarse el dispositivo durante el período de suspensión de la pena de privación de libertad. *A sensu contrario*, puede suceder que un determinado penado sea propietario de varios vehículos y el *alcolock* únicamente se instalará en uno de ellos, por lo que dejará de tener efectos si el penado puede conducir otro de su propiedad.

El tercer problema es que el conductor penado al que se le haya impuesto la regla de conducta del art. 83.1.8 pueda conducir con otro vehículo que no tenga instalado el *alcolock*, ya que bien podrá utilizar un vehículo a motor titularidad de otra persona o bien utilizar un vehículo de alquiler y únicamente dependerá del azar que sea descubierto, ya que, si no, podrá realizarlo sin problema alguno, ya que el dispositivo únicamente se puede circunscribir a un único vehículo, tal como se desprende del redactado del artículo 83.1.8 del CP.

Una cuarta dificultad que puede derivarse en el caso de que el Tribunal decida imponer el *alcolock* está relacionada con la posible estigmatización que para el penado podría suponer tener instalado el dispositivo en su vehículo. Al ser un mecanismo que puede ser visible desde el exterior del vehículo y que además tendrá que ser utilizado cada vez que se quiera iniciar la marcha del motor, e incluso pueden existir controles de verificación aleatorios, el resto de la sociedad podría saber que esa persona ha sido condenada por un delito contra la seguridad vial y se ha suspendido la ejecución de su pena privativa de libertad. La instalación del dispositivo *alcolock* podría, aunque de forma colateral, afectar al derecho a la intimidad del penado, susceptible de amparo constitucional al ser un derecho fundamental, aunque considero que ello sería el mal menor al ser el precio que el penado tendrá que pagar por evitar que se cumpla la pena impuesta.

Por último, realizaremos una especial referencia a la mayor dificultad que existe actualmente en la aplicación de la regla de conducta del art. 83.1.8 del CP, que es la derivada de sus costes económicos, y en concreto el determinar quién ha de hacerse cargo de los gastos de la instalación y mantenimiento del *alcolock*. El problema es que el artículo 83.1.8 del CP no determina quién ha de hacerse cargo de la instalación y mantenimiento del dispositivo durante el período en el que esté instalado en el vehículo, lo que podría generar un agravio para aquellos penados que no se lo puedan pagar, por lo que podría generarse una discriminación por razones económicas y vulnerarse el derecho de igualdad, reconocido en el art. 14 de la CE y susceptible de amparo constitucional. Ante dicha situación se proponen diversas soluciones: que su instalación estuviera incluida en las costas judiciales que afrontaría el penado y en caso de gozar del beneficio de justicia gratuita, asumirlo la Administración de Justicia; imponer un sistema de pago a plazos del mismo, al igual que sucede con el pago fraccionado de la pena de multa o incluso podría financiarse de forma conjunta entre el penado y el Estado o bien destinar una parte del importe de las multas que se imponen en los procedimientos judiciales por delitos contra la seguridad vial a crear un fondo público que pudiera gestionar los dispositivos *alcolock*. A título de ejemplo, en el año 2013 en Bélgica se impuso el *alcolock* a un conductor y se le obligó a hacer frente al pago de los costes, siendo un importe de 3700 €, o en el caso de Austria, donde ha de asumirlo el propio conductor siendo de un importe aproximado de 2500 € anuales, más los gastos administrativos para adaptar su permiso de conducir a la nueva situación, incluido el código europeo específico para conductores sujetos a este sistema.

A pesar de las oportunidades que el desarrollo y aplicación de estos dispositivos ofrecen en aras a posibilitar un control efectivo y en la comunidad de los penados por delitos contra la seguridad

vial, lo cierto es que su repercusión práctica ha sido por el momento escasa en el ámbito jurisprudencial. Tras estudiar la regulación en la parte general del CP de la regla de conducta del *alcolock*, sus requisitos de aplicación y forma de ejecución, analizaremos qué aplicación práctica ha tenido dicha medida en el ámbito jurisprudencial. Una de las escasas resoluciones en la que los Tribunales se han pronunciado en relación a la posibilidad de imponer el *alcolock* ha sido en el Auto de la Audiencia Provincial de Castellón de 8 de noviembre de 2016 (26), procedimiento en que el penado fue condenado, entre otros, por un delito contra la seguridad vial en el que influyó para su comisión el consumo de alcohol y se le impuso una pena privativa de libertad. La segunda es el Auto de 6 de febrero de 2017, de la Audiencia Provincial de Castellón (27), dictado en una causa en la que el conductor fue condenado por un delito contra la seguridad y existían antecedentes de problemas de consumo abusivo de alcohol por parte del mismo. La regla de conducta analizada ha sido muy poco utilizada por los Juzgados y Tribunales desde su entrada en vigor y una muestra de ello es que en el año 2016 se produjeron dos peticiones en todo el territorio nacional para la ejecución de la regla de conducta, y tres en el año 2017 (28).

## VI. Conclusiones

Es un hecho positivo que el legislador haya decidido incorporar la tecnología en el ámbito del derecho penal, para evitar la reincidencia en los delitos contra la seguridad vial. Además, y dado que los dispositivos tecnológicos cada vez están más perfeccionados será más difícil que puedan ser «burlados», por lo que puede existir una mayor certeza en la aplicación del castigo penal. También es destacable que la aplicación del *alcolock* puede tener efectos preventivos, evitando la reincidencia delictiva y mejorando la seguridad vial, al evitar que conductores que tengan una tasa positiva de alcohol puedan conducir un vehículo. Es importante señalar el carácter rehabilitador y reeducador del *alcolock*, ya que puede conllevar que los conductores a los que se les impone puedan realizar una vida normal en sociedad, y conducir siempre en condiciones idóneas sin poner en riesgo al resto de usuarios de la vía. Con independencia de que el Juzgado impusiera la regla de conducta del art. 83.1.8 del CP, para evitar posibles revocaciones o quebrantamientos de condena, sería positivo para el penado que también se acordase la imposición de una regla de conducta consistente en la realización de un programa de educación vial y, si el grado de dependencia al alcohol del sujeto lo aconsejase, que se sometiera a un programa de deshabituación de consumo de alcohol. De esta forma, la posibilidad de evitar la reincidencia puede ser mayor, ya que el penado recibirá no sólo la sanción de privación del derecho a conducir, sino que evitará el cumplimiento efectivo de la pena de prisión cumpliendo las reglas de conducta antes señaladas que se le impongan al amparo de lo establecido en el art. 83.1.6, 7, 8 o 9 del CP (29).

En segundo lugar, a pesar de no existir estudios recientes sobre cómo podría influir la instalación del *alcolock* a los efectos de reducir la siniestralidad vial y los posibles heridos o fallecidos en accidentes de tráfico, sí hemos de hacer referencia al estudio elaborado por FITSA en el año 2008. En el mismo, entre otras conclusiones, se establecía que, en el caso de que se instalara el *alcolock* en determinados grupos de conductores, como los reincidentes, o aquellos que han sufrido sanciones por motivo del alcohol, podrían reducirse los accidentes con víctimas hasta en un 65%. Atendiendo al beneficio que supondría la implantación de este sistema en determinados conductores penados, incluso sería recomendable que el propio Estado pudiese sufragar parte de los costes de su instalación en los vehículos, tal como se ha señalado en algunos trabajos que lo han analizado. En el mismo sentido, desde la doctrina, MAGRO SERVET ha destacado el *alcolock* como uno de los mecanismos para poder reducir los atropellos de un colectivo muy importante en el ámbito de la seguridad vial, como son los ciclistas (30). Es por ello que soy partidario de que la instalación del *alcolock* esté prevista en el CP como condición obligatoria para suspender la pena privativa de libertad, ya que su grado de cumplimiento y eficacia puede ser mayor. Habrá que comprobar el grado de aplicación así como de cumplimiento de la regla de conducta junto con el resto de las medidas que se puedan imponer al penado, pero *a priori* estimo que puede ser positiva en aras a que los conductores penados puedan realizar una vida en sociedad y de esta forma, entre otras cosas, poder seguir incluso tratamiento de deshabituación de consumo de alcohol para el caso de que el juzgador lo estime necesario y conveniente.

Aunque la regla de conducta del art. 83.1.8 del CP aún no tiene cuatro años de vigencia, la FGE se ha mostrado poco partidaria del *alcolock-interlock* y ha propuesto la modificación del redactado del CP para que tengan cabida otros artilugios tecnológicos, como las llamadas «cajas negras», que son dispositivos en los que pueden registrarse datos más allá de los niveles del alcohol, ya que puede comprobarse la ubicación, la velocidad, y en general, los patrones de conducción. Debido al escaso tiempo que lleva en vigor dicha disposición, tendremos que esperar unos años para comprobar si desde la jurisprudencia se aplica con frecuencia el art. 83.1.8 del CP o por el contrario tiene un carácter residual, como sucede en la actualidad. Ello es debido en gran parte a que en las condenas por el art. 379.2 existen tres penas alternativas y la pena privativa de libertad en dicho precepto únicamente suele acordarse en supuestos de reincidencia, gravedad del hecho o por la posible existencia de lesionados a raíz de la conducción embriagada. Además de lo expuesto, para una mejor aplicación y ejecución del *alcolock*, considero necesaria la reforma del art. 83.1.8 del CP en el sentido de que también se puedan incluir los ciclomotores, ya que nada se indica respecto los mismos, así como que se clarifique incluso en el propio texto normativo la tasa de alcohol con la que ha de configurarse el dispositivo analizado.

Sí que podemos señalar, que aunque lentamente, el *alcolock* se está implantando de forma progresiva en nuestra sociedad, tanto en el ámbito penal como en el administrativo, al considerarse un mecanismo útil y eficaz para mejorar la seguridad vial. Los resultados de la aplicación de la regla de conducta del art. 83.1.8 del CP son difíciles de calibrar en la actualidad, pero en todo caso su aplicación en el ámbito penal puede servir para mejorar la seguridad vial y reducir la reincidencia por conducir bajo la influencia del alcohol, así como las posibles víctimas en accidentes de tráfico.

## Notas

- (1) Art. 83.1.8 CP: *Prohibición de conducir vehículos de motor que no dispongan de dispositivos tecnológicos que condicionen su encendido o funcionamiento a la comprobación previa de las condiciones físicas del conductor, cuando el sujeto haya sido condenado por un delito contra la seguridad vial y la medida resulte necesaria para prevenir la posible comisión de nuevos delitos.*
- [Ver Texto](#)
- (2) Vid. SANZ FERNÁNDEZVEGA, MARIO, «Es necesario potenciar las medidas de reinserción social» *Revista Tráfico y Seguridad Vial, DGT*, año XXX, marzo-abril 2014, nº 225, p.14.
- [Ver Texto](#)
- (3) Vid. al respecto la opinión contra las nuevas políticas de seguridad vial de MORILLAS CUEVA, LORENZO, «Delitos contra la seguridad del tráfico: una preocupada reflexión global»; en AAVV., *Delincuencia en materia de tráfico y seguridad vial. Aspectos penales, civiles y procesales*, MORILLAS CUEVA, LORENZO (Coord.), Madrid, Ed. Dykinson, 2007, p.411.
- [Ver Texto](#)
- (4) Vid. LIJARCIO CARCEL, JOSÉ IGNACIO, «El consumo de sustancias en la conducción de vehículos, reflexiones y aproximaciones». *Revista Española de Drogodependencias*, 2015, nº 3, vol. 40, pp. 5-11.
- [Ver Texto](#)
- (5) Vid. HELVIK RUNE/ HOYE ALENA/VAA TRULS/SORENSEN MICHAEL, *Manual de Medidas de Seguridad Vial/ O manual de medidas de segurança viária*, Madrid, Ed. Mapfre, Madrid 2015.
- [Ver Texto](#)

- (6) Vid. ORTS BERENGUER, ENRIQUE/ GONZÁLEZ CUSSAC, JOSÉ.L. «La suspensión y sustitución de la pena», en ORTS BERENGUER, ENRIQUE/ GONZÁLEZ CUSSAC, JOSÉ.L, *Compendio de Derecho Penal. Parte General*. Valencia, Ed. Tirant Lo Blanch, 2017, p. 543 .
- Ver Texto
- (7) Vid. CUELLO CONTRERAS, JOAQUIN/ MAPELLI CAFFARENA, BORJA, *Curso de derecho penal: Parte general*, Ed. Tecnos, Madrid 2015, p. 281.
- Ver Texto
- (8) Art. 80.5 : *Aun cuando no concurren las condiciones 1.ª y 2.ª previstas en el apartado 2 de este artículo, el juez o tribunal podrá acordar la suspensión de la ejecución de las penas privativas de libertad no superiores a cinco años de los penados que hubiesen cometido el hecho delictivo a causa de su dependencia de las sustancias señaladas en el numeral 2.º del artículo 20, siempre que se certifique suficientemente, por centro o servicio público o privado debidamente acreditado u homologado, que el condenado se encuentra deshabitado o sometido a tratamiento para tal fin en el momento de decidir sobre la suspensión .*
- Ver Texto
- (9) Vid. Memoria FGE año 2016, p. 867.
- Ver Texto
- (10) En cuanto al ámbito de aplicación, CORELLA MIGUEL ha señalado que es absurdo que se aplique el *alcolock* en condenas por delitos que no guardan relación con el consumo de alcohol. Vid. CORELLA MIGUEL, JUAN JOSÉ, «La nueva regulación de la suspensión y sustitución tras la entrada en vigor de la reforma operada en el Código Penal por la LO 1/2015 de 30 de marzo», *Diario La Ley* nº 8552, 2 de junio de 2015 (LA LEY 3595/2015).
- Ver Texto
- (11) En relación con el hecho de que el legislador, cuando redactó el art. 83.1.8 del CP, hacía referencia implícita al *alcolock*, vid. GARCIA SAN MARTIN, JERÓNIMO, *Las medidas alternativas al cumplimiento de las penas privativas de libertad*, Ed. Dykinson, Madrid, 2015, p. 70.
- Ver Texto
- (12) En este sentido, SILVA SÁNCHEZ ya calificaba en el año 2010 el *alcolock* como un «medio de prevención fáctico», destacando que su finalidad era la de evitar que se cometieran delitos. Vid. SILVA SÁNCHEZ JESUS M<sup>a</sup>, «Una primera lección de derecho penal», AAVV en: LUZÓN PEÑA, DIEGO MANUEL (Dir.), *Derecho penal del estado social y democrático de derecho: libro homenaje a Santiago Mir Puig*. Las Rozas (Madrid), Ed. La Ley, 2011, p. 73.
- Ver Texto
- (13) En este sentido, GARCIA ALBERO se muestra partidario de que la tasa a imponer en el *alcolock* sea la administrativa. Vid. GARCIA ALBERO, RAMÓN, «La suspensión de la ejecución de las penas»; en AAVV., *Comentario a la reforma penal de 2015*, QUINTERO OLIVARES, GONZALO (Dir.), Ed. Thomson Reuters-Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2015, p. 160.
- Ver Texto
- (14) Vid. CANO CUENCA, ADORACIÓN, «Supresión de ejecución de la pena condicionada al cumplimiento de prohibiciones y deberes. Especial consideración de la expulsión de los extranjeros. La sustitución de la pena de prisión (Arts. 83, 84, 85, 86, 87, 308 bis y 89)»; en AAVV., *Comentarios a la Reforma del Código Penal de 2015*, GONZÁLEZ CUSSAC JOSE.L (Dir.), MATALLÍN EVANGELIO, ANGELA/ GÓRRIZ ROYO, ELENA (Coords.) , Ed. Tirant Lo Blanch, Valencia 2015, pp. 341-342.
- Ver Texto
- (15) En relación con la proporcionalidad, vid. MUÑOZ CUESTA, JAVIER/ RUIZ DE ERENCHUN ARTECHE, EDUARDO, *Cuestiones prácticas sobre la reforma penal de 2015*, Ed. Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor (Navarra) 2015, p.74, y CARDENAL MONTRAVETA, SERGI, «Capítulo III. De las formas sustitutivas

de la ejecución de las penas privativas de libertad y de la libertad condicional», en AAVV., *Comentarios al Código Penal. Reforma LO 1/2015 y LO 2/2015*, CORCOY BIDASOLO, MIRENTXU/MIR PUIG, SANTIAGO (Dir.), VERA SÁNCHEZ, JUAN SEBASTIÁN (Coord.), Valencia, Ed. Tirant lo Blanch, 2015, p. 333.

[Ver Texto](#)

(16) Vid. GARCIA ALBERO, RAMÓN, «La suspensión de la ejecución de las penas»; en AAVV., *Comentario... op.cit.*, p.160 y GONZÁLEZ TASCÓN, MARÍA MARTA, «Alternativas a la ejecución de las penas privativas de libertad» en AAVV., *Las consecuencias...*, *op.cit.*, p. 107.

[Ver Texto](#)

(17) Vid. RUBIO LARA, PEDRO ÁNGEL, *Teoría de la pena y consecuencias jurídicas del delito. Análisis doctrinal y jurisprudencial*. Valencia, Ed. Tirant lo Blanch, 2017, p. 65.

[Ver Texto](#)

(18) En relación con el requisito de aceptación expresa de las reglas de conducta que se puedan imponer al amparo del art. 83.1.9 del CP, vid. GARCIA ALBERO, RAMÓN, «La suspensión de la ejecución de las penas»; en AAVV., *Comentario...*, *op.cit.*, p. 159, y CANO CUENCA, ADORACIÓN, «Supresión de ejecución de la pena condicionada ...»; *op.cit.*, p.347.

[Ver Texto](#)

(19) Art.83.4 CP: *El control del cumplimiento de los deberes a que se refieren las reglas 6ª, 7ª y 8ª del apartado 1 de este artículo corresponderá a los servicios de gestión de penas y medidas alternativas de la Administración penitenciaria. Estos servicios informarán al juez o tribunal de ejecución sobre el cumplimiento con una periodicidad al menos trimestral, en el caso de las reglas 6ª y 8ª, y semestral, en el caso de la 7ª y, en todo caso, a su conclusión.*

[Ver Texto](#)

(20) Vid. CARDENAL MONTRAVETA, SERGI, «Capítulo III. De las formas sustitutivas ...», *op.cit.*, p.334, y CANO CUENCA, ADORACIÓN, «Supresión de ejecución de la pena condicionada ...», *op.cit.*, pp. 347-348.

[Ver Texto](#)

(21) Vid. VÁZQUEZ IRUZURBIETA, CARLOS, *Código penal comentado*, Barcelona, Ed. Atelier, 2015, p. 197.

[Ver Texto](#)

(22) Sin embargo, DAUNIS RODRIGUEZ considera que el *alcolock* carece de sentido una vez el penado ya ha cumplido la pena de privación del derecho a conducir. Vid. DAUNIS RODRÍGUEZ, ALBERTO, *Ejecución de penas en España. La reinserción social en retirada*. Granada, Ed. Comares, 2016, p. 254.

[Ver Texto](#)

(23) Art.86.1.b) CP: *El juez o tribunal revocará la suspensión y ordenará la ejecución de la pena cuando el penado. b) Incumpla de forma grave o reiterada las prohibiciones y deberes que le hubieran sido impuestos conforme al artículo 83, o se sustraiga al control de los servicios de gestión de penas y medidas alternativas de la Administración penitenciaria.*

[Ver Texto](#)

(24) Art.86.2 CP: *Si el incumplimiento de las prohibiciones, deberes o condiciones no hubiera tenido carácter grave o reiterado, el juez o tribunal podrá: a) Imponer al penado nuevas prohibiciones, deberes o condiciones, o modificar las ya impuestas. b) Prorrogar el plazo de suspensión, sin que en ningún caso pueda exceder de la mitad de la duración del que hubiera sido inicialmente fijado.*

[Ver Texto](#)

(25) Vid. GONZÁLEZ TASCÓN, MARÍA MARTA, «Alternativas a la ejecución de las penas privativas de libertad» en AAVV., *Las consecuencias jurídicas del delito*, ROCA DE AGAPITO, LUIS (Dir.), Ed. Tirant lo Blanch, Valencia, 2017, p. 110-11.

[Ver Texto](#)

(26) Vid. AAP Castellón, núm. 775/2016, sección 1ª, de 8 de noviembre de 2016, ponente Ilmo. Sr. Pedro Luis Garrido Sancho (ROJ AAP CS 268/2016).

[Ver Texto](#)

(27) Vid. AAP Castellón, núm. 94/2017, sección 1ª, de 6 de febrero de 2017, ponente Ilmo. Sr. Pedro Luis Garrido Sancho (ROJ AAP CS 119/2017), en el que se acuerda la suspensión de la ejecución de la pena privativa de libertad, con la imposición de una serie de reglas de conducta, entre ellas el *alcolock*.

[Ver Texto](#)

(28) Vid. Memoria de la FGE del año 2017, p. 583, y Memoria de la FGE del año 2018, p. 664. En relación con las previsiones sobre la escasa aplicabilidad de la regla de conducta del art. 83.1.8 del CP, vid. ORTEGA CALDERÓN, JUAN LUIS «*La revocación de la libertad condicional tras la LO 1/15 de 30 de marzo: competencia, partes, causas y efectos*», Diario La Ley nº 8944, 20 de marzo de 2017 (LA LEY 2618/2017).

[Ver Texto](#)

(29) Coincido con lo expresado por ABEL SOUTO, ya que la regla de conducta del *alcolock* puede ser eficaz para evitar la reincidencia sin la necesidad de ingreso en prisión del penado. Vid. ABEL SOUTO, MIGUEL, *La suspensión de la ejecución de la pena tras la Ley Orgánica 1/2015*, Valencia, Ed. Tirant lo Blanch, Valencia, 2015, p. 80.

[Ver Texto](#)

(30) Vid. MAGRO SERVET, VICENTE, «Ciclistas: víctimas de delitos contra la seguridad vial sobre todo en vacaciones», *Tráfico y Seguridad Vial*, nº 219, Julio-Agosto 2017 (LA LEY 919/2017).

[Ver Texto](#)