Artículo Original

Responsabilidad penal del conductor intoxicado como hecho relevante para el Derecho Penal paraguayo

Intoxicated driver's criminal accountability as relevant fact for paraguayan criminal law Abstract

Mba'yruguata oisãmbyhýva ka'uvaire rembiaporã teerã, ko oikóva Derecho Penal paraguayo-pe guarã

Romina Manuela Toro Cardozo*
Ministerio Público. Asunción, Paraguay

Resumen

La presente investigación surge debido a los numerosos cuestionamientos que genera el hecho punible de Exposición al Peligro en el Tránsito Terrestre, por un lado se encuentra la constante interrogante de si los ciudadanos son dos veces sancionados por una misma conducta, puesto que una vez alcanzado el límite de alcohol establecido para que adquiera relevancia penal el hecho, las personas serían de igual forma sancionadas en sede administrativa; así como el aumento de este número de causas de delitos considerados como leves debido a la baja expectativa de pena que poseen, casos que además ingresan a un sistema judicial que se encuentra actualmente colapsado por el exceso de expedientes en proceso. Y por el otro, no se puede obviar el hecho de que a pesar de los esfuerzos que se realizan en la actualidad, el número de personas víctimas de lesiones graves y permanentes o incluso fallecidas, a consecuencia de siniestros en los que se encuentran presentes la ingesta de bebidas alcohólicas o el uso de drogas sigue en aumento, datos que generan tanto una preocupación como una carga para el Estado, carga entendida por el impacto que poseen tanto en el producto interno bruto como en los presupuestos de numerosos Ministerios y entidades gubernamentales. Por tales razones, es que se afirma que existen todavía numerosos vacíos sobre los cuales es necesario y urgente generar discusión. Parte de la investigación se realizó durante la estadía en las ciudades de Alcalá de Henares y Madrid – España, en el contexto del intercambio e investigación financiado por CONACYT.

*Recibido: 01.07.18 Aceptado: 10.10.18
Relatora fiscal de la Oficina Especializada en Recursos de Casación. Ministerio Público. Asunción, Paraguay.
Correo electrónico: rtoro@ministeriopublico.gov.py.
Abogada egresada de la Universidad Nacional de Asunción (2010), escribana pública por la Universidad Privada del Este (2016), especialista en Ciencias Penales por el Centro de Ciencias Penales y Política Criminal (2016), egresada del Programa de Formación Inicial para la Función Judicial (Escuela Judicial, 2015), Didáctica Universitaria por el Rectorado de la U.N.A. (2012), docente del módulo "Medios Recursivos en el sistema procesal penal" del Centro de Entrenamiento del Ministerio Público e Investigadora Académica nombrada de dicho Centro.

Palabras clave: exposición al peligro en el tránsito terrestre, abuso de sustancias, conductor intoxicado, violencia vial, siniestros viales.

Abstract

This investigation comes up due to several questionings on the punishible act of risk exposition in land transit: on one hand, there is the permanent question on the possible double penalty for one manner, since once the blood-alcohol limit for penal relevance has been reached, the people can likewise be penalized in administrative courts; as well as the increased number of cases considered as "minor", on account of the low foreseen penalty they hold, which in turn join an overloaded judiciary system, that is currently colapsed by the amount of open case files. And on the other hand, it cannot be ignored that, in spite of the efforts made by authorities, the number of victims with permanent and serious injuries, or even deads, as a result of accidents involving alcohol or drug use, remains rising. All these facts cause the State both concern and burden, understood by the impact these casualties have on the gross domestic product, and on the budgets of serveral Ministries and public institutions. For such reasons, it can be affirmed that it still exists many vacuums over which it is necessary and urgent to ignite debate. Part of the research was made during the stay in the cities of Alcalá de Henares and Madrid – Spain, within the framework of an exchange and investigation programme, financed by CONACYT. Ñemombyky.

Key words: risk exposition in land transit, substance misuse, intoxicated driver, road violence, traffic accident.

Ñemombyky

Ko jehapykuerereka oñeguenohẽ oñeñeporandu jovaipa rupi ko mba'e vai apo hérava Exposición al Peligro en el Tránsito Terrestre, tenonderãite voi, upe oñeporandu mantéva ningo pe mávapepa ikatu oñembojo'a ichupe pe sanción peteĩ tembiapo vai apokuére, ojekuaápype upe tapicha ohupytývo pe línea alcohol rehegua upe tapicha hembiapo vaíma, umi tapicha oñesansiona mante va'erã administración rupive, upéicha avei oñembopohyive hembiapo vaikue oime rire ramo jepe upe tembiapo vai ivevyive ra'e, ojekuaápype ivevyietereiha upe pena oñemoguahẽtava ichupe, ha upéva ári oiketaha peteĩ sistema judicial imbegue ha opa'ãmbáva kuatia ñemboguatápe. Ha ambue mba'e katu ndaikatu mo'ãi voi oñeñomi oñeñeha'ã hetáramo jepe ko'ãga rupi heta hetaveha oiko káso vai: jejahei vai, ñeporombyai, ñemano, ohejáva hapykuérepe pe tapicha ho'u rasava'ekue alcohol térã ho'úva péicha drogakuéra hamba'e, Ko'ã mba'e ojejuhu heta viru oipe'aha Estado-gui ha upéva opoko mbarete avei viru jeporurãre ojei rupi tetãygua mba'évagui jeýnte oñemohenda va'ekue umi Ministerio ha ambueve kuéra rembiaporã. Opa ko'ã mba'éigui, oje'e mbarete oĩha heta mba'e ojehecha'ỹva ha oñemohenda'ỹva gueteri léipe guarã ha tekotevẽva oñeñe'ẽ ko'ã mba'ére. Ko jehapykuerereka ojejapo va'ekue peteĩ hendápe ojejesareko kuri távaguasu Alcalá de Henares ha Madrid – España-pe, oikóramo guare peteĩ interercambio jehapykuere rekahára kuéra omboajeva'ekue CONACYT.

Ñe'e tee: Yvýrupi jeiko rehegua peligro, ñemokõ rasa rehegua, oka'úva omboguatáva mba'yru, violencia tapére ha mba'e vaiapo tapére.

La sociedad del riesgo y la administrativización del derecho penal

En el Paraguay, es una realidad que a la fecha es socialmente aceptable cometer infracciones contra la seguridad vial, así como perpetrar hechos punibles que afectan al tránsito terrestre, circunstancia que se agrava por otros déficits institucionales que afronta nuestro país, como lo son por ejemplo la facilidad para evitar controles, la permeabilidad de algunos agentes a cargo o incluso la deficiencia de las instituciones intervinientes en los procedimientos (ausencia de personal capacitado, falta de fiabilidad de los equipos, carencia de insumos, escaso uso de la tecnología entre muchos otros).

Todo lo expuesto guarda directa relación con el tema en desarrollo, debido a que existe un temor generalizado entre los operadores de justicia, en atención al uso excesivo del Derecho Penal para reglar las relaciones entre los miembros de la sociedad y sancionar las conductas desaprobadas por esta, lo cual en muchas ocasiones deriva en la intervención de varias ramas del derecho en un mismo hecho, con la consecuente doble sanción.

Si bien, parecería que esto solo acontece en este país, se torna interesante lo observado durante la estancia de investigación, puesto que –el uso excesivo del Derecho Penal– no es una tendencia local y sobre la materia existe abundante doctrina, la que será analizada a continuación:

> En esa línea Díez Ripollés resalta: Esa preocupación o miedo por el delito ya no se concentran en los ámbitos sociales más conscientes o temerosos de la delincuencia, sino que se han extendido a sectores sociales antes relativamente distanciados de tales sentimientos, la preeminencia de los espacios dedicados a la crónica criminal en los más diversos medios de comunicación, donde ya no es extraño que ocupe los primeros titulares, tiene que ver sin duda, aunque no exclusivamente, con el eco que tales informaciones suscitan en capas amplias de la población.
>
> Ello ha permitido que el miedo o la preocupación por el delito se hayan afincado en la agenda social entre los asuntos más relevantes y, lo que es aún más significativo, que la persistencia y arraigo de tales actitudes se hayan convertido en un problema social en sí mismo. En efecto, resulta fácil apreciar que un buen número de programas de intervención penal son diseñados, no tanto para reducir efectivamente el delito cuanto para disminuir las generalizadas inquietudes sociales sobre la delincuencia (2013, p. 77).

Es importante resaltar la posición asumida por el autor cuando afirma que gran cantidad de programas de intervención en el ámbito del derecho penal son diseñados solo para satisfacer la necesidad de disminuir en la sociedad las inquietudes que surgen a partir del delito y así aumentar la sensación de seguridad; sin embargo, con esto no cumplen el propósito para el cual realmente fueron diseñados, ya que por sobre todo debe tener como fin la reducción del tipo de delito al que se pretende atacar.

En su obra Política Criminal y Derecho Penal, el mismo autor trae a colación los riesgos que se generan cuando se introduce al Derecho Penal, en ámbitos en los cuales no resulta eficaz, debido a que claramente hace que se deje de lado la característica de subsidiariedad que posee, lo que deviene en actuaciones puramente simbólicas (p. 44).Al ahondar sobre esta problemática, el catedrático Fernando Miró Llinares, explica las claves del populismo punitivo, así como la creciente inseguridad vial y sostiene:

> La doctrina penal española y alemana relaciona los paradigmas de expansión y administrativización del Derecho Penal con la enorme disminución de la tolerancia hacia la inseguridad en la actual sociedad del riesgo en la que vivimos. Ya lo dijo Silva Sánchez que la sensación social de inseguridad actual no parece proporcional a la gravedad de los riesgos reales de nuestro mundo, pero al igual que ocurre con la percepción de las personas, que no puede definirse de forma objetiva, lo mismo sucede con la percepción social: la inseguridad y la demanda de intervención no tiene por qué corresponderse con los riesgos reales; puede ser que produzca temor, algo que dista mucho de ser peligroso y que, sin embargo, riesgos reales, no causen temor en la sociedad. También es posible que un fenómeno con el que se ha convivido durante mucho tiempo aparezca 'de repente' como intolerable a los ojos de la misma sociedad que antes lo aceptaba, y que todo un conjunto de conductas que eran socialmente aceptadas pasen a ser ahora reprobadas (2010, p. 149/150).
>
> En la misma obra, "Protección Penal de la Seguridad Vial", al estudiar los efectos de esta expansión, el autor explica:
>
> …podría resumirse en la tendencia exponencialmente creciente en los últimos años, de ampliación del ámbito de lo sancionado por vía penal y de la incorporación al mismo de conductas que anteriormente constituían infracciones administrativas, y que forma parte del fenómeno general que se ha venido a llamar expansión, modernización del Derecho penal o Derecho penal de la sociedad del riesgo. (Miró Llinares, p. 156/157).
>
> Al estudiar este fenómeno, otros escritores como Silva Sánchez, exteriorizan su preocupación al exponer:

> El resultado es desalentador. Por un lado, porque la visión del Derecho Penal como único instrumento eficaz de pedagogía político-social, como mecanismo de socialización, de civilización, supone una expansión ab absurdum de la otrora ultima ratio. Pero sobre todo porque, además, tal expansión es inútil en buena medida, porque somete al Derecho penal a cargas que éste no puede soportar…el Derecho Penal no constituya –ya conceptualmente– el mecanismo adecuado para una gestión razonable de los mismos (2011, p. 63/64).

Se hace claro que, desde hace años, la mayoría doctrinaria se opone a la expansión actual del derecho penal, al realizar críticas a su intervención en cuestiones que se consideran como pertenecientes a la competencia del Derecho Administrativo, circunstancia conocida también como la administrativización del Derecho Penal, puesto que este se ve compelido a accionar ante numerosos hechos que derivan en una desnaturalización de los fines propios de esta rama.

Otros autores, como Eulália Badell Amat, buscan evidenciar que los poderes públicos reclaman soluciones al Derecho Penal que no parece puedan llevarse a cabo, desde otros sectores del Derecho y esto hace que se expanda hacia todos aquellos ámbitos en lo que puedan generarse conductas negativas por la evolución de la ciencia y la tecnología. El legislador, en su labor de buscar soluciones que respondan a estos cambios sociales, debe respetar, en todo caso, que el sistema penal sea funcional y suficientemente garantista. Sin embargo, sus propuestas actuales son de expansión hacia ámbitos que han permanecido normalmente a otras ramas del Derecho y de aplicación de un sistema de garantías cada vez más laxas (2012, p. 31).

Ahonda sobre esta realidad al puntualizar que, mediante la incorporación de nuevos tipos, el legislador penaliza conductas que hasta la actualidad han sido sancionadas por el Derecho Administrativo y con la finalidad de garantizar un mayor grado de seguridad jurídica, reduce al máximo la capacidad de interpretación de las normas por parte de los jueces. Así se tipifican conductas tales como la conducción a velocidades excesivas, habiendo consumido altas tasas de alcohol o habiendo perdido la vigencia del permiso o licencia a consecuencia de la pérdida de la totalidad de puntos, siendo privados de ellos por resolución judicial o sin haberlos obtenido nunca (2012, p. 32). Esto deriva en lo que la misma autora describe como el Derecho Penal "moderno", cuya característica principal es el desvanecimiento de los Principios que lo rigen, con especial énfasis en el de ultima ratio y de subsidiariedad, con el fin de utilizar esta rama sancionadora para satisfacer todas las necesidades sociales (2012 p. 40).

Todo el fenómeno descripto, se sustenta en lo que actualmente se conoce como -la sociedad del riesgo-, concepto aplicado en el desarrollo en materia de política criminal, sobre el cual, la doctrina expone:

El discurso de la sociedad del riesgo, no solo ha tenido gran influencia en el ámbito de la sociología sino también en el sector del Derecho penal, específicamente en la política criminal. En la actualidad existen marcadas características en su evolución que no tendrían razón de ser o mejor dicho no se podrían explicar sino es a través del Derecho penal de riesgo. Si bien como lo ha señalado en su momento Mendoza Buergo, la Política criminal en el Derecho penal de riesgo *prima facie* se caracteriza por un acentuado adelantamiento de la protección penal, así como la configuración de bienes jurídicos universales (de vago contenido); ello no significa de manera alguna que la función prioritaria sea precisamente "el adelantamiento de protección, junto a la configuración de bienes jurídicos universales", pues si examinamos más allá de esto, se puede observar que la Política criminal de manera general adopta diversas formas de evitación del delito ya sea preventivas o represivo-preventivas, es decir en el campo de la Política criminal se establecen una serie de instrumentos que tienen como finalidad la evitación de la producción presente o futura del delito (Colina, 2014, p. 85/86).

Lo expuesto confirma que en la actualidad la tendencia es que el legislador *positivice* diversos tipos de conductas, anteriormente pertenecientes de forma exclusiva a la rama administrativa, a fin de que estas tomen relevancia penal, con lo cual se deja de lado el Principio de Subsidiariedad, puesto que la reacción penal se convierte en la primera intervención del Estado.

Todo eso a pesar de que no se encuentra demostrado que el revestir de la entidad suficiente al comportamiento del autor y constituirlo así en un injusto penal, trae necesariamente aparejado la disminución del ilícito que se busca prevenir a través de los hechos punibles de peligro.

El conducir intoxicado como hecho relevante para el derecho administrativo paraguayo

En el país el hecho de encontrarse bajo los efectos del alcohol, de las drogas o incluso de medicamentos que perturben la capacidad del conductor y circular al mando de un vehículo o biciclo a motor se encuentra legislado tanto administrativa como penalmente.

En dicho sentido se tiene, que ya en el año 2014 se publica la Ley n.º 5016/14, "Nacional de Tránsito y Seguridad Vial", vigente en la actualidad, a través de la cual se modifica la legislación administrativa relativa al tránsito, y delimita su campo de intervención en la búsqueda de evitar una doble punición, ya que el hecho de recibir dos sanciones por un mismo hecho generador se encuentra prohibido en la propia Constitución Nacional en el numeral 4 del artículo 17.

Corresponde aclarar que para la aplicación del principio *non bis in idem*, se exige la existencia de una triple identidad: sujeto, hechos y fundamento jurídico. Con especial énfasis en el fundamento jurídico de la sanción, porque en numerosos casos si bien tanto la persona como la conducta son las mismas, el fundamento de la punición es distinto debido a que se protegerían bienes jurídicos distintos.

Así se tiene que compete a este ámbito del derecho sancionar las infracciones administrativas, ya que a través de estas se pretende de forma general ordenar los diversos sectores de la actividad, en este caso el tránsito vial, el que se ve reforzado a través de la aplicación de sanciones como ser la pérdida de puntos, multas, inhabilitaciones, etc.

Al momento de sancionar una infracción administrativa, la autoridad competente no se encuentra obligada a seguir criterios de lesividad o peligrosidad concreta como en el derecho penal, sino que debe, más bien, atender a consideraciones de afectación general, ya que se desempeña como un apoyo o un refuerzo de su gestión.

Como se especificó párrafos arriba, el marco jurídico regulador es la Ley n.° 5016/14, con su correspondiente Decreto Reglamentario, el n.° 3427/15, normas que establecen a la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, en adelante ANTSV como autoridad competente y a los agentes de la Patrulla Caminera y los de las municipales de la República como fiscalizadores.

Incluso puntualiza, que los casos en los cuales también existan indicios de la comisión de hechos punibles contra la seguridad vial se deberá dar intervención también a los agentes de la Policía Nacional y a la Fiscalía Penal de turno.

En este análisis solo se enfoca a los aspectos relacionados a los conductores intoxicados y para ello corresponde traer a colación las prohibiciones establecidas en el artículo 66 de la Ley n.° 5016/14, que dispone:

A más de ello, sobre este punto el artículo 27 del anexo del Decreto n.° 3427/2015, que reglamenta los incisos a, g, h, k, m, ñ, s, v, w y z del referido artículo 66 de la Ley n.° 5016/2014 establece:

> Artículo 27.- Prohibiciones
>
> …En el caso de ingesta de alcohol en la conducción de vehículos… y en consecuencia de detectarse más de cero mg/l de CAAL y g/L de CAAS de intoxicación alcohólica, su vehículo deberá ser retenido en un sitio seguro que deberá establecer la autoridad competente al efecto y deberá ?adicionarse la sanción por incurrir en falta leve; grave; gravísima y la prevista por el Artículo 104, y si incurriere al Artículo 153 de la Ley n.° 5016/14-…

A fin de comprender a cabalidad lo dispuesto, se tiene que en la actualidad existen dos unidades de medida utilizadas por la norma, la primera, mg/L de CAAL, equivale a miligramo de alcohol por litro de aire exhalado y se aplica a los casos en los que la persona debe espirar aire para su control; y la segunda, g/L de CAS, corresponde a gramo de alcohol por litro de sangre, valor aplicable a la extracción sanguínea.

La ley nacional de tránsito es clara al establecer que las infracciones se dividen en: leves, graves y gravísimas, para lo cual se consigna la graduación ya sea de aire espirado o de concentración por litro de sangre que se corresponde con cada una de ellas.

Las infracciones leves por intoxicación alcohólica están previstas en el artículo 111 de dicha normativa y establece los siguientes parámetros:

De 0, 001 a 0,199 mg/L de CAAL	De 0, 001 a 0,399 g/L de CAS

En caso de incumplimiento las sanciones previstas para este tipo de faltas son la amonestación o la multa de hasta 3 jornales mínimos legales.

A continuación, en el artículo 112, se encuentran las faltas graves, sancionadas con multa de 4 a 10 jornales mínimos legales, quita de puntos, o inhabilitación, cuyos valores son:

De 0, 200 a 0,799 mg/L de CAAL	De 0, 400 a 1,599 g/L de CAS

Finalmente se debe remitir a las faltas gravísimas, dispuestas en el artículo 113 que indica: "…g) La conducción en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales, h) La negativa a someterse a la realización de la prueba de alcoholemia y/o espirometría y/o testeo de estupefacientes…"

Como se puede ver, varía la técnica aplicada en la redacción, ya no utiliza la modalidad de establecer expresamente los valores que se considerarán como una falta gravísima, se limita a afirmar que esta se configurará cuando la persona conduzca en estado de intoxicación alcohólica, por estupefacientes u de otras sustancias que disminuyan sus condiciones normales.

Al realizar un análisis sistemático, se puede afirmar que se infiere el conductor cometerá este tipo de faltas cuando del examen practicado se desprenda que este supera los 0, 800 mg/L de CAAL o los 1,600 g/L de CAS, lo que también deriva en la aplicación de una multa que oscila entre los 11 a los 20 jornales mínimos legales, la quita de puntos e incluso la inhabilitación.

En conclusión, en este caso se cuenta con los valores mínimos en cada una de las unidades de medidas para configurar la falta gravísima, pero no con sus valores máximos; a más de ello es importante puntualizar que la propia norma sanciona con la misma intensidad a las personas que incumplen con estos valores como a las personas que se niegan a realizarse las pruebas de alcoholemia, espirometría o de estupefacientes.

El conducir intoxicado como hecho relevante para el derecho penal paraguayo

Tras haber explicado el campo de acción del derecho administrativo, se hace necesario ahora pasar a explicar las diferencias con el del derecho penal para lo cual se considera necesario remitirse primero a lo apuntado por la doctrina que indica: "…en líneas generales se puede afirmar que el ilícito penal se diferencia del administrativo por la intensidad del ataque al bien jurídico protegido" (Márquez Cisneros, 2016).

Según Muñoz Conde (2010) la diferencia es cuantitativa, al ser el derecho penal la última ratio se ocupa de las infracciones más graves, de las socialmente menos tolerables, mayor contenido de injusto, aplicable en la materia en la distinción de tasas de alcohol.

Sostiene Silva Sánchez (2011), que además de la diferencia cuantitativa existe una cualitativa, puesto que la administración pública no puede imponer directa o subsidiariamente penas privativas de libertad, al considerar que el juez es el único funcionario autorizado.

En ese contexto, Jesús María Silva Sánchez, sostiene que:

> Las tesis clásicas *(o del aliud)* distinguían entre ilícito penal e ilícito administrativo, atribuyendo al primero el carácter de lesión éticamente reprochable de un bien jurídico, mientras que el segundo sería un acto de desobediencia ético-valorativamente neutro. Posteriormente, sin embargo, fue consolidándose una doctrina ampliamente dominante la tesis de la diferenciación meramente cuantitativa entre ilícito penal e ilícito administrativo, según la cual lo característico de este último es un menor contenido de lo injusto (2011, p. 135).

Prosigue en su explicación al traer a colación el criterio teleológico, que en su opinión es el que se torna decisivo para diferenciar a la infracción penal de la administrativa, puesto que lo que se debe estudiar es la finalidad que cada una de las ramas del Derecho persigue.

El primero persigue proteger bienes concretos en casos concretos y sigue

criterios de lesividad o peligrosidad concreta y de imputación individual de un injusto propio. El segundo persigue ordenar, de modo general, sectores de actividad (reforzar, mediante sanciones, un determinado modelo de gestión sectorial). Por eso no tiene por qué seguir criterios de lesividad o peligrosidad concreta, sino que debe, más bien, atender a consideraciones de afectación general, estadística; asimismo, no tiene por qué ser tan estricto en la imputación, ni siquiera en la persecución (regida por criterios de oportunidad y no de legalidad) (Silva Sánchez, 2011, p.136/137).

Así se tiene que claramente los estudiosos de la materia, diferencia ambos campos por la intensidad de la lesión al bien jurídico protegido, así como por los tipos de sanciones que cada rama se encuentra habilitada a imponer, con especial énfasis en la privación de libertad, que corresponde de forma exclusiva al Derecho penal.

En esta inteligencia cabe resaltar que el Paraguay tampoco se encuentra ajeno a la introducción de este tipo de ilícitos que buscan sancionar puestas en peligro –sean estas concretas o en abstracto– a los bienes jurídicos protegidos. En el caso de los conductores intoxicados, el ámbito que la norma penal busca precautelar es el de la seguridad de las personas que intervienen en el tránsito terrestre, como una forma de precautelar daños o lesiones tanto a la vida como a la integridad física de estas.Se afirma que cuando se habla de conducir intoxicado, o se refiere a estar al mando de un vehículo en circulación, por una vía catalogada como pública, tras haber ingerido bebidas alcohólicas o sustancias enajenantes, entendidas estas como drogas prohibidas o incluso drogas permitidas que causan efectos directos sobre la habilidad del conductor de guiar su vehículo con seguridad para sí mismo y para las demás partes intervinientes en el tránsito terrestre .En la obra denominada: "Delitos de Tráfico, criterios y respuestas de los Tribunales penales en seguridad vial", los autores condensaron extractos jurisprudenciales correspondientes a los órganos jurisdiccionales españoles, a modo de exponer la visión de los magistrados con relación a los llamados delitos contra la seguridad vial, es así que al hablar de "conducción" según Álvaro López y Perdices López refieren:

> …es la conducción de un vehículo a motor, lo que supone el guiado del mismo por parte del sujeto activo a través de una vía pública, sin que el tipo exija una conducción durante determinado espacio de tiempo o recorriendo un mínimo de distancia, con lo que debe entenderse por conducción el mero movimiento del automóvil, bajo la acción del sujeto activo, por una vía pública y en condiciones tales de poder, en abstracto, causar algún daño (2010, p. 55).

Si bien parecería una obviedad, pero es importante indicar que, para la conducción de un vehículo a motor, se requiere previamente contar con la

habilitación administrativa que acredita que la persona física, durante el periodo de validez del registro, reúne todos los requisitos previamente establecidos para asegurar que es apta para circular al mando de un vehículo en la vía pública.

> En esa línea Díaz Fraile sostiene que la conducción de vehículos a motor y ciclomotores exige haber obtenido previamente el preceptivo permiso o licencia de conducción, que son las autorizaciones administrativas que responden a la figura clásica de la autorización y que permiten a la Administración verificar que el conductor reúne los requisitos de capacidad, conocimiento y habilidad necesarios para la conducción del vehículo (2017, p. 31).

Ahora bien, al describir la intoxicación, ya se consignó que esta puede provenir tanto de la ingesta de bebidas que contienen etanol, conocidas estas como bebidas alcohólicas o por el uso de sustancias, consignadas en la ley como enajenante, las cuales son genéricamente denominadas como "drogas".

La Organización Mundial de la Salud, en su glosario de términos, desde 1994 define al alcohol como:

> En terminología química, los alcoholes constituyen un amplio grupo de compuestos orgánicos derivados de los hidrocarburos que contienen uno o varios grupos hidroxilo (-OH). El etanol (C2H5OH, alcohol etílico) es uno de los compuestos de este grupo y es el principal componente psicoactivo de las bebidas alcohólicas. Por extensión, el término "alcohol" se utiliza también para referirse a las bebidas alcohólicas.

Mientras que a la palabra droga, se la conceptualiza como:

> Término de uso variado. En medicina se refiere a toda sustancia con potencial para prevenir o curar una enfermedad o aumentar la salud física o mental y en farmacología como toda sustancia química que modifica los procesos fisiológicos y bioquímicos de los tejidos o los organismos. De ahí que una droga sea una sustancia que está o pueda estar incluida en la Farmacopea. En el lenguaje coloquial, el término suele referirse concretamente a las sustancias psicoactivas y, a menudo, de forma aún más concreta, a las drogas ilegales. Las teorías profesionales (p. ej., "alcohol y otras drogas") intentan normalmente demostrar que la cafeína, el tabaco, el alcohol y otras sustancias utilizadas a menudo con fines no médicos son también drogas en el sentido de que se toman, al menos en parte, por sus efectos psicoactivos (World Health Organization, 1994).

Dentro de lo que se conoce genéricamente como droga, también puede hablarse de aquellas que son catalogadas como ilegales, esto debido a que en el país su

producción, venta o consumo se encuentran prohibidos, a contrario sensu se puede afirmar que las denominadas legales, son aquellas que cuentan con autorización para ser producidas, vendidas o distribuidas para el consumo, en ciertos casos pueden requerir de prescripción médica, pero en otros pueden ser incluso de venta libre.

Sobre el punto, la doctrina que aporta Gómez Pavón indica:

> Se puede cons iderar en general, drogas capaces de influir en la conducción y, en consecuencia, poner en peligro la seguridad del tráfico, los estimulantes y sedantes del sistema nervioso, analgésicos centrales, sedantes motores, antidepresivos y antibióticos, aunque en muchos de estos casos la droga sea ingerida bajo control médico, planteándonos entonces el problema bajo otro aspecto, ya que el sujeto puede desconocer los efectos que estas sustancias causan sobre el manejo del vehículo. Amado Vega renuncia a la división de drogas y estupefacientes, clasificándolos por sus efectos en drogas narcóticas o no. Serían narcóticas el alcohol, barbitúricos, anfetaminas, cocaína, marihuana, phencididina; y no narcóticas los opiáceos.
>
> El segundo subgrupo está constituido por los estupefacientes. Mientras en el caso anterior no se trataban en su totalidad de drogas prohibidas por la ley, los estupefacientes se consideran drogas prohibidas, tanto en su tráfico como venta, elaboración o producción, siendo numerosos los convenios internacionales sobre ellos. Se considera estupefaciente toda sustancia que produce una disminución o paralización de las funciones intelectuales. (2010, p. 45)

Así las cosas, corresponde indicar que el Código Penal paraguayo establecía en el Capítulo III, denominado “Hechos Punibles contra la seguridad de las personas en el tránsito”, el tipo penal denominado Exposición a Peligro del Tránsito Terrestre, estipulado en el artículo 217, cuyo primer numeral transcribo a continuación, puesto que es la base del presente trabajo de investigación.

> El que dolosa o culposamente:
>
> 1). Condujera en la vía pública un vehículo pese a no estar en condiciones de hacerlo con seguridad a consecuencia de la ingestión de bebidas alcohólicas, dando u otras sustancias enajenantes, de defectos físicos o síquicos, o de agotamiento… será castigado con pena privativa de libertad de hasta dos años o con multa.

Ahora bien, es importante mencionar que a través del artículo 153 de la Ley Nacional de Tránsito se modifica el numeral 1 del artículo 217 de la Ley n.° 1160/97 “Código Penal paraguayo”, antes transcripto, el cual pasa a denominarse Exposición al peligro en el tránsito terrestre, cuyo texto vigente queda redactado de la siguiente manera:

> El que dolosa o culposamente:
>
> 1) Condujera en la vía pública un vehículo pese a no estar en condiciones para

hacerlo con seguridad a consecuencia de la ingestión de bebidas alcohólicas, dando un resultado superior al límite máximo de miligramo de alcohol por litro de aire exhalado o gramo de alcohol por litro de sangre establecido como falta gravísima en la ley de tránsito, u otras sustancias estupefacientes o sicotrópicas legales o no, de defectos físicos o psíquicos, o de agotamiento, que alterasen notoria o legalmente su habilidad para conducir.

Se aclara que el uso de las negritas es al solo efecto de visualizar cuáles fueron los cambios introducidos al numeral 1, en comparación a la redacción anterior.

Una vez más se tiene que la norma penal habla de la conducción en la vía pública, a pesar de que la persona no se encuentra apta para hacerlo con lo cual crea un riesgo para los demás debido al estado de intoxicación por consumo de bebidas alcohólicas o de estupefacientes, sin embargo, la variación importante la realiza al establecer el punto a partir del cual el consumo de bebidas derivadas de etanol se convierte en penalmente relevante.

A simple vista se tiene que la norma estipula que el −resultado− que da la persona debe ser −superior al límite máximo− de miligramo de alcohol por litro de aire exhalado o gramo de alcohol por litro de sangre −establecido como falta gravísima en la ley de tránsito−, lo que hace que nuevamente me remita a la Ley Nacional de Tránsito, la cual claramente en su artículo 113, literal g, se limitaba a establecer: “La conducción en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales”.

Como se expuso en el apartado anterior, del análisis de la normativa en su conjunto, se infiere que, con relación a la falta gravísima, solo existe una tasa mínima para su configuración (desde 0, 800 mg/L de CAAL o desde 1,600 g/L de CAS). En materia administrativa esto no representa ningún problema, ya que toda persona que supere dichos valores será pasible de la aplicación de una sanción.

Sin embargo, el problema se da en el campo de intervención del Ministerio Público, como titular de la acción penal pública, puesto que se evidencia que al no existir uno de los requisitos establecidos por la ley, puntualmente el límite máximo de miligramo de alcohol por litro de aire exhalado o gramo de alcohol por litro de sangre establecido como falta gravísima, la conducta de la persona no puede configurarse en dicho ilícito penal, con lo cual mal podría existir doble punición cuando solo uno de los campos es el que legalmente se encuentra habilitado a imponer las sanciones.

Al solo efecto de culminar con la diferenciación entre el ilícito penal y la

infracción administrativa, se debe traer a colación cuales son las sanciones que el órgano jurisdiccional se encuentra habilitado a imponer y así se tiene que como penas principales se consigna por un lado a la ‒pena privativa de libertad‒ es de hasta dos años y a la ‒multa‒, la cual se calcula en días multa y es fijada por el Tribunal, tomando como base los parámetros dispuestos por el artículo 52 del Código Penal.

Entre ellos se debe considerar las condiciones económicas y personales del autor, así como el promedio del ingreso neto que este tenga o pueda obtener en un día. Se tiene que oscila entre un mínimo 5 días multa y máximo 360 días multa. Un día multa será determinado, en por lo menos el 20% de un jornal mínimo diario para actividades diversas no especificadas y en 510 jornales de igual categoría como máximo.

Finalmente, en materia de penas se tiene a *la prohibición temporaria de conducir,* estipulada en el art. 58 del CP (Mínimo durante un mes y máximo por el lapso de un año) y la *cancelación de la licencia de conducir*, consignada en el artículo 82 del mismo cuerpo legal.

Violencia vial. Aspectos destacados del ejemplo español

Durante el transcurso de las entrevistas realizadas a los distintos operadores de justicia, tomó relevancia el uso de ciertos términos al hablar de la materia, así se tiene que una de las más llamativas es el reducido uso de la palabra ‒accidente‒, en atención a que esta implica, conforme lo señala el diccionario de la Real Academia Española ‒un suceso eventual o acción de que resulta daño involuntario para las personas o cosas‒, en su reemplazo es utilizado el vocablo ‒siniestro‒, definida, en una de sus tantas acepciones como suceso que produce un daño o una pérdida material considerable.

Al explicar la elección de palabras, los operadores de justicia indicaban que, al hablar de accidente de tránsito, implícitamente se afirma que la persona cumplió con todas las reglas de circulación y que pese a esto el hecho aconteció; sin embargo, consideran que, al hablar de siniestro vial, se podría entender este como suceso evitable si la persona cumplía con todos los estándares establecidos en materia de seguridad vial.

Incluso se constata el aumento en el debate en lo que respecta a la violencia vial, entendida esta como todas aquellas agresiones y/o transgresiones cometidas por los automovilistas.

Lo que considero resaltante del ejemplo español, es que sus operadores afirman que los cambios introducidos a la legislación que rige la circulación (influenciados

en parte por la propia Comunidad Europea), así como los estrictos controles que derivan en aplicación efectiva de sanciones más las intensas campañas en materia de seguridad vial, ayudaron al proceso de reeducación de los conductores, si bien fue uno largo, a la fecha las estadísticas demuestran la baja cantidad de personas influenciadas al volante.

De los cuadros comparativos proveídos por la Unidad de Atestados de Tráfico de Madrid, se tiene que del 01/01/17 al 26/11/17, se realizaron las siguientes pruebas de ingesta de alcohol o uso de drogas en los conductores:

En controles en la vía pública, se realizaron en total 167.475 pruebas de consumo de bebidas alcohólicas y uso de drogas, de las cuales 162.873 dieron un resultado negativo y solo 4.530 arrojaron una lectura positiva. De todo el universo de las personas evaluadas se tiene que solo 72 de ellas se negaron a realizarse los test.

Esta información denota que en gran número los conductores tienen internalizada la prohibición de conducir tras ingerir alguna de las sustancias ya mencionadas.

Ahora bien, en materia de siniestros viales, durante ese mismo lapso fueron sometidos a los controles 1.689 conductores de los cuales 795 de ellos dieron un resultado positivo al consumo de alcohol o de drogas y 841 negativos, en este apartado verifica que 53 conductores se negaron a someterse a las pruebas.

Este dato se torna relevante porque deja en evidencia que casi la mitad de los siniestros viales tienen una relación directa con la presencia de alcohol o de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas en los conductores.

Finalmente se encuentra la información relativa a las verificaciones derivadas de las infracciones viales, puesto que como ya se reseñó eran solo tres los casos en los que la autoridad se encuentra legalmente habilitada a someter a este tipo de pruebas a los conductores (controles legalmente autorizados, a los involucrados en siniestros viales o a aquellos que cometan infracciones viales), así se tiene que en este caso se realizaron 676 pruebas, de las cuales 581 personas dieron positivo, 61 dieron negativo y 34 se negaron a someterse a los controles; información que permite afirmar que 8,5 de cada 10 personas, al momento de cometer la infracción tenían rastros en su sistema de haber utilizado drogas o consumido bebidas derivadas del etanol.

Resultados Obtenidos

Si bien la intervención fiscal en este tipo de casos ya se encuentra establecida en la ley, lo que se buscó evaluar fue si correspondía mantenerla o si por el contrario se verificaba la necesidad de eliminar la relevancia penal de conducir en estado de intoxicación.

Así se tiene entonces que la principal interrogante era determinar si era necesaria la intervención del Ministerio Público, en calidad de titular de la acción penal pública, en los casos de personas que conducen bajo los efectos de alcohol o de sustancias enajenantes, sobre este punto la doctrina es clara al expresar su preocupación por la expansión del derecho penal, debido a que se deja de lado el Principio de Subsidiariedad lo que deriva en una administrativización de esta rama del derecho, puesto que en pocas palabras, faltas anteriormente sancionadas en sede administrativa, en la actualidad lo son también en sede penal, lo que en muchos casos deriva en una sobre criminalización; sin embargo, reconocen, la agilidad de la vía criminal para la obtención de algún tipo de sanción.

Con relación a la prohibición de una doble sanción, para que ambas sean consideradas como iguales, se requiere de la existencia de tres elementos, los cuales deben darse de forma conjunta: sujeto, hechos y fundamento jurídico. De las entrevistas realizadas surge que, en España también existe una sanción administrativa por conducir tras el uso o consumo de drogas o la ingesta de alcohol; de igual modo se establecieron penas, derivadas de enjuiciamientos criminales por la misma acción de conducir bajo los efectos de dichas sustancias.

Al momento de determinar cuál de las dos sanciones es la que corresponde aplicar, se utiliza como parámetro la graduación, previamente establecida en la ley como relevante administrativa o penalmente, lo resaltante es que si bien el fundamento jurídico de la sanción administrativa es la mera ingestión de ellas (separadas o en su conjunto) y estar al mando de un vehículo a motor o ciclomotor; mientras que penalmente lo que se castiga es conducir influenciado por dichas sustancias (se debe acreditar que se vio afectada su capacidad de conducir) y a pesar que podría afirmarse que poseen fundamentos distintos para su aplicación, estas dos sanciones en ningún caso coexisten.

Por tanto, para lograr evitar violaciones a la prohibición de la aplicación de una doble sanción, se estableció que cuando el resultado de la persona se encuentra comprendido dentro del rango considerado como penalmente relevante, el proceso administrativo queda suspendido hasta tanto se dicte sentencia firme.

Este queda suspendido debido a que en caso que el fallo dictado en la vía penal sea una absolución, en ese momento se reactiva la vía administrativa, debido a que lo que se pretende es que la persona infractora reciba efectivamente una sanción, y en dicho procedimiento ya no se requiere acreditar que el conductor se encontraba "bajo la influencia" de alcohol o de drogas, sino solamente demostrar que estas se encuentran presentes en la persona, ya sea porque las ingirió, inhaló, inyectó, etc.

En materia procesal/procedimental, también surgieron datos importantes como:

1. En materia de detección de alcohol en los conductores existen dos tipos de equipos utilizados por la policía, unos considerados solo como indiciarios (los resultados no pueden ser utilizados como prueba en la investigación) y otros cuyos resultados sí son considerados como pruebas propiamente dichas debido a su alto nivel de fiabilidad.
2. A los equipos se los considera fiables debido a que son anualmente calibrados por el Centro Métrico Español, ente que expide una certificación del estado del aparato, habilitándolo para su uso durante el transcurso de un año. La copia de dicho documento debe ser adjuntado a cada uno de los casos en los que se utilizó dicho instrumento, para certificar el resultado verificado.
3. A más de ello, cada equipo cuenta con un margen de error, el cual se aplica a cada uno de los resultados, circunstancia que hace que varíe (siempre a favor del procesado) el órgano competente para la persecución.
4. La ley exige que durante los procedimientos se realicen dos pruebas de forma obligatoria, entre las cuales, debe existir cuanto menos un lapso de diez minutos. De igual modo ambas deben ser practicadas por el mismo agente.
5. Como ambos instrumentos utilizados para las pruebas de detección de alcohol, miden la concentración en el aire espirado por la persona, el infractor cuenta con el derecho a solicitar una prueba laboratorial de contraste, la cual puede ser de sangre, orina o análogos, pero debe previamente depositar la suma de 180 euros. En caso de que el resultado del centro médico sea positivo, el solicitante lo abonará con el importe depositado, pero si, por el contrario, este fuera negativo, el importe le es devuelto y el gasto es absorbido por el ayuntamiento. En las actas labradas se debe dejar expresa constancia de que la persona tuvo conocimiento de este derecho.
6. En caso de que los resultados varíen en ambas pruebas y que hipotéticamente el primer resultado se encuentre en el rango de relevancia penal y el segundo dentro de la competencia administrativa, se aplica el Principio del *In dubio pro Reo*, duda favorable al investigado, lo que deriva en que el hecho sea

investigado como una infracción administrativa y no como un hecho punible.
7. Con relación a los análisis para la detección de drogas, cuentan con un test salival indiciario, el cual reacciona ante drogas como: cannabis, cocaína, anfetaminas, metanfetaminas, opiáceos. Es practicada por los efectivos policiales y arroja un resultado "positivo" o "negativo" ante la presencia de las sustancias, identifica el tipo de droga, pero no su grado de concentración; por este motivo, en caso de detectarse la presencia se realiza la segunda prueba obligatoria de contraste, que consiste en la toma de muestra de saliva para su análisis laboratorial en un centro habilitado para el efecto.
8. Las autoridades competentes solo se encuentran habilitadas a realizar controles de alcohol y drogas a los conductores, en tres casos puntuales: a) Cuando la persona comete infracciones viales; b) En los casos de siniestros viales, es obligatorio que todos los involucrados se practiquen ambas pruebas y c) En los controles preventivos, previamente comunicados y autorizados por el Ministerio del Interior.
9. Se constató que el procedimiento se encuentra estandarizado, las actas están labradas y preparadas para que sean rellenadas con los datos requeridos y estos formatos se aplican en todos los casos. A modo de ejemplo se citan las actas de: a) Reseña de las características del etilómetro (equipo utilizado para la detección de alcohol); b) Identificación de implicados y testigos; c) Inmovilización de vehículo; d) Alcoholemia positiva (prueba indiciaria);
d) Alcoholemia positiva (prueba indiciaria); e) Signos Externos, en la cual se describen los signos verificados en la persona, como su constitución física (edad, peso, altura), aspecto general, comportamiento (educado y colaborador o agresivo por ejemplo), mirada, aliento, habla, capacidad de exposición y se consignan por escrito las manifestaciones realizadas por la persona (sin importar el tenor de lo dicho por la persona durante el control); f) Determinación del grado de impregnación de alcohol en aire espirado realizado con etilómetro de precisión; g) Información de denuncia, derechos y citación al investigado no detenido; h) Comprobación de tenencia de autorización administrativa para conducir (registro); i) Información del plazo para interponer una acción civil, etc.
10. Los entrevistados sostienen que si bien, no se encuentra establecido de forma taxativa en la norma, en la mayoría de los casos, la sanción impuesta se acompaña de la pena adicional de la pérdida temporal del registro de conducir, el tiempo será determinado por la gravedad del o los hechos

cometidos. También aplican la pena privativa de libertad en los casos graves de reincidencia. 11. Debido a la cantidad de casos, introdujeron una variable al proceso penal ordinario, la cual se denomina "juicio rápido", como una forma de agilizar la culminación de investigaciones. En esta se establece que en un plazo máximo de quince días se deben poner todos los elementos recabados a disposición del juez de Instrucción para que se dicte sentencia. Conforme a su diseño procesal, toda la investigación, incluida la recolección de pruebas es realizada por la Policía y no por el Ministerio Fiscal.

12. Se observa una amplia gama de nuevos hechos punibles relacionados a la seguridad vial, entre los que se puede destacar a la conducción temeraria, entendida como el conjunto de exceso de velocidad, consumo de alcohol o uso de drogas más la puesta en peligro concreto de la vida o la integridad de las personas; y, la negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

Conclusiones

Luego de analizar la legislación nacional que rige la materia, se comprueba que con la puesta en vigencia de la Ley n.° 5016/14 "Nacional de Tránsito y Seguridad Vial", con su correspondiente Decreto Reglamentario n.° 3427/15, el Estado buscó delimitar la intervención administrativa de la penal mediante la utilización de graduaciones tanto en aire espirado como de alcohol en sangre.

Si bien dentro del fuero administrativo se subdividieron los tipos de infracciones en leves, graves y gravísimas, nuevamente distinguidas por límites en el consumo de alcohol; sin embargo el problema se suscita al intentar trazar el límite entre la relevancia penal y la administrativa, debido a que la legislación no cuenta con un tope estipulado para las faltas gravísimas, elemento que taxativamente requiere el tipo establecido en el artículo 217 del Código Penal, modificado por el artículo 153 de la Ley n.° 5016/14. Claramente, de existir dicho tope, fácilmente se podría distinguir a partir de qué momento una infracción administrativa toma relevancia penal, con lo cual se evitaría la doble punición a los conductores.

Actualmente, se considera que no debería de existir la doble punición en materia de conducción bajo los efectos del alcohol, debido a que por la deficiencia apuntada se hace inaplicable la normativa penal, lo que deriva en que pueda ser sancionada exclusivamente en el fuero administrativo.

Ahora bien, esto no sucede cuando la conducción se da tras el uso o consumo

de drogas, casos en los cuales sí podría darse una doble sanción, al respecto el ejemplo español es fácilmente traspolable a este caso, ya que su legislación hace la diferenciación administrativa (la mera ingesta) y la penal (que requiere acreditar que el conductor se encuentra influenciado por la sustancia), para concluir que ambas sanciones no pueden ser aplicadas a un mismo caso, motivo por el cual se supedita el proceso administrativo a la conclusión del proceso penal.

En caso de que en el proceso penal se condene al conductor, se resuelve el archivo del expediente administrativo, sin embargo, si, por el contrario, este concluye en una absolución se reactiva la vía administrativa a fin de sancionar al infractor, puesto que ya no se requiere demostrar que al momento de la comisión del hecho se encontraba influenciado por la sustancia. El fundamento de la reactivación es evitar la sensación social de impunidad.

Por tanto, en la actualidad corresponde profundizar sobre los fundamentos jurídicos utilizados para la aplicación, en un mismo caso, de una sanción penal, así como una administrativa, a fin de poder determinar si efectivamente en nuestro país existe o no una doble punición en materia de conducción bajo los efectos de sustancias enajenantes o de alcohol, puesto que la finalidad del Estado, es evitar que estas conductas se cometan por el peligro que generan a la sociedad en general y a las otras partes involucradas en el tránsito en particular, a través de la aplicación de una condena efectiva.

Finalmente considero necesario actualizar los equipos de detección de alcohol por unos de alta precisión, en atención a la fiabilidad de los resultados expedidos, puesto que los aparatos pueden y deben ser calibrados anualmente, lo que claramente se convierte en una garantía para la persona sometida a control. De igual modo, se requiere una inversión en test indiciarios de drogas que brinden un primer resultado al momento del control, que pueda ser luego contrastado por un examen laboratorial. Esto debido a que los trámites que se requieren para la obtención de una autorización judicial para extracción de sangres o fluidos, conjugado con el tiempo que demoran los resultados y el costo del análisis en sí, hace que los controles preventivos que se realizan en nuestro país sean casi exclusivos de alcohol, cuando que es una realidad el alto consumo de sustancias enajenantes e incluso la tendencia global es la migración del alcohol a las drogas.

Referencias

Álvaro López, María Cruz, & Perdices López, Araceli. (2010). *Delitos de Tráfico. Criterios y respuestas de los Tribunales penales en seguridad vial (1a).* Valladolid, España: Lex Nova, S.A.U.

Badell Amat, Eulália. (2012). *«Alcoholemias» y Derecho Penal. Especial atención a la práctica policial* (1a). Barcelona, España: AEAU: Agrupación de Editores i Autores Universitarios.

Blanquer, David. (2006). Curso de Derecho *Administrativo I Los Sujetos y la Actividad.* Valencia, España: Tirant Lo Blanch.

Código Penal y Ley Penal del Menor. (2017) (25°). Valencia, España: Tirant Lo Blanch.

Díaz Fraile, Francisco. (2017). *La pérdida de puntos en el permiso de conducir y los derechos fundamentales a un juicio justo y a la legalidad penal* (1o). Madrid, España: Wolters Kluwer España S.A.

Díez Ripollés, José Luis. (2013). *Política Criminal y Derecho Penal* (2a). Valencia, España: Tirant Lo Blanch.

Gómez Pavón, Pilar. (2010). *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes* (4a). Barcelona, España: Bosch S.A.

Guanes Nicoli, Manuel. (2012). *El delito de conducción temeraria. Análisis de la situación jurisprudencial.* Madrid, España: Centro de Estudios Ramón Areces, S.A.

Márquez Cisneros, Rolando. (2016). *La conducción con una determinada tasa de alcohol. Un estudio sobre la legitimidad de los delitos de peligro abstracto.* Madrid, España: Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A.

Miró Linares, Fernando. (2010). *Protección Penal de la Seguridad Vial.* Granada, España: Editorial Alea Blanca

Molina Fernández, Fernando. (2014). *Delitos contra la Seguridad Vial: su aplicación jurisprudencial.* Madrid, España: Ediciones Francis Lefebvre S.A.

Muñoz Conde, Francisco. (2017). Derecho Penal Parte Especial (21°). Valencia, España: Tirant Lo Blanch.

Muñoz Conde, Francisco, & García Arán, Mercedes. (2015). *Derecho Penal Parte General* (9°). Valencia, España: Tirant Lo Blanch.

Silva Sánchez, Jesús María. (1997). *Política Criminal y nuevo Derecho Penal.* Libro Homenaje a Claus Roxin. Barcelona, España: José María Bosch Editor.

Silva Sánchez, Jesús María. (2011). *La expansión del Derecho Penal. Aspectos de la Política Criminal en las sociedades postindustriales* (3a). Madrid, España: Edisofer S.L.

Vallespín Pérez, David. (2011). *Aspectos procesales de los delitos contra la seguridad vial* (1a). Barcelona, España: Bosch S.A.

Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial

Ley n.° 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción.

Código Penal del Reino de España

Código Penal de la República del Paraguay

Constitución de la República del Paraguay

Decreto Reglamentario n.° 3427/15. Asunción, Paraguay.

Ley de Enjuiciamiento Criminal del Reino de España

Ley n.° 5016/14 “Nacional de Tránsito y Seguridad Vial. Asunción, Paraguay.

Constitución del Reino de España

Real Academia Española

Organización Mundial de la Salud. Recuperado de:http://www.who.int/substan_abuse/terminology/lexicon_alcohol_drugs_spanish.pdf.

Fecha de revisión: 20/09/2018.