

UNIVERSIDAD DE LEÓN – FACULTAD DE DERECHO

ESTUDIO DOCTRINAL Y JURISPRUDENCIAL DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

Doctrinal & Jurisprudencial Study of Crimes
Against Road Safety

Julio de 2017

ELABORADO POR:

MARINA SÁNCHEZ ÁLVAREZ

DIRIGIDO POR LA PROFESORA DOCTORA:

DOÑA ISABEL DURÁN SECO

ANEXO 4

VISTO BUENO DEL TUTOR DEL TRABAJO FIN DE MASTER

La profesora doctora Doña Isabel Durán Seco como Tutor 1 del Trabajo Fin de Máster titulado “*Estudio Doctrinal y Jurisprudencial de los Delitos contra la Seguridad Vial*” realizado por Doña Marina Sánchez Álvarez en el Máster en Abogacía por la Universidad de León, informa favorablemente el mismo, dado que reúne las condiciones necesarias para su defensa. Lo que firmo, para dar cumplimiento al art. 15.3 del R.D. 1393/2007, de 29 de octubre.

En León a 12 de julio de 2017

VºBº

Fdo.:

ÍNDICE

Abreviaturas.....	pág. 1
<i>Abstract</i>	pág. 2
I. RESUMEN DEL TRABAJO.....	pág. 3
II. OBJETIVOS.....	pág.3
III. METODOLOGÍA.....	pág.4
IV. INTRODUCCIÓN.....	pág. 6
1. Evolución histórica de la regulación de los delitos contra la seguridad vial. Reformas.....	pág. 6
2. El bien jurídico protegido.....	pág. 9
3. Incidencia de los delitos contra la seguridad vial en la sociedad. El año 2016.....	pág. 12
4. Definiciones comunes a todos los delitos contra la seguridad vial.....	pág. 14
A. Seguridad Vial.....	pág. 14
B. Conducta activa de conducir.....	pág. 14
C. Vehículo a motor o ciclomotor.....	pág. 17
D. Peatón.....	pág. 18
E. Vía Pública.....	pág. 18
V. TIPOS DELICTIVOS.....	pág. 23
1. Delito de conducción a velocidad excesiva o bajo la influencia de alcohol o drogas: Art. 379 CP.....	pág. 23
1.1. Conducción con exceso de velocidad, art. 379.1 CP.....	pág. 24
1.2. Conducción bajo los efectos de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas, art. 379.2 CP.....	pág. 28
a. Influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas en la conducción (art. 379.2 inciso primero)	

b. Conducción con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 mgrs/L o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 g/L (art. 379.2 inciso segundo)	
2. Delito de conducción temeraria: Art. 380 CP.....	pág. 38
3. Conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida de los demás: Art. 381 CP.....	pág. 47
4. Relaciones concursales: Art. 382 CP.....	pág. 54
5. Negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia y consumo de drogas: Art. 383 CP.....	pág. 55
6. Conducción sin permiso o licencia: Art. 384 CP.....	pág. 62
7. Otras alteraciones de la seguridad vial: Art. 385 CP.....	pág. 67
8. El comiso del vehículo a motor o ciclomotor: Art. 385 bis CP.....	pág. 69
9. La reducción en grado por menor entidad: Art. 385 ter CP.....	pág. 69
VI. CONCLUSIONES.....	pág. 72
VII. ÍNDICE BIBLIOGRÁFICO.....	pág. 75
VIII. ÍNDICE JURISPRUDENCIAL.....	pág. 78
IX. WEB GRAFÍA.....	pág. 83

Abreviaturas

ART.	Artículo
BOE	Boletín Oficial del Estado
CCAA	Comunidad Autónoma
CE	Constitución española
CGPJ	Consejo General del Poder Judicial
CP	Código Penal (español)
DA	Disposición Adicional
DF	Disposición Final
DGT	Dirección General de Tráfico
ETC.	Etcétera
FGE	Fiscalía General del Estado
G/L	Gramos por litro
INTCF	Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses
KM/H	Kilómetro/s por hora
LO	Ley Orgánica
MG/L	Miligramos por litro
OM	Orden Ministerial
PÁG/S.	Página/s
RD	Real Decreto
RGC	Reglamento General de la Conducción
SAP	Sentencia de la Audiencia Provincial
SS.	Siguiente/s
STC	Sentencia del Tribunal Constitucional
STS	Sentencia del Tribunal Supremo
TC	Tribunal Constitucional
TS	Tribunal Supremo

ABSTRACT

El contenido del presente trabajo – *Estudio Doctrinal y Jurisprudencial de los Delitos contra la Seguridad Vial* – trata de abordar los tipos delictivos que recoge el Código Penal español en el Título XVII “*De los delitos contra la Seguridad Colectiva*” en su Capítulo IV bajo la rúbrica “*De los delitos contra la Seguridad Vial*”, que abarca los artículos 379 a 385 ter.

The content of this work – research about “*Doctrinal and Jurisprudence Study of Crimes Against Road Safety*” – try to tackle the criminal types contained in the Spanish Penal Code, about this theme, “Of Crimes Against Road Safety”, articles 379 to 385 ter (Spanish Penal Code).

I. RESUMEN DEL TRABAJO

En el presente trabajo se ha llevado a cabo un análisis de los Delitos contra la Seguridad Vial, estableciendo también la postura que siguen los Tribunales en cuanto a los diferentes tipos delictivos se refiere. Se ha procedido al estudio de cada una de las conductas tipificadas como delitos contra la seguridad vial, así como también se ha señalado cuál es el bien jurídico protegido en cada precepto y los requisitos necesarios para que concurran los mismos

Palabras Clave: seguridad vial, vehículo a motor, ciclomotor, vía pública, conducción.

Key words: road safety, motor vehicle, moped, public street, conducting.

II. OBJETIVOS

Con este trabajo – *Estudio Doctrinal y Jurisprudencial de los Delitos contra la Seguridad Vial* – he querido analizar y plasmar todos los preceptos que recoge el Código Penal español en materia de Seguridad Vial, pues considero que es una cuestión que tiene gran incidencia en la sociedad y que el número de víctimas mortales por la concurrencia de estos delitos, tanto a nivel nacional como a nivel mundial, es sorprendentemente alto teniendo en cuenta los datos y estadísticas que representan en pleno siglo XXI. Objetivos clave:

- Cuestiones previas relacionadas con la definición concreta de seguridad vial, conducción, vehículo a motor o ciclomotor, vía pública, peatón, bien jurídico protegido, entre otros.
- Análisis de las principales reformas que ha sufrido cada precepto, aquellos que han sido derogados y aquellos por el legislador a lo largo de los años.
- Aclarar cuál es la conducta típica que conlleva la comisión de cada uno de los tipos delictivos que atentan contra la Seguridad Vial, así como un análisis específico de cada una de las acciones que en él se describen, señalando para ello la interpretación seguida tanto por la doctrina mayoritaria como por la jurisprudencia.
- Especificar los requisitos y elementos que han de concurrir para apreciar la atipicidad de ciertas conductas, señalando cuáles son éstas y cómo son interpretadas por la Jurisprudencia.

- Me he basado en un estudio doctrinal de cada uno de los tipos delictivos, las distintas posturas que coexisten en base a los mismos y he hecho referencia a parte de la jurisprudencia que ha ido acompañando paralelamente el tema.

Considero necesario tomar conciencia de la gravedad del tema, de la cantidad de víctimas mortales que podían haberse suprimido por el simple hecho de comportarse de una manera racional, tomando conciencia de la gravedad que implica consumir tanto alcohol como drogas tóxicas y resto de sustancias en la conducción, así como la conducción a velocidad excesiva, creyendo algunos que circulan solos, sin respetar la vida de los demás conductores, ocupantes del vehículo, peatones, etc.

III. METODOLOGÍA UTILIZADA EN EL TRABAJO

Para realizar el presente trabajo me he basado en una investigación doctrinal y jurisprudencial, así como jurídica de los delitos contra la seguridad vial. En este sentido la investigación jurídica es la actividad intelectual que pretende describir y mostrar soluciones jurídicas adecuadas a los problemas que puede plantear la vida social de nuestros tiempos, por lo que es necesario tener en cuenta el carácter cambiante de ésta, que dé lugar a la adecuación social de cada momento.

El desarrollo de la metodología utilizada se ha dividido en las siguientes fases:

1. Elección del tutor y del tema objeto de estudio. En un primer momento se estableció un plazo a los alumnos para que escogiesen entre sus preferencias los profesores que pretendían que fuesen sus tutores, para lo cual, dado que el objeto y el tema sobre el que quería realizar el trabajo eran los Delitos contra la Seguridad Vial, seleccioné a los profesores que pertenecen al área de Derecho Penal de la Universidad de León, y concretamente a la profesora doctora Dña. Isabel Durán Seco.

Una vez me fue asignado/a tutor/a, se concertó una primera reunión entre los alumnos que fuimos designados a ella a fin de que cada uno de nosotros escogiese el tema sobre el cual quería realizar el trabajo de fin de Máster. En mi caso, el tema elegido fueron los Delitos contra la Seguridad Vial, ya que es un tema presente día a día en la sociedad y que siempre me ha provocado gran curiosidad.

2. Recopilación de información y documentación y elaboración del índice provisional. Tras la elección del tema, se fijaron unas pautas por parte de la tutora destinadas a establecer una guía sobre cómo iniciar y estructurar el trabajo, así como también la

forma en que se debía citar Se comenzó con la lectura de varios manuales y revistas, entre otros, sobre el tema a tratar, a fin de delimitar de esta manera cuáles serían los apartados o aspectos que en relación con el tema elegido se pretendían tratar en el presente trabajo. Una vez adquirida cierta comprensión global sobre el tema, se procedió, siguiendo las indicaciones de la tutora, a efectuar el índice provisional que sirviese de guía para comenzar a realizar el trabajo.

3. Análisis, interpretación crítica de la información obtenida. Una vez que el índice fue corregido por la tutora, se comenzó a buscar información concreta sobre cada uno de los apartados a los que dicho índice hacía referencia, para lo cual se utilizaron manuales de Derecho Penal, monografías, diversos libros que trataban sobre el tema, obtenidos gracias a la colaboración del Departamento de Derecho Penal de la Universidad de León, así como otros recursos electrónicos (revistas, sirviéndose para ello de la página web Dialnet, así como la búsqueda de jurisprudencia a través de páginas como westlaw o Cendoj).
4. Síntesis, redacción y corrección del trabajo. Cada uno de los manuales, libros o recursos a los que anteriormente se ha hecho referencia, fueron leídos, procediendo a efectuar un resumen sobre cada uno de ellos, que permitiese conocer cuál era la opinión concreta que cada uno de los diversos autores ofrecía sobre el aspecto que se estuviese analizando. Además del estudio doctrinal efectuado sobre cada delito de los que se incluyen dentro de aquellos que afectan o atentan contra la Seguridad Vial, los aspectos que sobre el mismo se han tratado fueron analizados desde un punto de vista jurisprudencial, a fin de delimitar cuál era la opinión seguida por los Tribunales.

Finalmente, una vez que los apartados eran realizados, normalmente cada vez que se redactaban unas 20 páginas, eran enviados a la tutora para que procediese a la corrección de éstos, operación que se llevó a cabo en numerosas ocasiones. Una vez finalizada la redacción final del trabajo e incluidas las conclusiones obtenidas, se le entregó el mismo a la tutora para su corrección final.

5. Ensayo. En último lugar, una vez corregido el trabajo en su totalidad, se realizó con la tutora, así como con el resto de estudiantes a los que había dirigido también el trabajo, un ensayo a efectos de conocer cómo debía realizarse la exposición ante la Comisión.

IV. INTRODUCCIÓN

1. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA REGULACIÓN DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL. REFORMAS

El Capítulo IV del Título XVII del Libro II del Código Penal español regula un conjunto de tipos delictivos denominados delitos contra la seguridad vial, también denominados “*delitos de peligro común*”, comprendiendo los artículos 379 a 385 ter CP. Con tal alusión – delitos de *peligro común* – se hace referencia a un conjunto de figuras delictivas que se caracterizan por referirse al peligro para un conjunto indeterminado de personas, regulados en el Código dentro de los delitos contra la seguridad colectiva¹.

Al igual que ocurre en el resto de los delitos encuadrados dentro de aquellos que afectan o atentan contra la seguridad colectiva, el recurso al Derecho Penal se ve limitado a aquellos supuestos de mayor gravedad, aunque no sin crear, en la mayoría de las ocasiones, por no decir en todas, incertidumbre o situaciones conflictivas debido al solapamiento de algunas infracciones administrativas con los tipos penales. Situación a la que puso fin la reiterada doctrina del Tribunal Constitucional sobre el principio “*non bis in ídem*”, declarando el carácter subsidiario de la vía administrativa y la sujeción a los hechos declarados probados por el Juez o Tribunal del orden penal, sin perjuicio de la adopción de medidas cautelares que se encuentren dentro de la esfera de competencia de la Administración (inmovilización y retirada del vehículo)². En dicho sentido se pronuncia el Reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial – art. 2 del RD 320/1994, de 25 de febrero³ –.

¹ TAMARIT SUMALLA en: QUINTERO OLIVARES (Dir), Comentarios al CP español. Tomo II (Arts. 234 a DF 7ª), 7ª ed., 2016, pág. 1130.

² TAMARIT SUMALLA en: QUINTERO OLIVARES (Dir), Comentarios al CP español. Tomo II (Arts. 234 a DF 7ª), 7ª ed., 2016, pág. 1131.

³ Art. 2 del RD 320/1994, de 25 de febrero. *Actuaciones administrativas y jurisdiccionales penales. 1. Cuando en el procedimiento administrativo se ponga de manifiesto un hecho que ofrezca apariencia de delito o falta penal perseguible de oficio, la autoridad administrativa lo pondrá en conocimiento del MF, por si hubiere lugar al ejercicio de la acción penal y proseguirá el procedimiento absteniéndose de dictar resolución mientras la autoridad judicial no pronuncie sentencia firme o dicte otra resolución que le ponga fin. 2. Concluido el proceso penal con sentencia condenatoria de los inculcados, y una vez acordada la suspensión del procedimiento administrativo, se archivará este procedimiento sin declaración de responsabilidad. Si la sentencia fuera absolutoria o el procedimiento penal acabara por otra resolución que le ponga fin sin declaración de responsabilidad y no estuviera fundada en la inexistencia del hecho, se dictará la resolución que corresponda en el procedimiento administrativo.*

La estructura de dicho Capítulo y de parte una parte de los tipos penales procede del CP anterior, siendo los antecedentes de la actual regulación la reforma parcial y urgente llevada a cabo el 24 de junio de 1983, la Ley de Actualización de 21 de junio de 1989 y la Ley Orgánica 17/1994, de 23 de diciembre, así como el Código Penal de 1995 que incorporó el delito de desobediencia en aquellos supuestos de negativa a realizar las pruebas de alcoholemia (art. 380 CP).

La reforma más importante de este grupo de delitos tuvo lugar con la LO 15/2007 de 30 de noviembre, que introdujo nuevos tipos delictivos según un criterio de adelantar la barrera de protección al bien jurídico y de extender el ámbito de intervención penal hacia conductas de las que se ocupaba hasta el momento el Derecho Administrativo sancionador. Si bien la LO 5/2010 de 22 de junio, también introdujo algunos cambios en la regulación de los delitos contra la seguridad vial.

En cualquier caso, uno de los objetivos de la regulación penal actual de la seguridad vial es evitar la impunidad de determinadas conductas calificadas como de *“violencia vial”*⁴.

Así, las numerosas reformas del CP en materia de seguridad vial no sólo han afectado al contenido sino que también han ido acompañadas de cambios en la enumeración de dichos artículos, hecho que ha dificultado u obstaculizado, en cierta medida, el manejo de la jurisprudencia. Vamos pues a analizar los cambios producidos⁵:

En primer lugar, el delito de conducción a velocidad excesiva no estuvo tipificado hasta la reforma del año 2007. Dicho delito fue tipificado y posicionado en el art. 379.1 CP y mantuvo dicha enumeración en la posterior reforma del año 2010.

En segundo lugar, el delito de conducción bajo la influencia de sustancias tuvo su enumeración original, a la entrada en vigor del CP en 1995, en el art. 379 CP, ocupando el mismo lugar hasta la reforma del 2007. A partir de dicha reforma, la conducción bajo la influencia sustancias (alcohol o drogas), pasó a estar recogida en el art. 379.2 inciso primero del CP.

⁴ Con motivo de la promulgación de la LO 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifican diversos artículos de la LO 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, se produjo la modificación del Capítulo IV del Título XVII del libro II del Código Penal, cambiando de denominación el citado capítulo de “De los delitos contra la seguridad del tráfico” por la “De los delitos contra la Seguridad Vial”. Con el objetivo de definir con mayor rigor todos los delitos contra la seguridad del tráfico y los relacionados con la seguridad vial, *evitando que determinadas conductas calificadas como de violencia vial puedan quedar impunes*. (LO 15/2007).

⁵ Para analizar los cambios producidos se ha tenido en cuenta la tabla contenida en: MOLINA FERNÁNDEZ, Delitos contra la seguridad vial: su aplicación jurisprudencial, en: Claves Prácticas, 2014, pág. 12.

Por lo que a la presunción de la conducción bajo la influencia del alcohol se refiere, no estuvo prevista en el CP hasta la reforma del 2007. Dicha presunción estableció unos límites a partir de los cuales se consideraría siempre – *en todo caso* – que la persona conducía bajo la influencia de dichas sustancias⁶.

En cuanto a la conducción temeraria con peligro concreto, tipificada ya en el CP de 1995 en el art. 381, pasó a establecerse en la reforma del 2003 en el art. 381 párrafo primero CP. En las reformas posteriores se ubicó en el primer apartado de dicho artículo.

En quinto lugar, la presunción de conducción temeraria no estuvo prevista cuando entró en vigor el CP de 1995 sino que fue la posterior reforma del año 2003 quien tipificó dicha presunción en el párrafo segundo del art. 381. La reforma del 2007 pasó a recoger dicha presunción en el apartado segundo del art. 380, enumeración actual.

En cuanto al delito de conducción con manifiesto desprecio por la vida ajena, estuvo tipificado ya a la entrada en vigor del CP de 1995, que lo recogía en su artículo 384. Dicho delito pasó a estar tipificado en el art. 381 a partir de la reforma del 2007.

En penúltimo lugar, resulta interesante tener en cuenta que el delito de conducción sin permiso o licencia no estuvo tipificado hasta la reforma del año 2007, que lo incluyó en el art. 384 CP, actual enumeración.

Por último, ha de hacerse referencia al comiso del vehículo; el CP de 1996 y la reforma del 2003 lo contenía en el art. 385 CP, pero sólo para la conducta del actual art. 381 CP, esto es, conducción con manifiesto desprecio por la vida de los demás. En la reforma del año 2007 se estableció en el art. 381.3 CP pero sólo para la conducta del art. 381 CP. A partir de la reforma del año 2010 el comiso del vehículo, recogido en el art. 385 bis CP, cabe en todos los delitos contra la seguridad vial.

⁶ Anteriormente a la tipificación de esta presunción de conducción bajo la influencia de alcohol o drogas, la parte acusada alegaba siempre en juicio que, a pesar de presentar cierta tasa de alcohol o drogas en sangre, aunque fuera ésta muy elevada, no se encontraba bajo los efectos del alcohol. En este sentido véanse las siguientes sentencias: SAP de Jerez de la Frontera, de 30 de diciembre de 2004, SAP de Tarragona, de 22 de noviembre de 2004, SAP de Madrid, de 3 de diciembre de 2003, entre otras. A mi parecer, fue precisamente para evitar esto por lo que se tipificó dicha presunción, pues contamos con informes toxicológicos que afirman que a partir de cierta tasa es prácticamente imposible que el conductor no se encuentre bajo los efectos de los mismos.

2. EL BIEN JURÍDICO PROTEGIDO

La LO 15/2007 modificó la rúbrica del Capítulo IV, del Título XVII, del Libro II, del CP que pasó a ser designada “*De los delitos contra la seguridad vial*”, frente a la antigua denominación “*Delitos contra la seguridad del Tráfico*”, de la regulación derogada. El cambio de rúbrica y las modificaciones sustanciales operadas en todo el Capítulo obligan a replantearse la cuestión sobre el bien jurídico protegido en estos delitos⁷.

Son distintas las posturas que sostienen los autores en lo relativo a la naturaleza y contenido del bien jurídico protegido en los delitos contra la seguridad vial – antes seguridad del tráfico –.

Así, una primera opción interpretativa sostiene que, en estos delitos, el objeto último de protección es la *seguridad del tráfico*, como bien jurídico colectivo y autónomo, y no el interés particular de los participantes en el tráfico⁸. Esta posición tiene como consecuencia la consideración de los delitos de tráfico como delitos de lesión. Mantiene esta postura, entre otros, GÓMEZ PAVÓN, que entiende que el objeto de protección es la seguridad del tráfico, concebida como parte de la seguridad colectiva, desvinculada de los bienes particulares que puedan verse afectados, es decir: “*El conjunto de condiciones normativamente garantizadas para hacer que la circulación de vehículos a motor por vías públicas no presente riesgos superiores a los permitidos*”⁹. Se trata de un bien jurídico supraindividual de titularidad colectiva, en el que se protegen intereses comunitarios. Ese conjunto de condicionantes está integrado por el principio de confianza – la expectativa de cumplimiento por parte de todos los intervinientes en el tráfico de las normas de seguridad – y el principio de conducción dirigida – siendo el conductor quien controla en todo momento la evolución del vehículo, es éste quien debe manejarlo en condiciones de seguridad –¹⁰. Esta posición da lugar a considerar los

⁷ GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ/GARCÍA DEL BLANCO/MARTÍN LORENZO/SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, *Delitos contra la Seguridad Vial: cuestiones comunes* en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (Coord.), *Protección Penal de la Seguridad Vial*, 2013, Pág. 22.

⁸ Véanse SSTs de 19 de mayo de 1982; 22 de febrero de 1991 y 25 de abril de 1970, entre otras.

⁹ GÓMEZ PAVÓN, *El delito de Conducción*, 2010, págs. 98 y ss.

¹⁰ GÓMEZ PAVÓN, *Los Delitos contra la Seguridad del Tráfico* en: ÁLVAREZ GARCÍA (Dir.), *Derecho Penal español. Parte Especial*, 2011, págs. 1382 y ss.

delitos contra la seguridad vial como delitos de lesión, que se producen cuando dichas condiciones se alteran por una conducción no controlada¹¹.

Como objeción a este planteamiento se considera que la seguridad vial, concebida como bien jurídico autónomo de carácter supraindividual o colectivo, es un concepto carente de un contenido conceptual propio que vaya más allá de una referencia formal a la normativa administrativa que regula el ámbito de la circulación rodada, convirtiendo estos delitos en puros delitos formales¹².

La seguridad vial separada de la protección de bienes jurídicos individuales parece una materia más propia de la legislación administrativa, cuyo fin es gestionar los riesgos que derivan de la circulación de vehículos, garantizando el interés general; de tal forma que, si se prescinde de toda referencia a la protección de bienes jurídicos individuales quedaría borrada la diferencia entre las infracciones penales y las administrativas, convirtiendo la normativa penal en un mero refuerzo sancionador de la legislación administrativa¹³.

Por otro lado, dicha posición se olvida de aquellos tipos penales en los que se exige expresamente la existencia de un *“riesgo concreto para la vida o la integridad de las personas”*, en clara referencia a bienes jurídicos de carácter individual¹⁴.

Una segunda posición sostiene que, aunque es la seguridad del tráfico el bien jurídico colectivo que resulta directamente tutelado en estos tipos, no se protege éste como un fin en sí mismo, sino con carácter instrumental, es decir, como un medio para proteger otros bienes jurídicos individuales como la vida y la integridad de las personas, cuya tutela justificaría en último término la intervención penal en materia de tráfico.

Así pues el delito de peligro común se encuentra contemplado dentro de los delitos contra la Seguridad Pública, en donde se afecta a la tranquilidad y normal desenvolvimiento de la sociedad debido a ciertos actos que van a perturbar la

¹¹ No obstante, GÓMEZ PAVÓN, Los Delitos contra la Seguridad del Tráfico en: ÁLVAREZ GARCÍA (Dir.), Derecho Penal español. Parte Especial, 2011, pág. 1383, considera que este bien jurídico colectivo tiene un carácter instrumental respecto a la protección de bienes jurídicos de carácter personal – vida y salud de las personas –, y reconoce que no es el único bien jurídico protegido en todos los delitos contra la seguridad vial, añadiendo que en el delito del art. 382 CP no se protege la seguridad vial y que el tipo previsto en el art. 381 CP, tampoco puede considerarse como atentatorio contra la seguridad del tráfico, o al menos no de forma única.

¹² MORENO ALCÁZAR, Conducción Temeraria, 2003, pág. 51; También REY HUIDOBRO, Revista Aranzadi Doctrinal, 2010, pág. 135.

¹³ GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.) en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, Protección penal de la seguridad vial, 2013, pág. 23.

¹⁴ En este sentido, FEIJOO SÁNCHEZ, La Ley, 1999, pág. 1882; La Ley, 1994, pág. 2004.

tranquilidad y poner en peligro no sólo los bienes materiales sino también otros como la integridad física de las personas¹⁵. Así, cabe afirmar que el bien jurídico de estos delitos, para un grupo de autores entre los que se encuentra TAMARIT SUMALLA y FEIJOO SÁNCHEZ¹⁶, es el *mantenimiento de la seguridad del tráfico* como presupuesto de la protección de la vida e integridad física de las personas. Una parte de la doctrina hace coincidir el bien jurídico básico, común a todos los delitos, con el enunciado del capítulo, la seguridad vial; otros entienden que debe acudir directamente al objeto último de protección que se esconde bajo el concepto genérico de seguridad vial: la vida e integridad de las personas que intervienen, activa o pasivamente, en el tráfico rodado.¹⁷ Por ello corresponde al Derecho Penal la tarea de prevenir todos aquellos riesgos que amenazan los bienes jurídicos protegidos. Así el bien jurídico protegido estaría compuesto de una dimensión individual y de otra colectiva.

Un tercer sector doctrinal entiende que la finalidad última de estos delitos es la protección de los bienes jurídicos individuales, pues son los que constituyen el auténtico valor o interés protegido, mientras que la seguridad vial cumple la función de delimitar la modalidad de riesgo frente a la que se protegen estos bienes jurídicos. En este sentido, ORTS BERENGUER¹⁸ sostiene que el objetivo es proteger la seguridad vial, a fin de proteger la vida e integridad de las personas, por ello, la seguridad de las personas son los bienes jurídicos protegidos. MOLINA FERNÁNDEZ¹⁹ mantiene que el bien jurídico protegido es la *“seguridad del tráfico como presupuesto para la protección de la vida y la integridad de las personas que en él intervienen”*. Por su parte, ALCÁCER GUIRAO²⁰ sostiene que la seguridad del tráfico no constituye la realidad social a proteger, sino el contexto social de ordenación del que emanan diversos y determinados riesgos para la vida e integridad física de las personas, siendo éstos los intereses que en última instancia resultan tutelados. Desde esta posición, algunos autores concluyen que para afirmar la tipicidad de las conductas previstas en el capítulo, no basta constatar

¹⁵ TAMARIT SUMALLA en: QUINTERO OLIVARES (Dir.), Comentarios al CP español. Tomo II (Arts. 234 a DF 7ª), 7ª ed., 2016, pág. 1130.

¹⁶ FEIJOO SÁNCHEZ, La Ley, 1999, pág. 1882.

¹⁷ MOLINA FERNÁNDEZ, Delitos contra la Seguridad Vial: su aplicación jurisprudencial, 2014, pág. 12.

¹⁸ ORTS BERENGUER en: SILVA SÁNCHEZ (Dir.), Derecho Penal: parte especial, 3ª ed., 2010, pág. 630.

¹⁹ MOLINA FERNÁNDEZ, Compendio, 1998, pág. 709.

²⁰ ALCÁCER GUIRAO, La Ley Penal, núm. 10, 2004, pág. 10.

formalmente que se cumplen los elementos típicos, sino que es necesario comprobar *ex ante* la peligrosidad de la conducta para los bienes jurídicos protegidos²¹.

Así pues, bajo la rúbrica de los delitos contra la seguridad colectiva, más concretamente en los delitos contra la seguridad vial, lo que se pretende es mantener las condiciones de seguridad vial dentro del marco del riesgo permitido, garantizando las condiciones de seguridad colectiva en el ámbito de la circulación. La LO 15/2007 parece otorgar en su preámbulo²² mayor fuerza al carácter colectivo del objeto de tutela penal, pero aunque el interés general y colectivo haya cobrado una especial relevancia con la reforma, la nueva normativa no queda desligada de la finalidad amparada de los bienes jurídicos de carácter individual de los participantes en el tráfico.

A modo de conclusión, en mi opinión resulta claro que el bien jurídico protegido en los delitos contra la seguridad vial no puede ser un bien jurídico colectivo, no puede ser única y exclusivamente el mantenimiento de la seguridad vial, sino que detrás de este interés colectivo se encuentra uno individual, mucho más importante, que es el mantenimiento de la seguridad del tráfico pero con el fin también de proteger la vida e integridad física de las personas que intervienen o que pueden verse afectadas por el desenvolvimiento del mismo.

3. INCIDENCIA EN LA SOCIEDAD. EL AÑO 2016

La siniestralidad viaria es – y ha venido siendo – un problema social de gran importancia de salud pública a nivel mundial. En España, las estadísticas de la DGT, indican que el número de víctimas mortales por accidentes en carreteras españolas en el año 2008 fue de 3.100, habiéndose producido en los diez años inmediatamente anteriores más de 5.000 fallecimientos anuales²³.

²¹ REY HUIDOBRO, Revista Aranzadi Doctrinal, 2010, pág. 139.

²² El Preámbulo de la LO 15/2007 afirma que el objeto de la reforma es: “(...) definir con mayor rigor todos los delitos contra la seguridad del tráfico y los relacionados con la seguridad vial, evitando que determinadas conductas calificadas como de violencia vial puedan quedar impunes”. Con este objeto “Se presenta esta Proposición de Ley Orgánica de reforma del Código Penal en materia de seguridad vial, cuyo contenido básico persigue, de una parte, incrementar el control sobre el riesgo tolerable por la vía de la expresa previsión de excesos de velocidad que se han de tener por peligrosos o de niveles de ingesta alcohólica que hayan de merecer la misma consideración. A partir de esta estimación de fuente de peligro se regulan diferentes grados de conducta injusta, trazando un arco que va desde el peligro abstracto, hasta el perceptible desprecio por la vida de los demás, como ya venía haciendo el Código”.

²³ Para elaborar este apartado se ha tenido en cuenta la página web www.dgt.es, consultada el día 17 de febrero de 2017.

El año 2016 se cerró con al menos 1.160 muertos en las carreteras españolas, lo que ha supuesto un aumento de 29 fallecidos respecto a la cifra total del año 2015 cuando 1.131 personas perdieron la vida en las vías del territorio español. Este dato ha supuesto que, por primera vez en 13 años, se rompa la tendencia a la baja.

El director general de Tráfico, Gregorio Serrano, ha achacado este aumento de la siniestralidad viaria a varios motivos, a saber, la velocidad inadecuada, el consumo de alcohol y drogas, el cansancio o sueño y las distracciones al volante. Así mismo, ha destacado el hecho de que el 22% de los conductores y pasajeros fallecidos no llevara puesto el cinturón de seguridad. Así como que en el 2016 se han registrado 392 millones de desplazamientos, lo que ha supuesto un 5% más que el año anterior.

Como dato a destacar, la comunidad de Castilla y León mejoró sus cifras respecto al año 2015. Por el contrario, las comunidades de Valencia y Galicia, entre otras, sufrieron un aumento de víctimas.

Con referencia a la edad; el primer grupo, que comprende la edad de 45 a 54 años, es el grupo con mayor porcentaje de fallecidos, con 225 muertos. Le sigue el grupo de 35 a 44 años, con 216 muertos. En tercer lugar se encuentra el grupo que comprende la edad de 25 a 34 años, con 165 personas fallecidas. En penúltimo lugar los niños de hasta 14 años, con 19 muertos y en último lugar el grupo que comprende las personas mayores de 65 años, con 240 fallecidos.

En cuanto al consumo de drogas ilegales en la conducción, en 2016, la DGT realizó hasta el mes de noviembre 60.942 pruebas antidrogas en las carreteras, resultando positivas 23.822 (39%). De ellas, 54.566 fueron preventivas con un resultado de 20.879 positivas (38%); 3.026 pruebas a conductores involucrados en accidentes con 829 positivos y otras 3.350 pruebas a conductores infractores con 2.114 positivos.

Respecto a controles de alcoholemia, la Guardia Civil realizó 4.6 millones de pruebas, resultado positivas 68.852, el 1,5%. De ellas 4.014 fueron preventivas con resultado positivo en 59.526 (1,5%); 113.396 pruebas a conductores involucrados en accidentes con 5.045 positivos (4,5%) y otras 554.593 pruebas a conductores infractores con 4.281 positivos (0,8 %) ²⁴.

²⁴ Para desarrollar estos apartados se ha tenido en cuenta la página web www.politica.elpais.com/politica/2017/01/03/actualidad, consultada el día 24 de febrero de 2017.

4. DEFINICIONES COMUNES A TODOS LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL²⁵

Antes de pasar a analizar los tipos delictivos que atentan contra la seguridad vial, conviene hacer mención y desarrollar determinados conceptos cuyo significado resulta imprescindible en éste ámbito, pues son la base sobre la que se desarrolla el Capítulo del CP que tratamos.

A. Seguridad Vial.

La seguridad vial es el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas de conducta, bien sea como Peatón, Pasajero o Conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito.

La seguridad vial se encarga de prevenir y/o minimizar los daños y efectos que provocan los accidentes viales, su principal objetivo es salvaguardar la integridad física de las personas que transitan por la vía pública eliminando y/o disminuyendo los factores de riesgo²⁶.

B. Conducta activa de conducir.

Dejando a un lado el delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia o detección de sustancias (art. 383 CP) y el delito de creación de grave riesgo para la circulación (art. 385 CP), el resto de los delitos incluidos dentro de aquellos que atentan contra la seguridad vial tienen en común que la conducta activa consiste en conducir y consecuentemente sujeto activo del delito sólo podrá serlo el conductor del vehículo de motor o ciclomotor²⁷.

²⁵ Definiciones extraídas de la Orden del Ministerio de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría del Gobierno de 18 de febrero de 1993 por la que se modifica la estadística de accidentes de circulación (B.O.E. nº 47 de 24 de febrero de 1993)./ Dirección General de Tráfico. *Anuario Estadístico de Accidentes*, 2010, <http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/anuario-estadistico-de-accidentes/Anuario-estadistico-de-accidentes-2010.pdf> consultado el día 9 de febrero de 2017

²⁶ Para establecer el significado del término Seguridad Vial se ha tenido en cuenta la siguiente página web: <http://culturavial.com/seguridad-vial/que-es-seguridad-vial.html> Fecha de consulta: 20 de marzo de 2017

²⁷ GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, GARCÍA DEL BLANCO, MARTÍN LORENZO y SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, Delitos contra la Seguridad Vial: cuestiones comunes en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (Coord.), Protección Penal de la Seguridad Vial, 2013, págs. 32 y 33.

En base a la jurisprudencia por conducción se viene entendiendo la puesta en marcha con desplazamiento del vehículo. Así la jurisprudencia niega la existencia de conducta típica en los siguientes supuestos, dado que se entiende que no hay conducción:

- La SAP de Madrid, nº 185/2002, de 9 de mayo, niega también la existencia de la conducta típica en el supuesto de un acusado que empujaba el vehículo averiado para apartarlo del centro de la calzada.
- La SAP de Vizcaya, nº 1620/2005, de 8 de junio de 2005 niega la existencia de la conducta típica en un supuesto en el que el conductor estacionó su vehículo delante de un semáforo y se quedó dormido.
- La SAP de Ávila nº 32/2007, de 14 de febrero, en el mismo sentido niega la existencia de conducta típica en un supuesto en el cual el acusado se encontraba en el interior del vehículo e intentaba arrancarlo, sin que pudiera circular al tener una rueda reventada y otra pinchada. Justificando así la absolución debido a que *“una persona que no ha arrancado el vehículo ningún peligro abstracto ha generado en la circulación de vehículos a motor”*.

En base a esta línea jurisprudencial, la doctrina mayoritaria²⁸ considera necesario que el motor haya entrado en funcionamiento y que el vehículo se haya desplazado por el efecto de éste durante un cierto tiempo.

Por otro lado, es cuestión discutida cuál debe ser la extensión del desplazamiento. Así los tribunales han dado respuestas diversas: por lo general, suelen decantarse por considerar que basta con un ligero desplazamiento del vehículo mientras el sujeto activo maneja los mecanismos de dirección para que exista conducción del vehículo, incluyendo las simples maniobras en las sentencias más recientes, aunque en algunos pronunciamientos condenan tan sólo por tentativa y en otros niegan incluso la existencia de conducción cuando los desplazamientos fueron mínimos. En este sentido:

- La SAP de La Coruña nº 30/2001, de 5 de febrero, considera que existió conducción en un supuesto en el que el vehículo se cala tras avanzar dos metros porque *“se accionó el sistema de encendido y se puso en marcha el motor, incluso hubo ligero desplazamiento del móvil con el sujeto activo manejando los mecanismos de dirección”*²⁹.

²⁸ Cfr., por todos, GÓMEZ PAVÓN, GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, TAMARIT SUMALLA, ORTS BERENGUER, entre otros.

²⁹ En el mismo sentido, la SAP de Cádiz de 9 de marzo de 2004 (JUR 2004/126714), supuesto idéntico.

- La SAP de Asturias, nº 1302/2005, de 7 de junio considera que hay conducción por haberse creado un riesgo para los viandantes, cuando el vehículo se desliza durante metro y medio a trompicones.
- Por otro lado, tanto la SAP de Granada de 10 de junio de 1995 como la SAP de León nº 19/2001, de 31 de enero señalan: “*Por conducción habrá de entenderse, además, un desplazamiento del vehículo por dichas vías o espacios apreciable y constatable de manera cierta y realizado además con aquella influencia y con las puesta en peligro de la seguridad ajena real o posible; lo que no ocurrirá cuando los actos realizados sean tan exiguos que no haya habido prácticamente desplazamiento del vehículo ni recorrimiento de espacio material apreciable*”. En éstos dos últimos supuestos los acusados tan sólo recorrieron unos metros para salir de una zona de aparcamiento, lo que conecta con la relevancia de estas maniobras a efectos de definir la conducta de conducir y también con el lugar de realización de la conducta típica.

Es cuestión controvertida también si debe otorgarse relevancia a estos efectos a los supuestos en los que el vehículo se desliza en *punto muerto*; la doctrina en este sentido se encuentra dividida, aunque incluso los autores que admiten esta posibilidad exigen que se haya alcanzado una cierta velocidad y se haya producido así una situación de riesgo³⁰. Por lo tanto, resulta decisivo atender a cada caso en concreto para determinar si la conducta alcanza o no la peligrosidad necesaria como foco de riesgo colectivo.

En este sentido:

- *Se muestran favorables* a considerar acto de conducción las maniobras de aparcamiento: SSAP de Murcia nº 11/2001, de 16 de febrero y nº 47/2005, de 17 de junio de 2005; la SAP de Gerona nº 1054/2004, de 17 de diciembre; SAP de Madrid nº 425/2005, de 29 de septiembre y la SAP de Asturias nº 146/2007, de 7 de junio.
- *Por el contrario*, la AP de Madrid suele exigir un desplazamiento espacial apreciable y constatable de una manera cierta y, por ejemplo, en sus sentencias nº 10/2003, de 15 de enero, nº 241/2003, de 23 de mayo y nº 424/2004, de 17 de mayo de 2004, no consideran conducción el intento de desaparcar el vehículo. La SAP de

³⁰ ORTS BERENGUER en: SILVA SÁNCHEZ (Dir.), Derecho Penal parte especial, 2010, pág. 634; también, GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, GARCÍA DEL BLANCO, MARTÍN LORENZO y SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, Delitos contra la Seguridad Vial: cuestiones comunes en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (Coord.), Protección Penal de la Seguridad Vial, 2013, pág. 34.

Barcelona nº 521/2011, de 2 de junio, considera acto de conducción el encender el motor y disponerse a girar un vehículo que se encontraba estacionado en doble fila.

Dejando a un lado los supuestos polémicos de deslizamiento en punto muerto, en cualquiera de los supuestos típico la conducta de conducción se inicia cuando se pone en marcha el motor y se desplaza el vehículo, y finaliza cuando éste se detiene y se para el motor³¹.

C. Vehículo a motor y ciclomotor.

El concepto de *vehículo a motor* debe establecerse a partir de las definiciones contenidas en el Anexo de la Ley de Tráfico, que en su núm. 4 se refiere a *vehículo* como *artefacto o aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2* y en su núm. 9 define *vehículo de motor* como *el vehículo provisto de motor para su propulsión*, con exclusión de los ciclomotores y los tranvías. Los *ciclomotores*, incluidos en el tipo penal mediante la reforma de 23 de diciembre de 1994, son, atendiendo a lo previsto en el núm. 7 del referido Anexo, *los vehículos de dos ruedas y una sola plaza con motor térmico de cilindrada no superior a 50 cc, o con motor eléctrico de potencia no superior a 1.000 watios, y cuya velocidad no excede de los límites que reglamentariamente se determinen*.

Debe excluirse, consecuentemente, aquellos vehículos o medios de transporte cuya forma de propulsión no sea el motor, es decir, las bicicletas y los vehículos que se desplazan arrastrados por animales, así como aquellos que pese a utilizar motores en su desplazamiento no pueden entenderse incluidos dentro del tráfico viario, pues su circulación no puede tener lugar por las denominadas vías públicas sino por otros espacios diferentes, como por ejemplo son los ferrocarriles y las aeronaves³².

Como complemento a lo anterior, un sector de la doctrina científica ha propuesto definir el vehículo a motor desde un punto de vista jurídico-penal para incluir todos aquellos vehículos que requieran permiso de conducir para su utilización, teniendo en cuenta que se trata de la sanción que llevan aparejada casi todos los delitos de tráfico³³.

³¹ Resulta curiosa la SAP de Gerona, nº 22/2003, de 16 de enero, que apreció la figura del delito continuado en un supuesto de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas de un sujeto que realizó dos conducciones de dos turismos diferentes pero sucedidas en escaso margen de tiempo, porque consideró que se aprovechó de idéntica ocasión.

³² GÓMEZ PAVÓN, El Delito de conducción, 2010, pág. 26.

³³ GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ/GARCÍA DEL BLANCO/MARTÍN LORENZO/SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, Delitos contra la Seguridad Vial: cuestiones comunes en: GUTIÉRREZ

En cuanto al concepto de ciclomotor³⁴, es necesario distinguir entre:

- a. Ciclomotores de dos y tres ruedas: vehículos provistos de un motor de cilindrada no superior a 50 centímetros cúbicos y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 Km/h.
- b. Cuadriciclos ligeros: vehículos de cuatro ruedas que, además de tener las características antes citadas para los ciclomotores de dos y tres ruedas, tendrá una masa en vacío inferior a 350 Kg. y, cuya potencia máxima neta, en caso de tener motor eléctrico, es inferior o igual a 4 Kw.

D. Peatón.

Por último, hacer una breve referencia al significado del término *peatón*, que es toda persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías y terrenos aludidos en el apartado primero.

Se consideran, asimismo, peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de impedido o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas y los impedidos que circulan al paso en una silla de dos ruedas, con o sin motor, así como las personas que circulan sobre patines u otros artefactos parecidos por las vías o terrenos descritos anteriormente.

E. Vía Pública.

El alcance de estos tipos penales se limita a los casos de circulación por vías públicas, pues sólo en ellas puede afirmarse con propiedad que existe tráfico. Resulta pues necesario hacer referencia al concepto de vía pública o al significado que autores y jurisprudencia le otorgan en la práctica a tal término. Es decir, al término espacial donde se comete el delito, en el sentido de si debe limitarse a las vías públicas o si es posible o correcta la sanción de estos comportamientos cuando tengan lugar en espacios privados o excluidos al tráfico.

Como señalamos, parece lo más normal apuntar que dichos delitos – los que atentan contra la seguridad del tráfico – deban llevarse a cabo en una vía pública, pero ¿qué abraza exactamente el término *vía pública*³⁵?

RODRÍGUEZ (Coord.), Protección Penal de la Seguridad Vial, 2013, pág. 36; GÓMEZ PAVÓN, El Delito de conducción, 2010, pág.28.

³⁴ Definición extraída de la siguiente pág. web: http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/Los_ciclomotores.pdf.
Fecha de consulta: 26 de abril de 2017.

El principal obstáculo a la hora de determinar y limitar el ámbito espacial es que en la regulación de los delitos contra la seguridad vial, en general, y en el de conducción temeraria, en particular, no aparece referencia expresa alguna a la necesidad de que la conducción de un vehículo de motor o ciclomotor, en las circunstancias típicas, se lleve a cabo por una vía pública³⁶.

Así, desde que la Ley de 9 de mayo de 1950³⁷ castigara la conducción peligrosa en su artículo segundo – en el que sí quedaba referida a la vía pública – hasta su tipificación actual en el art. 380 CP, ninguna referencia ha vuelto a aparecer sobre la vía ni el carácter público de la misma. No obstante, la Ley de 24 de diciembre de 1962³⁸, en su pretensión de regular todos y cada uno de los aspectos de la circulación rodada, extendió su ámbito espacial de aplicación más allá de la vía pública a lugares asimilados a ella, cuando en su art. 1 – al exponer la finalidad de la Ley – sostenía que *“la presente Ley protege la seguridad del tráfico, de las personas y de los bienes y, con esta finalidad, sanciona determinadas conductas relacionadas con la circulación de los vehículos de motor por carreteras, otras vías públicas y demás lugares transitables, y regula el procedimiento para exigir la responsabilidad penal y civil derivada de aquéllas”*. La Ley extendía su ámbito espacial a vías o caminos considerados no públicos o cuyo uso no lo es, con tal de que por ellos se pudiera transitar³⁹. Sin embargo CONDE-PUMPIDO consideró excluidos los lugares no destinados a uso público por más que la Ley pretendiera lo contrario con la expresión *“lugares transitables”*, ya que los caminos particulares sustraídos al uso público no entran en el concepto de tráfico, entendido como conjunto de la circulación rodada, y por otra parte, no son transitables, en cuanto transitar significa ir o pasar de un punto a otro por vías o parajes públicos, no

³⁵ El artículo 5 del Código de Circulación (derogado) establecía que es vía pública *todo camino que puede ser utilizado sin más limitaciones que las que establezca este Código*.

³⁶ Las vías públicas son los espacios en los que se aplica la reglamentación del tráfico. Según el art. 2 del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el RD Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, y recientemente modificado en materia sancionadora por la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, son las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, los que, sin tener tal aptitud, sean de uso común, e incluso los privados que sean usados por una colectividad indeterminada de usuarios.

³⁷ Ley de 9 de mayo de 1950, sobre uso y circulación de vehículos a motor.

³⁸ Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor.

³⁹ GÓMEZ PAVÓN, El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes, 2015, pág.32.

estando además en estos lugares el conductor sujeto a la normativa del Código de Circulación⁴⁰.

La doctrina mayoritaria considera que la conducción con relevancia penal debe realizarse en vía pública, entendiendo por tal incluida en la misma tanto las vías que por su naturaleza son públicas como aquellas que, pese a tener naturaleza privada, por su uso se convierten en públicas a estos efectos⁴¹. Así, junto a las vías propiamente públicas se incluyen aquellas que son de uso común; atendiéndose por tanto al uso al que están destinadas las vías y no a la propiedad de las mismas.

Para determinar lo que debe considerarse por vía pública, los tribunales se suelen remitir al Reglamento General de la Circulación (RGC), que en el art. 1 de su Título primero, relativo al ámbito de aplicación de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, señala lo siguiente:

“1. Los preceptos de la Ley sobre tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, los del presente Reglamento y los de las demás disposiciones que la desarrollen serán aplicables en todo el territorio nacional y obligarán a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

2. En concreto, tales preceptos serán aplicables:

a. A los titulares de las vías públicas o privadas, comprendidas en el primer párrafo del apartado c) de este mismo número y artículo, y a los usuarios de las mismas, ya lo sean en concepto de titulares, propietarios, conductores u ocupantes de vehículos o en concepto de peatones, y tanto si circulan individualmente como en grupo”.

Por su parte, el apartado c) del mismo art. Establece una enumeración más detallada de lo que deben considerarse vías públicas, a efectos de la circulación, y así señala:

“ c. A las autopistas, autovías, carreteras convencionales, a las áreas y zonas de descanso y de servicio, sitas y afectas a dichas vías, calzadas de servicio y a las zonas

⁴⁰ CONDE-PUMPIDO FERREIRO, El ordenamiento penal sustantivo (de la Ley del Automóvil), en: Revista de Derecho Judicial, año V, núm. 14, 1963, pág. 17; También MUÑOZ RUIZ, El delito de conducción temeraria del artículo 380 CP, Tesis, Universidad de Murcia, 2013, pág. 175 y ss.

⁴¹ GÓMEZ PAVÓN, El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes, 2015, págs. 34 y ss.

de parada o estacionamiento de cualquier clase de vehículos; a las travesías, a las plazas, calles o vías urbanas; a los caminos de dominio público; a las pistas y terrenos públicos aptos para la circulación; a los caminos de servicio construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades de sus titulares y a los construidos con finalidades análogas, siempre que estén abiertos al uso público, y, en general, a todas las vías de uso común públicas o privadas.

No serán aplicables los preceptos mencionados a los caminos, terrenos, garajes, cocheras u otros locales de similar naturaleza, construidos dentro de fincas privadas, sustraídos al uso público y destinados al uso exclusivo de los propietarios y sus dependientes”.

Y es por este motivo por el cual se excluyen del ámbito típico, por lo general, las conductas de conducción de vehículos en vías de uso privado, es decir, destinadas al uso exclusivo de sus propietarios o de las personas que ellos autoricen, y en lugares no transitables o cerrados al tráfico, como los cauces secos de los ríos, patios y garajes⁴².

La SAP de Barcelona, nº 112/2006 de 6 de febrero considera que no es vía pública conducir el vehículo por una rampa de un parking subterráneo cerrado y en construcción, pues se señala en la misma que “desde cualquier prisma objetivo solo puede ser interpretado de que no se trataba de una zona de circulación abierta al público (“cerrado”) sino que determinados usuarios del vehículo, como el acusado y la persona que fue objeto de colisión, lo utilizaban a pesar de estar cerrado y en construcción, como aparcamiento”.

La SAP de Valencia, nº 91/2001, de 30 de marzo, considera que no hay delito al haberse conducido el vehículo tan sólo en el interior de la base de grúas de la Policía local, esto es, en un garaje, sin llegar a introducirse en la vía pública.

La SAP de Guipúzcoa nº 2072/2001, de 6 de febrero, absuelve al acusado porque la conducción se realizó en recinto vallado y cerrado que hace las veces de aparcamiento y que no fue considerado vía pública.

Se considera, por el contrario, que nos encontramos ante una vía pública cuando la conducción se lleva a cabo en la zona de estacionamiento de un lugar público:

⁴² GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ/GARCÍA DEL BLANCO/MARTÍN LORENZO/SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, Delitos contra la Seguridad Vial: cuestiones comunes en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (Coord.), Protección Penal de la Seguridad Vial, 2013, pág. 39.

- La SAP de Badajoz nº 59/1996, de 8 de julio, señala que hay que considerar los aparcamientos como posible lugar de comisión del delito y define éste como *“cualquier lugar por el que transiten otros usuarios del mismo sea conduciendo otros vehículos, sea simplemente andando”*.
- La SAP de Madrid nº 604/2000, de 29 de septiembre, señala que los aparcamientos anexos a una vía pública, que son utilizados por el público, entran dentro del ámbito de prohibición de la norma administrativa que proscribía circular bajo la influencia de bebidas alcohólicas y, por ende, también dentro del tipo penal.
- La SAP de Lleida nº 452/2004, de 6 de octubre, considera lugar abierto a la circulación el estacionamiento existente junto a un club de carretera y, por tanto, vía pública.
- La SAP de Vizcaya nº 46/2004, de 23 de enero, califica como vía pública la explanada que se utiliza como zona de aparcamiento de una discoteca con alusión al art. 1 del Reglamento General de la Circulación.
- La SAP de Girona nº 165/2014, de 10 de marzo, considera vía pública los caminos interiores de un camping, considerando tales vías de uso no privativo a determinadas personas sino que es de acceso a la generalidad de las personas.
- Por otro lado, la SAP de Sevilla, nº 1/2008, de 9 de enero, aprecia la existencia de un delito contra la seguridad vial, en concreto de conducción temeraria, en un supuesto de carreras ilegales que se desarrollan en las pistas de aterrizaje del antiguo acuartelamiento aéreo de Tablada y a las que asistían más de 200 personas.
- La SAP de Burgos, nº 350/2011, de 2 de noviembre, considera vía pública a estos efectos el interior del recinto de una empresa que no contaba con barreras o elementos de cierre.

A modo de conclusión y teniendo en cuenta la evolución de la jurisprudencia, parece que ésta tiende a ampliar el ámbito del término “vía pública”, comprendiendo no sólo las vías urbanas e interurbanas, sino también otras zonas como son los parkings, las zonas interiores de los campings, caminos con tránsito de peatones, etc. A mi parecer pretende ampliarse el ámbito de protección de las posibles víctimas del tráfico viario para evitar el mayor número posible de dichas víctimas y que no haya lugar a

incertidumbres de si pueden o no determinadas conductas encuadrarse dentro de aquellas que resultan lesivas a los bienes jurídicos que protege dicho capítulo del CP español.

V. TIPOS DELICTIVOS

1. DELITO DE CONDUCCIÓN A VELOCIDAD EXCESIVA O BAJO LA INFLUENCIA DE ALCOHOL O DROGAS: ARTÍCULO 379 CP.

Artículo 379 CP⁴³:

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

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

En primer lugar es importante separar las dos conductas delictivas que enumera dicho artículo: por un lado la conducción a velocidad excesiva (art. 379.1 CP) y, por otro, la conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas (art. 379.2 CP⁴⁴), regulando así un delito de peligro *abstracto* o *genérico*⁴⁵ al no exigir una puesta en peligro concreta para la vida o

⁴³ Artículo modificado por art. único. 108 de la LO núm. 5/2010, de 22 de junio.

⁴⁴ A partir de la redacción del art. 379.2 CP del año 2008 el legislador optó por un modelo que vino a denominar de “control del riesgo tolerable” a partir de la consideración de que, en todo caso, tanto la superación de una determinada velocidad como la superación de un determinado grado de alcohol implican un peligro inaceptable para la seguridad en el tráfico. GALLEGO SOLER, El Nuevo Delito de Conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas en: MIR PUIG y CORCOY BIDASOLO (Dirs.), Seguridad Vial y Derecho Penal, 2008, pág. 158.

⁴⁵ Se entiende por tal aquellos tipos penales en los que el Estado reacciona imponiendo el castigo penal no ante la causación de un resultado material de daño o lesión sino ante el peligro de que ese daño material o lesión aparezca, o lo que es lo mismo, ante la probabilidad o la amenaza de la destrucción o menoscabo de aquello que quiere proteger, es decir, del bien jurídico protegido. Los delitos de peligro o riesgo

la integridad de las personas, bastando la simple conducción del vehículo en las circunstancias en él descritas. Sin embargo, ello no significa que puedan considerarse típicamente relevantes aquellas conductas que ni siquiera expresan una mínima peligrosidad⁴⁶, como podría ser, por ejemplo, recorrer con el coche una distancia de 10 metros a altas horas de la madrugada en una vía completamente desierta.

Este tipo delictivo exige una actuación dolosa, es decir, el sujeto – conductor – ha de ser consciente de que conduce a una velocidad superior a la permitida⁴⁷ o bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas o con una alta tasa de alcohol en aire espirado o en sangre. La aplicación de dicho tipo penal es incompatible, en principio, con la aplicación de aquellas circunstancias eximentes o atenuantes (arts. 20 y 21 CP) que toman en consideración el hecho de que el sujeto haya cometido el delito bajo los efectos del alcohol o las drogas⁴⁸. Nos encontramos así ante un delito de mera actividad, no siendo frecuente que se den los presupuestos necesarios de la tentativa.

En ambos tipos delictivos será necesario que se den dos presupuestos fundamentales, que son: la conducción⁴⁹ de un vehículo de motor o ciclomotor, y el hecho de que se den las características o circunstancias en dicho precepto establecidas (exceso de velocidad en el supuesto descrito en el párrafo primero de dicho artículo; o la conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas, en el supuesto descrito en el párrafo segundo de dicho artículo).

1.1. Conducción con exceso de velocidad, art. 379.1 CP

La conducta típica consiste en conducir un vehículo a motor o ciclomotor por vías públicas⁵⁰ superando la velocidad permitida en 60 km/h. en vía urbana o en 80 km/h. en

suponen, por tanto, un adelantamiento de la barrera penal a momentos previos a la lesión. El peligro es un juicio de probabilidad de que un bien jurídico resulte lesionado por el comportamiento realizado, aunque no se llegue a producir la lesión. Ese juicio se ha de producir "ex ante", es decir, colocándose el juez como un observador imparcial al momento en que se realizó la acción. Ese peligro puede ir referido a bienes jurídicos individuales o colectivos; Definición extraída de la siguiente página web: www.guiasjuridicas.es (Wolters Kluwer, Delitos de Riesgo).

⁴⁶ SILVA SÁNCHEZ, Lecciones de Derecho Penal. Parte Especial. 3ª ed., 2011, pág. Págs. 290 y ss.

⁴⁷ En este sentido véanse las siguientes sentencias: SAP de Navarra, de 26 de marzo de 2014, núm. 70/2014, SAP de Guadalajara, de 14 de abril de 2011, núm. 41/2011, SAP de Segovia, de 7 de diciembre de 2011, núm. 85/2011 y la SAP de Cantabria, de 14 de mayo de 2012, núm. 230/2012, entre otras.

⁴⁸ Véase la STS de 12 de diciembre de 2005, núm. 1489/2004.

⁴⁹ En cuanto al concepto de conducción véase supra el apartado 4.b) del presente trabajo.

⁵⁰ Vía pública (art. 5 Código Circulación): *todo camino que puede ser utilizado sin más limitaciones que las que establezca este Código*. También el Art. 1, c) del RGC, para dicho artículo tienen esta naturaleza a

vía interurbana. Resulta obvio que para poder valorar si concurre este tipo penal será necesario tener en cuenta los límites de velocidad previstos en la regulación administrativa.

Como se ha señalado arriba para que concorra este delito será necesario que se conduzca un vehículo a motor o ciclomotor, y que la velocidad de tal conducción supere los límites establecidos en 60 km/h. en vía urbana o en 80 km/h. en vía interurbana⁵¹.

El delito del art. 379.1 CP debe diferenciarse de lo que constituye una simple infracción administrativa (grave o muy grave). Será delito, según el tenor literal del tipo, *conducir, por ejemplo, a 110 km/h. en vía urbana (60 km/h por encima del límite administrativamente permitido) o a 200 km/h en vía interurbana (80 km/h por encima del límite administrativamente permitido en autopista para los turismos)*. Así, aquellos excesos de velocidad que estén por debajo de los 60 km/h en vía urbana u 80 km/h en vía interurbana constituirán, en principio, una simple infracción administrativa y no penal⁵².

En la última modificación de dicho precepto el legislador ha apuntado una conducta de riesgo⁵³ que, en base a datos estadísticos, es una de las primeras causas de siniestralidad, reprochando así la sola infracción de la norma de cuidado⁵⁴. Resulta necesario que el

efectos de la circulación: “A las autopistas, autovías, vías rápidas, carreteras convencionales, a las áreas y zonas de descanso y de servicio, sitas o afectas a dichas vías, calzadas de servicio y a las zonas de parada o estacionamiento de cualquier clase de vehículos: a las pistas y terrenos públicos aptos para la circulación; a los caminos de servicio construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades de sus titulares y a los construidos con finalidades análogas, siempre que estén abiertos al uso público y, en general, a todas las vías de uso común, públicas o privadas. No serán aplicables los preceptos mencionados a los caminos, terrenos, garajes, cocheras u otros locales de similar naturaleza, construidos dentro de fincas urbanas, sustraídos al uso público y destinados al uso exclusivo de los propietarios y sus dependientes”.

⁵¹ Sin embargo, es importante señalar que cuando los vehículos particulares que por necesidades puntuales y justificadas deban rebasar la velocidad reglamentaria permitida podrán ampararse únicamente en el estado de necesidad objetivo (si concurren los requisitos de esta causa de justificación) cuando una determinada emergencia así lo aconseje. Por ejemplo, el urgente traslado de un enfermo grave a un hospital. ARÁNGUEZ SÁNCHEZ, El delito de conducción a velocidad excesiva en: OLMEDO CARDENETE/ARÁNGUEZ SÁNCHEZ, Protección Penal de la Seguridad Vial, 2010, pág. 24.

⁵² MONTANER FERNÁNDEZ, Delitos contra la Seguridad Vial en: SILVA SÁNCHEZ (Dir.), Lecciones de Derecho Penal, Parte Especial, 3ª ed., 2011, pág. 290.

⁵³ Estamos ante una figura delictiva de peligro abstracto, al no exigirse puesta en concreto peligro o resultado material alguno. Cuando ello suceda será de aplicación el concurso de normas con el delito de conducción manifiestamente temeraria (art. 380.2º CP) que debe resolverse a favor de éste último, o bien el correspondiente concurso ideal de infracciones entre el delito de conducción a velocidad excesiva y el delito de resultado correspondiente, que se resolverá atendiendo a la infracción más gravemente penada en su mitad superior (art. 382 CP). En este sentido ARÁNGUEZ SÁNCHEZ, El Delito de Conducción a Velocidad Excesiva, en: OLMEDO CARDENETE/CARLOS ARÁNGUEZ (Eds.), Protección Penal de la Seguridad Vial, 2010, pág. 9.

⁵⁴ TAMARIT SUMALLA y GARCÍA ALBERO, Art. 379 del Código Penal español, en: QUINTERO OLIVARES, Comentarios al Código Penal español. Tomo II (Arts. 234 a DF 7ª), 7ª ed., 2016, pág. 1132.

legislador ha de establecer un límite penal de velocidad, pues así está demostrado que el exceso de velocidad en la conducción incide en los accidentes, pero no lo está que conducir precisamente con un exceso de velocidad de 80 km/h en autopista sea la causa concreta de muchos accidentes. Éste límite fijado por el legislador es expresión de la necesidad de formular un “*reproche social*” al exceso de velocidad.⁵⁵

Como instrumento objetivo de prueba del exceso de velocidad contamos con el *radar* o *cinemómetro* - fijo o móvil -, un dispositivo diseñado para medir en tiempo real la velocidad de un móvil. Llegados a este punto, resulta necesario saber qué requisitos ha de reunir el cinemómetro para que su medición se considere válida a los efectos de que el exceso de velocidad sea o no penalmente relevante. Para ello la norma de referencia es la Orden Ministerial 3699/2006, de 22 de noviembre, mediante la que se Regula el Control Metrológico del Estado de los Instrumentos Destinados a Medir la Velocidad de Circulación de Vehículos a Motor. Dichos requisitos aparecen recogidos en el Anexo III de dicha norma, siendo uno de los aspectos más relevantes, a la hora de aplicar el art. 379.1 CP, el margen de error máximo de los cinemómetros que, en función de la magnitud que resulte de aplicarlo a la velocidad de circulación detectada, puede comportar la absolución o condena del conductor⁵⁶.

Siendo así, la SAP de Tarragona, núm. 486/2008, de 3 de diciembre de 2008, emite sentencia absolutoria contra el acusado basándose en el margen de error que conllevaba el cinemómetro. En este caso, el autor conducía un vehículo a motor por vía urbana cuya velocidad máxima permitida era de 50 km/h. En un determinado punto se detectó en un control de velocidad por el cinemómetro que el autor circulaba a una velocidad de 117 km/h, y que aplicando el margen de error del 4% arroja que la velocidad a la que circulaba el acusado oscilaba entre 112 km/h y 122 km/h. Por ello se le condena como autor de un delito contra la Seguridad Vial previsto en el art. 379.1 CP. Contra dicha sentencia se interpuso recurso de apelación, y como hecho único en la sentencia del recurso se admiten como tales los declarados en la sentencia de instancia, salvo el último inciso que se sustituyó en los siguientes términos “*el margen de error en la medición de la velocidad por el aparato utilizado es del 7% lo que obliga a afirmar que*

⁵⁵ Véanse las siguientes sentencias: SAP de Murcia, de 30 de diciembre de 2004, núm. 147/2004, SAP de Valencia, de 30 de diciembre de 2004, núm. 410/2004, SAP de Murcia, de 1 de octubre de 2003, núm. 204/2003, SAP de Granada, de 6 de octubre de 2003, núm. 4666/2003, entre otras.

⁵⁶ MONTANER FERNÁNDEZ, Delitos contra la Seguridad Vial en: SILVA SÁNCHEZ (Dir.), Lecciones de Derecho Penal, Parte Especial. 3ª ed., 2011, pág. 291.

la velocidad pudo ser inferior a 110 km/h". Por ello, teniendo en cuenta el margen de error del 7% situó el límite del exceso por debajo del penalmente relevante y por ello la Sala absuelve al acusado de los hechos y del delito por el que era acusado.

La SAP de Zamora, núm. 46/2010, de 30 de diciembre, absuelve en un supuesto en el que no constaba la acreditación de que el bastidor en el que iba instalado el cinemómetro fuera alguno de los homologados y que su instalación y ajustes fueran adecuados.

La Sentencia núm. 48/2008 del Juzgado de lo Penal nº 3 de Jerez de la Frontera, de 17 de febrero, absolvió a un conductor que, según la medición realizada, circulaba a 186 km/h en una vía interurbana (Autovía A-4 Madrid – Cádiz) cuyo límite era de 100 km/h, porque el juzgado tuvo en cuenta que el radar presentaba un margen de error del 4% para velocidades superiores a 100 km/h, de modo que el vehículo podría haber circulado a 179 km/h. De este modo, aplicando dicho margen de error, no se daban las circunstancias del tipo penal pues el conductor no llegaba a superar en 80km/h la velocidad permitida en la vía.

Por otro lado, la SAP de Lleida núm. 389/2009, de 18 de septiembre de 2009, condena teniendo en cuenta el margen de error. En primera instancia se dicta sentencia condenando al responsable autor de un delito contra la seguridad del tráfico del art. 379.1 CP. Contra la referida sentencia se interpuso recurso de apelación, teniendo como fallo de la misma la confirmación de la sentencia de instancia, fundamentando dicha resolución en que en el caso presente no influye que se aplique un margen de error del 4% o 7%, con independencia de que el radar sea fijo o móvil la infracción penal existe. En este caso existe delito porque el concreto cinemómetro admite únicamente un margen de error del 2%, lo que da lugar a la existencia del delito del art. 379.1 CP.

En mi opinión dicho precepto castiga penalmente una conducta que puede calificarse de puramente objetiva y formal⁵⁷. Se castiga el simple hecho de que se superen determinados límites de velocidad pero no se tienen en cuenta otras circunstancias que, a mi parecer, pueden convertir en peligrosa la conducta de conducir aunque no se alcancen dichos límites. Por ejemplo, conducir a 120 km/h en una autopista cuando la visibilidad es prácticamente nula a consecuencia de condiciones meteorológicas como puede ser la niebla, la lluvia abundante, etc. *“Dicho precepto no tiene en cuenta la*

⁵⁷ En este mismo sentido, GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, Excesos de Velocidad e intoxicaciones punibles, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (Dir.), Protección Penal de la Seguridad Vial, 2013, págs. 79 y ss.

puesta en peligro ni para los bienes individuales que intervienen en el tráfico vial (salud, integridad física, patrimonio de las personas) ni para el bien jurídico colectivo seguridad vial⁵⁸”.

1.2. Conducción bajo los efectos de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas, art. 379.2 CP.

Nos encontramos ante un *delito de peligro abstracto*, pues, como ya se ha señalado, la realización típica no depende de la verificación de un resultado de peligro concreto para la vida o la integridad de las personas.

El término “*conducción*”, como se ha mencionado anteriormente, puede definirse como la *acción que consiste en manejar los mecanismos de la dirección de un vehículo desplazándolo en el espacio*. La jurisprudencia ha exigido la puesta en marcha del motor y que el desplazamiento se produzca gracias al impulso del mismo. Tal restricción – defendida por una parte de la doctrina – parece razonable en la medida que trate de dejar fuera del alcance del tipo supuestos insignificantes como podría ser empujar un vehículo averiado. Pero dicha postura jurisprudencial resulta insostenible en casos de auténtica peligrosidad, como por ejemplo, deslizar un automóvil por un lugar de importante pendiente manejando la dirección⁵⁹.

Lo común es calificar este delito como de propia mano, del cual tan sólo puede ser autor el conductor⁶⁰ – sin que quepa autoría mediata –. El Anexo de la Ley de Tráfico

⁵⁸ En este mismo sentido, GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, Excesos de Velocidad e intoxicaciones punibles, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (Dir.), Protección Penal de la Seguridad Vial, 2013, pág. 78.

⁵⁹ TAMARIT SUMALLA/GARCÍA ALBERO, Art. 379 CP, en: QUINTERO OLIVARES (Dir.), Comentarios al Código Penal español. Tomo II (arts. 234 a DF 7ª), 7ª ed., 2016, pág. 1138.

⁶⁰ Dicho artículo plantea importantes problemas como es la prueba de la autoría. En el ámbito del Derecho Administrativo la no colaboración facilitando el nombre del conductor, hace que se entienda como tal al titular del vehículo a motor o ciclomotor, lo que estimamos puede ser extensible al Derecho Penal, la negativa a identificar al conductor no permite en caso alguno la condena del titular del vehículo en ausencia de otra prueba. Sostener lo contrario conllevaría una vulneración del principio de presunción de inocencia, puesto que la atribución de la autoría y consiguiente condena se produciría en ausencia de toda prueba de cargo que la sustentará. A pesar de ello, la STC núm. 63/07, de 27 de marzo de 2007, establece que aun cuando la titularidad del vehículo no pueda fundamentar por sí sola la condena, el propietario del mismo solo se descargará de responsabilidad si identifica de forma convincente al conductor, posibilitando la condena en os casos en que dicha identificación no sea verosímil o completa, siempre que los indicios o la prueba indiciaria permitan establecer la autoría del propietario a través de una valoración conjunta de la prueba. Es ello una tesis del TC que no deja de ofrecer riesgos tanto para la seguridad jurídica, como fundamentalmente para el derecho a la presunción de inocencia, y buena prueba de ello es la SAP de Ciudad Real, núm. 81/07, de 25 de junio de 2007, que condena a pesar de la negativa del propietario de ser el conductor porque “la alegación del acusado está huérfana de toda corroboración puesto que es incapaz de dar ningún dato sobre la persona que dice que conducía... el propio acusado podía haber aportado prueba de cargo suficiente con sólo señalar quien según él conducía...”. GÓMEZ PAVÓN, La Reforma de los Delitos contra la Seguridad Vial. RJUAM, núm. 25, 2012 – 1, pág. 131.

(número 1) define el término *conductor* como la *persona que maneja el mecanismo de dirección o va al mando del vehículo*, salvo en los que circulen con ocasión del aprendizaje de la conducción, en los que se reputa como conductor a la persona que está a cargo de los mandos adicionales. Pero, sin embargo, sí cabe la posibilidad de participación, por ejemplo, mediante la inducción.

Así pues, el artículo 379.2 CP regula *dos modalidades* de conducta típica: 1) Por un lado, conducir un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de alguna de las sustancias que se mencionan en el mismo precepto, esto es, drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas; 2) Por otro lado, conducir un vehículo a motor o ciclomotor con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 mgrs/l. o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 grs/l.

- a. Conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas. (Art. 379.2 inciso primero)

En primer lugar vamos a analizar el tipo consistente en conducir bajo la **influencia de bebidas alcohólicas**:

Por un lado, en lo relativo a los supuestos de conducción etílica, es necesario distinguir previamente entre la *infracción administrativa* y el *delito*. Por ello, es necesario prestar atención a los límites que recoge el RD 1428/2003⁶¹. Dicho texto establece en su artículo 20.1 que el conductor de vehículos que circule con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,5 grs. por litro o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 mgrs./litro, incurre en una infracción administrativa.

Es necesario señalar que *dichas tasas varían* cuando los vehículos conducidos están destinados al transporte de mercancías con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kgs., al transporte de viajeros de más de nueve plazas, al servicio público, al escolar o de menores, al de mercancías peligrosas o de servicio de urgencias o transportes especiales, y cuando el conductor no hace más de dos años que tiene el permiso de conducción. En tales casos, constituirá infracción administrativa conducir con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,3 grs. por litro o con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,15 mgrs. por litro.

⁶¹ 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.

Partiendo de dichos límites administrativos, lo importante es determinar cuándo estaremos ante una conducción etílica constitutiva de delito. Según el art. 379.2 CP, la primera modalidad de conducta típica se refiere a los casos en que el sujeto activo conduzca *bajo la influencia de las referidas sustancias*. Dicho delito no se comete tan sólo por conducir con una determinada tasa de alcohol – siempre y cuando no llegue a las tasas que expresamente señala la modalidad b) del mismo precepto –, sino que es necesario que la ingesta de estas sustancias disminuya las facultades psicofísicas necesarias para la conducción⁶².

Según la jurisprudencia⁶³, hay dos elementos que caracterizan este tipo: un *elemento objetivo*, consistente en el grado de impregnación alcohólica que padece el sujeto activo y; otro *elemento subjetivo*, que se refiere a la influencia que tal grado de impregnación alcohólica determina en la conducción.

Tradicionalmente, la jurisprudencia viene interpretando que para que se cometa este tipo penal es necesario que, además de presentar una determinada tasa de alcohol, el conductor maneje los mecanismos de dirección “*bajo la influencia*”⁶⁴ del alcohol o de cualquiera de las otras sustancias legalmente previstas en el citado artículo.

En la práctica cobra especial importancia el denominado “*test de alcoholemia*” – o “*alcotest*” – para determinar el grado de impregnación alcohólica. Dicho test de alcoholemia se lleva a cabo mediante unos dispositivos denominados *etilómetros*, aunque es importante señalar que el TC – en la Sentencia núm. 22/1998 de 18 de febrero – ha establecido que *dicho test no constituye prueba suficiente, debiendo ser completada por otros elementos de prueba que establezcan que efectivamente el sujeto conducía bajo los efectos de bebidas alcohólicas, y no meramente con una tasa de alcohol superior a la prevista administrativamente*. Aunque es también necesario señalar que dicha doctrina ya no es necesaria para fundamentar la existencia del delito en aquellos supuestos que encajan dentro del inciso segundo del art. 379.2 CP– altas tasas de alcohol -.

Fuera de aquellos supuestos que se resuelvan conforme al segundo inciso del art. 379.2 CP, para determinar la influencia de alcohol en la conducción es relevante, junto con el

⁶² Ello se plasma en la STC núm. 43/2007, de 26 de febrero, que señala que la ingestión de estas sustancias debe afectar a la capacidad de conducción del sujeto, convirtiendo tal conducción en *peligrosa ex ante*

⁶³ Véase la STS de 30 de noviembre de 2006. En este mismo sentido STS de 15 de abril de 2002.

⁶⁴ Véase la STS de 22 de septiembre de 1999 y la STS de 22 de marzo de 2002.

resultado de las pruebas de alcoholemia, tener en cuenta otros elementos de prueba como, por ejemplo, el testimonio de las personas que hayan observado la forma de conducción o de comportarse del conductor, particularmente el de los agentes de autoridad que hayan practicado la prueba correspondiente. Y en este sentido, para el TC *“la prueba de impregnación alcohólica puede dar lugar, tras ser valorada conjuntamente con otras pruebas, a la condena del conductor del vehículo, pero ni es la única prueba que puede producir esa condena, ni es una prueba imprescindible para su condena”*. Del mismo modo, doctrina reiterada del TS señala que *“el atestado policial no tiene otro valor que el de una mera denuncia, siendo necesaria la aportación de prueba de cargo, sujeta a los principios de inmediación, oralidad y contradicción, sobre el hecho básico constitutivo de la infracción penal, la influencia del alcohol o demás sustancias en la conducción”*.⁶⁵

Resulta indicio determinante en la práctica de la influencia de alcohol en la conducción el testimonio personas que hayan observado la realización de maniobras peligrosas por parte del conductor. Y si a este dato se añade un grado de impregnación sensiblemente superior al permitido, las probabilidades de condena en la práctica son muy elevadas, al resultar difícilmente discutible la peligrosidad de la conducción. Lo mismo cabe afirmar cuando se ha llegado incluso a producir un accidente imputable al conductor⁶⁶.

Sin embargo, no ocurre lo mismo en aquellas situaciones de los denominados controles preventivos. Supuestos en los que por lo general no se advierte maniobra anómala alguna en el conductor que es requerido a realizar el test de alcoholemia. En estos casos cobra gran importancia, para una eventual condena, la declaración que se haga en el acta de sintomatología que extienden los agentes de tráfico cuando realizan dichas pruebas. Como resulta lógico, cuantos más detalles consten (entre otros, la forma de hablar del conductor, aliento a alcohol, su dificultad para mantener la verticalidad o coordinar sus movimientos, etc.), más indicios habrá para fundamentar que el consumo de las referidas sustancias ha influido de forma negativa en la conducción del sujeto hasta el extremo de convertir la misma en peligrosa.

⁶⁵ Véase la STC núm. 222/1991, de 25 de noviembre de 1991.

⁶⁶ MONTANER FERNÁNDEZ, Delitos contra la Seguridad Vial en: SILVA SÁNCHEZ (Dir.), Lecciones de Derecho Penal, Parte Especial, 3ª ed., 2011, pág. 294.

Es importante señalar que, conforme al art. 23 del RGC⁶⁷, si una vez practicada la prueba de alcoholemia esta diera una tasa de impregnación alcohólica superior a la permitida o, aún sin alcanzarse los límites previstos, la persona examinada presentara síntomas evidentes de encontrarse bajo los efectos del alcohol, el agente someterá al interesado a una segunda prueba de detección alcohólica por aire espirado. Dicho precepto asimismo señala que los agentes están obligados a informar al conductor de sus derechos, pues de otro modo la prueba será nula. Siendo uno de estos derechos la posibilidad de contrastar los resultados obtenidos con las pruebas de alcoholemia mediante análisis de sangre, orina u otros análogos.

Sin embargo, según la doctrina, también existe delito en aquellos supuestos en los que el conductor no supera el grado máximo de alcohol en sangre o en aire espirado permitido administrativamente, pero su conducta sí puede calificarse o valorarse como peligrosa sobre la base de otros indicios. Así mismo puede haber delitos en aquellos supuestos en los que el conductor se niega a practicar la prueba o no está en condiciones de practicarlas, si mediante otros indicios se logra acreditar la peligrosidad de la conducción realizada⁶⁸. Pero es importante señalar, en este mismo sentido, que, si por el contrario, un conductor supera los límites administrativamente permitidos – siempre que no alcance las tasas previstas en el inciso segundo del art. 379.2 – pero ello no se manifiesta o no influye en su capacidad de conducción, no concurre el tipo penal del art. 379, sino que conllevaría infracción administrativa.

⁶⁷ Artículo 23. Práctica de las pruebas. 1. Si el resultado de la prueba practicada diera un grado de impregnación alcohólica superior a 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre o a 0,25 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, o al previsto para determinados conductores en el artículo 20 o, aun sin alcanzar estos límites, presentara la persona examinada síntomas evidentes de encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, el agente someterá al interesado, para una mayor garantía y a efecto de contraste, a la práctica de una segunda prueba de detección alcohólica por el aire espirado, mediante un procedimiento similar al que sirvió para efectuar la primera prueba, de lo que habrá de informarle previamente. 2. De la misma forma advertirá a la persona sometida a examen del derecho que tiene a controlar, por sí o por cualquiera de sus acompañantes o testigos presentes, que entre la realización de la primera y de la segunda prueba medie un tiempo mínimo de 10 minutos. 3. Igualmente, le informará del derecho que tiene a formular cuantas alegaciones u observaciones tenga por conveniente, por sí o por medio de su acompañante o defensor, si lo tuviese, las cuales se consignarán por diligencia, y a contrastar los resultados obtenidos mediante análisis de sangre, orina u otros análogos, que el personal facultativo del centro médico al que sea trasladado estime más adecuados. 4. En el caso de que el interesado decida la realización de dichos análisis, el agente de la autoridad adoptará las medidas más adecuadas para su traslado al centro sanitario más próximo al lugar de los hechos. Si el personal facultativo del centro apreciara que las pruebas solicitadas por el interesado son las adecuadas, adoptará las medidas tendentes a cumplir lo dispuesto en el art. 26. El importe de dichos análisis deberá ser previamente depositado por el interesado y con él se atenderá al pago cuando el resultado de la prueba de contraste sea positivo; será a cargo de los órganos periféricos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o de las autoridades municipales o autonómicas competentes cuando sea negativo, devolviéndose el depósito en este último caso.

⁶⁸ Véase la SAP de Sevilla, núm. 60/2002, de 21 de febrero de 2002.

Como datos a tener en cuenta es importante apuntar los efectos que el alcohol tiene en la conducción, pues el alcohol no sólo está relacionado con una mayor accidentalidad, sino que también repercute en una mayor mortalidad, al ser un factor relacionado con un peor pronóstico en las lesiones sufridas.

Aún con tasas de alcoholemia dentro de los márgenes legales permitidos, nuestro nivel de riesgo de accidente de tráfico puede verse incrementado.

En la siguiente tabla⁶⁹ se advierte que la capacidad para conducir sin riesgo se ve disminuida a partir de concentraciones etílicas bastante bajas, que van desde los 0,3 gr/L. Es más, existen investigaciones científicas que demuestran que la capacidad de control atencional inhibitorio y del cambio de preparación atencional para la acción se ven disminuidas a partir de tasas de alcoholemia moderadas (entre 0,3 y 0,5 gr/L), aumentando significativamente el tiempo de reacción de los sujetos.

Grado de alcoholemia: gr/L	Efectos del alcohol en la conducción
0,3 a 0,5 gr/L	<u>Inicio de la zona de riesgo:</u> excitación emocional, disminución de la agudeza mental y de la capacidad de juicio, relajación y sensación de bienestar, deterioro de los movimientos oculares.
0,5 a 0,8 gr/L	<u>Zona de alarma:</u> aumento del tiempo de reacción, alteraciones en los reflejos, comienzo de perturbación motriz, euforia, distensión y falsa sensación de bienestar, tendencia a la inhibición emocional, comienzo de la impulsividad y agresión al volante.
0,8 a 1,5 gr/L	<u>Conducción peligrosa:</u> estado de embriaguez importante, reflejos muy perturbados y retraso en las respuestas, pérdida del control preciso de los movimientos, problemas serios de coordinación, dificultades de concentración de la vista, disminución notable de la vigilancia y percepción del riesgo. El riesgo de sufrir un accidente se multiplica por 9.

⁶⁹ Tabla extraída de MÁRQUEZ CISNEROS, La conducción con una determinada tasa de alcohol. Un estudio de los delitos de peligro abstracto, 2016, pág. 136.

1,5 a 2,5 gr/L	<u>Conducción altamente peligrosa</u> : embriaguez muy importante y notable confusión mental, cambios de conducta imprevisibles: agitación psicomotriz, fuertes perturbaciones psicosenoriales, vista doble y actitud titubeante.
Más de 3,0 gr/L	<u>Conducción imposible</u> : embriaguez profunda, inconsciencia, abolición de los reflejos, parálisis e hipotermia, coma, puede producirse la muerte.

Es hecho cierto que aunque creamos estar en pleno uso de nuestras facultades físicas y mentales, con la ingesta de alcohol estamos multiplicando el riesgo de sufrir un accidente, causando riesgo no sólo a nosotros mismos, sino también a personas ajenas a nosotros.

En segundo lugar, el mismo precepto en el mismo apartado segundo hace referencia la **influencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas**:

De modo que, además de los casos de consumo de alcohol, que son en la práctica los más frecuentes, el primer inciso del art. 379.2 CP también tipifica la conducción de vehículos bajo la influencia de drogas tóxicas⁷⁰, estupefacientes⁷¹ y sustancias psicotrópicas⁷². A diferencia de lo que ocurre con el consumo de bebidas alcohólicas⁷³, el RGC no fija para las drogas un grado de consumo que sirva como límite a la existencia o no de infracción administrativa. El art. 27 del citado Reglamento establece simplemente que cometen una infracción muy grave *los conductores de vehículos y bicicletas que hayan ingerido o incorporado a su organismo estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, incluyendo entre estas últimas los medicamentos u otras sustancias bajo cuyos efectos se altere el estado físico o mental apropiada para circular sin peligro.*

Sí es cierto que las exigencias típicas en estos casos son las mismas que las requeridas para la conducción etílica, estos supuestos presentan importantes dificultades de prueba,

⁷⁰ Sustancias consideradas por muchos autores como sustancias venenosas. Otros en cambio consideran las mismas como sustancias psicotrópicas o estupefacientes.

⁷¹ Dicho término hace referencia a sustancias sintéticas o naturales, como por ejemplo el opio, la metadona, cocaína, cannabis.

⁷² Entendiendo por tal aquellas que provocan un estado de dependencia o estimulación o depresión del sistema nervioso central (alucinaciones, trastornos de la función motora, del ánimo, etc.)

⁷³ Dicha ingesta se considerará delito cuando sea superior a 0,60 mg la tasa de alcohol en aire espirado o cuando sea superior a 1,2 g la tasa de alcohol en sangre. A partir de dicha cantidad será considerado delito y será considerado, normalmente, como infracción administrativa cuando no se llegue a la misma.

al no existir un método de detección de dichas sustancias equiparable al etilómetro, lo que da lugar a la exigencia de que las pruebas se lleven a cabo siempre por personal médico mediante análisis de sangre u orina. Así, de acuerdo con el art. 28.1 apartado 1.1. del Reglamento 1428/2003, *“las pruebas consistirán normalmente en el reconocimiento médico de la persona obligada, y en los análisis clínicos que el médico forense u otro titular experimentado, o personal facultativo del centro sanitario o instituto médico al que sea trasladada aquélla, estimen más adecuados”*. No obstante, en los últimos años, los agentes de policía han empezado a utilizar algunos métodos de detección de estas sustancias que, básicamente, permiten detectar a través de una muestra de saliva si el conductor ha consumido o no drogas.

Según afirma la DGT, si en la actualidad nadie condujera tras haber consumido drogas habría 900 fallecidos menos en un año. Los datos son alarmantes ya que, de los 68.959 controles de drogas realizados por la DGT en 2015, el 33% fueron positivos⁷⁴.

Los *efectos* de las drogas en la conducción varían en función de la sustancia que se toma: cannabis, marihuana, hachís, cocaína, anfetaminas y éxtasis son las más frecuentes. En general alteran los colores, distorsionan la percepción, producen estimulación, agresividad, cambios de humor, somnolencia y relajación, falta de concentración.

Estas alteraciones tienen sus *consecuencias* al volante poniendo en riesgo la propia vida y la de los demás usuarios, por ejemplo, reducen la capacidad de reaccionar y tomar decisiones, provocan exceso de confianza, pérdida de reflejos, desorientación, distracciones, deslumbramiento, visión borrosa y disminución de la fatiga. Todos estos efectos, tanto por el alcohol como por las drogas, se ven potenciados si además se consume algún medicamento.

- b. Conducción con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro. (Art. 379.2, inciso segundo)

Es importante tener en cuenta que la interpretación relativa al inciso primero del art. 379.2 CP solamente será necesaria en determinados supuestos puesto que la redacción actual de dicho artículo establece que a partir de una determinada tasa de alcohol se

⁷⁴ Datos extraídos de la siguiente página web: www.dgt.es Fecha de consulta: 3 de abril de 2017.

debe considerar “*en todo caso*” que el conductor conducía bajo la influencia de las referidas sustancias⁷⁵. Se introduce así – con la modalidad prevista en el segundo inciso del citado artículo – una presunción de influencia en la conducción cuando se constatan unas determinadas tasas de alcohol – una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 mgrs/l o una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 grs/l –⁷⁶. Se trata de una presunción que no admite prueba en contrario, puesto que se entiende que la conducta es siempre delictiva, ya que se parte de que el sujeto que conduce con esa tasa de alcohol está influenciado en la conducción⁷⁷. No obstante, un sector minoritario en la doctrina, planteándose la compatibilidad de la tipificación de este delito con el principio de exclusiva protección de bienes jurídicos y/o ofensividad, se inclina por una interpretación restrictiva entendiendo que no debería castigarse penalmente a un sujeto por el simple hecho de que supere una determinada tasa de alcohol si su conducción no se ha visto influenciada por la ingestión de esa sustancia y, por tanto, su comportamiento no ha supuesto peligro alguno para la seguridad vial y/o para la vida o integridad de las personas. Y ello porque el Derecho Penal no puede prescindir de la lesividad o peligrosidad de la conducta⁷⁸.

Cobra especial relevancia práctica, para los supuestos del segundo inciso del art. 379.2, la cuestión de si para la medición del grado de impregnación alcohólica los jueces y tribunales deben tener en cuenta solamente el resultado objetivado por el *etilómetro* o, por el contrario atender también al margen de error de aquél. En este sentido, la Orden Ministerial 3707/2006 de 22 de noviembre, que regula el Centro Metrológico de

⁷⁵ Véase la STC, Sala 2ª, S 15-11-2006, nº 319/2006 de 14 de diciembre. “*El derecho a la presunción de inocencia experimentaría una vulneración si por la acreditación únicamente de uno de los elementos del citado delito -el de que el conductor haya ingerido bebidas alcohólicas- se presumieran realizados los restantes elementos del mismo, pues el delito no se reduce, entre otras posibilidades típicas, al mero dato de que el conductor haya ingerido alcohol, dado que este supuesto delictivo no consiste en la presencia de un determinado grado de impregnación alcohólica, sino en la conducción de un vehículo de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas. La influencia de bebidas alcohólicas constituye un elemento normativo del tipo penal que consecuentemente requiere una valoración del Juez, en la que éste deberá comprobar si en el caso concreto de la conducción estaba afectada por la ingestión del alcohol*”.

⁷⁶ En tal sentido, la SAP de A Coruña, núm. 193/2015, de 26 de junio de 2015, entiende que la influencia del alcohol en la conducción se da por sentada como presunción “*iuris et de iure*” cuando se superan las tasas de 0,60 mgrs/l en aire espirado o de 1,2 grs/l en sangre.

⁷⁷ Señala MUÑOZ CONDE, Derecho Penal. Parte Especial, 20ª ed., 2015, pág. 599, que la Ley obliga a esa interpretación, al no exigir que tal conducta dé lugar a un riesgo específico; pero que si no queremos caer en lo absurdo y castigar conductas como la del beodo que a las tres de la madrugada circula por una playa desierta unos metros, habría que exigir un mínimo de peligro para los bienes jurídicos. Por ello considera que debe exigirse por lo menos que se haya creado con el hecho un riesgo para la circulación, aunque no se pongan en peligro concretamente bienes jurídicos individuales.

⁷⁸ En este sentido, TRAPERO BARREALES, Los delitos contra la seguridad vial: ¿una reforma de ida y vuelta?, 2011, págs. 96 y ss., planteando numerosas dudas y objeciones a esta figura delictiva y entendiendo que sólo debe condenarse si ha habido influencia en la conducción.

Alcohol en el Aire Espirado, se convierte en la norma de referencia. Y así, en su Anexo II se establecen los siguientes errores máximos permitidos de los etilómetros:

- a. Para las concentraciones menores o iguales a 0,4 mgrs/l, un error máximo de 0,03 mgrs/l.
- b. Para las concentraciones mayores a 0,4 mgrs/l y menores a 1 mgrs./l, un error máximo del 7,5% del valor verdadero de la concentración.
- c. Para toda concentración superior a 1 mgrs/l, un error máximo del 20% respecto al valor verdadero de la concentración.

En base a ello, son muchas las resoluciones de nuestra jurisprudencia menor las que absuelven del delito del art. 379.2 CP, teniendo en cuenta que, con la aplicación de este margen de error de 7,5% (que se descontaría del resultado objetivado por el etilómetro), el grado de impregnación alcohólica no supera las tasas establecidas en el segundo inciso del art. 379.2 CP⁷⁹.

Como dato a tener en cuenta, es importante señalar que en el año 2015 más de 105.000 conductores dieron positivo en controles de alcohol y drogas realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, a los que habría que añadir los positivos de los controles locales y autonómicos. Según datos de la DGT doce de cada cien conductores conducen después de haber consumido alcohol o alguna sustancia psicoactiva. Siendo el gran problema de ello los graves efectos que produce en la conducción, llegando a causar accidentes mortales⁸⁰.

Tabla 1 Tasas máximas de alcohol permitidas para conducir⁸¹

Conductores	Límite en Sangre	Límite en Aire Espirado
En general	0,5 g/l	0,25 mg/l
Profesionales ⁸²	0,3 g/l	0,15 mg/l

⁷⁹ Véase la Sentencia del Juzgado de lo Penal nº 4 de Pamplona, núm. 297/08, de 11 de febrero de 2008; SAP de Burgos, núm. 31/2013, de 24 de enero de 2013; SAP de Castellón, núm. 70/2016, de 10 de marzo de 2016, entre otras.

⁸⁰ Datos extraídos de la siguiente página web: www.dgt.es Fecha de consulta: 3 de abril de 2017.

⁸¹ Ambas tablas (Tabla 1 y Tabla 2) extraídas de la siguiente página web: www.dgt.es Fecha de consulta: 3 de abril de 2017.

⁸² Con dicho término se hace referencia a aquellos conductores que se encargan del transporte escolar, transporte de determinadas mercancías, transporte de vehículos especiales, etc.

Nóveles	0,3 g/l	0,15 mg/l
---------	---------	-----------

Tabla 2 Sanciones por conducir con presencia de alcohol o drogas

	Tasa	Sanción
Alcohol	De 0,25 mg/l a 0,50 mg/l	500 € y 4 puntos
	Más de 0,5 mg/l y reincidentes	1.000 € y 6 puntos
Drogas	Presencia	1.000 € y 6 puntos

2. DELITO DE CONDUCCIÓN TEMERARIA, ART. 380 CP

El art. 380 CP⁸³ establece:

1. El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.

2. A los efectos del presente precepto se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurrieren las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del artículo anterior.

En primer lugar, es importante señalar que la tipificación de la conducción temeraria descrita en dicho precepto viene a desarrollarse en dos apartados.

- Por un lado, el primero de ellos recoge el tipo tradicional de conducción con temeridad manifiesta, exigiendo la creación de un peligro concreto.
- Por otro lado, el segundo apartado introduce una presunción de temeridad manifiesta, cuando concurren las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del art. 379 CP, por tanto, se reputa manifiestamente temeraria la conducción bajo la influencia de alcohol o drogas y a velocidad excesiva en los términos descritos.

Este segundo apartado no supone que de forma excluyente solo las conducciones con las velocidades y tasas establecidas en el art. 379 CP constituyan temeridad manifiesta,

⁸³ Artículo 380 redactado por el apartado cuarto del artículo único de la L.O. 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la L.O. 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial («B.O.E.» 1 diciembre). Vigencia: 2 diciembre 2007

tradicionalmente viene entendiéndose que la conducción a velocidad excesiva y bajo la influencia de alcohol constituye de por sí una conducción con temeridad manifiesta que, si crea un concreto peligro también, podrá ser subsumible en el art. 380.1 CP en su caso⁸⁴.

Como se desprende de la propia literalidad del precepto y han tenido ocasión de subrayar doctrina y jurisprudencia (SSTS núm. 341/98, de 5 de marzo, núm. 877/99, de 2 de junio, núm. 1461/2000, de 27 de septiembre, núm. 1039/2001, de 29 de mayo, núm. 2251/2001, de 29 de noviembre y núm. 561/2002, de 1 de abril) el tipo objetivo del art. 381, párrafo primero (ahora art. 380 CP) exige un doble elemento⁸⁵: la conducción con temeridad manifiesta y la puesta en concreto peligro de la vida o integridad de las personas.

a. Temeridad manifiesta.

Sobre dicho concepto jurídico existe una consolidada doctrina jurisprudencial según la cual quien conduce temerariamente un vehículo de motor incurre en la más grave infracción de las normas de cuidado formalizadas en la Ley de Tráfico o lo que es lo mismo, quien lo hace con notoria desatención a las normas reguladoras del tráfico. Así mismo el Tribunal Supremo considera que la conducción temeraria es manifiesta cuando es valorable con claridad, notoria o evidente para el ciudadano medio.

Sin embargo, la actual redacción del art. 380 CP apartado segundo establece que “se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurrieren las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del art. anterior.” Ello no excluye otras modalidades que supongan una vulneración patente y grave de las más elementales reglas de tráfico viario⁸⁶.

b. Poner en concreto peligro para la vida o la integridad de las personas

⁸⁴ SOLER MORENO, El delito de conducción temeraria: resultados y una única maniobra de riesgo, apreciación sin maniobra arriesgada y problemática de las grabaciones por internet. Pág. 3. https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/Ponencia%20Sra.%20Soler%20Moreno.pdf?idFile=983d00f2-5675-4821-9a06-a24fe926d34f Fecha de consulta: 12 de mayo de 2017.

⁸⁵ Para elaborar dicho apartado se ha tenido en cuenta la siguiente página web: <http://noticias.juridicas.com/conocimiento/articulos-doctrinales/4762-los-delitos-contra-la-seguridad-vial-y-el-atestado-policial/> ; TAMARIT SUMALLA/GARCÍA ALBERO, De los delitos contra la Seguridad Vial en: QUINTERO OLIVARES (Dir.), Comentarios al CP español. Tomo II (Arts. 234 a DF 7ª) 7ª ed., 2016, pág. 1150.

⁸⁶ MONTANER FERNÁNDEZ, Delitos contra la Seguridad Vial en: SILVA SÁNCHEZ (Dir.), Lecciones de Derecho Penal. Parte Especial, 3ª ed., 2011, pág. 297.

En relación al segundo elemento, la jurisprudencia ha precisado que la conducción temeraria por sí sola, como creadora de peligro abstracto, no es suficiente, debe quedar acreditada la existencia de un peligro concreto, que también debe ser efectivo y constatable para la vida o integridad de personas diferentes al sujeto pasivo⁸⁷.

De este modo, se evita tratar como casos de peligro concreto supuesto que, en realidad, pueden haber sido de mero peligro abstracto (por ejemplo, un individuo conduce de madrugada con altas tasas de alcohol y con un exceso desproporcionado de velocidad por una vía en la que no llega a cruzarse con ningún otro conductor o peatón.)

La conducta típica consiste en “*conducir con temeridad manifiesta*⁸⁸” en la vía pública, no llegando a considerar conducción con temeridad manifiesta aquella que se lleva a cabo en lugares no destinados al uso común como, por ejemplo, una nave industrial⁸⁹. El concepto temeridad, al que se refiere el precepto, ha sido interpretado normalmente de acuerdo con el sentido del mismo en la imprudencia. Y así, el hecho de que el nuevo Código no hable ya de imprudencia temeraria sino grave no impide seguir sosteniendo que la temeridad *supone una desatención de las normas más elementales de cuidado exigibles en el tráfico automovilístico*. Para determinar que una conducción es temeraria habrá que tener en cuenta el comportamiento del autor, es decir, del conductor, en relación con todo el conjunto de factores externos que el mismo ha de tener en cuenta, a saber, los agentes atmosféricos (como la niebla, nieve, lluvia, viento), los consiguientes efectos sobre la visibilidad o el estado de la vía, la concurrencia de otros vehículos o peatones, etc.

En el Código anterior, dicho precepto admitía tanto la comisión dolosa como la imprudente. Cuestión que viene ya resuelta en la medida que no se contempla la incriminación imprudente, lo que obliga a exigir la presencia de dolo, en el sentido que debe tratarse de dolo de peligro, en relación con los dos elementos del tipo, a saber, la

⁸⁷ En este sentido, véanse las SSTS núm. 2251/2001 de 29 de noviembre y núm. 1039/2001, de 29 de mayo.

⁸⁸ Temeridad manifiesta: temeridad evidente, apreciable, patente para terceros. No quiere decir que esté probada legalmente sino que es manifiesta, clara para terceros.

⁸⁹ En este sentido, véanse las siguientes sentencias: SAP de A Coruña de 25 de septiembre de 1996 y la STS núm. 2012/2004, de 8 de octubre de 2004.

forma de conducción y el resultado de peligro, en que cabe admitir la posibilidad del dolo eventual⁹⁰.

El carácter manifiesto de la temeridad debe valorarse de acuerdo con un parámetro objetivo, que atienda a *aquella que pueda considerarse clara, evidente y perceptible por terceros, según el criterio de un observador medio*.

También aquí es necesaria la delimitación entre el tipo penal y la infracción administrativa correspondiente. La conducción temeraria está prevista como infracción administrativa muy grave en el listado que recoge el art. 65.5 e) de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Para que dicha infracción se convierta en ilícito penal es necesario, según la jurisprudencia, que la temeridad sea patente y clara. Así hace constancia de ello la STS núm. 561/2002, de 1 de abril de 2002. La temeridad que integra la infracción administrativa es, en principio, la misma que la que integra el delito y la diferencia radica en que la de este último se caracteriza por crear un peligro *“efectivo, constatable, para la vida o la integridad física de las personas identificadas o concretas, distintas del conductor temerario”⁹¹*.

Un ejemplo de conducción temeraria concurre en aquel caso de un conductor que, habiendo ingerido bebidas alcohólicas y consumido drogas, circuló con su vehículo por las calles abarrotadas de jóvenes que celebraban las fiestas de la localidad⁹².

Como se deriva de la lectura del art. 380 CP, se trata de un delito de peligro concreto, pues como resultado de la conducción temeraria se exige la creación de un peligro concreto para la vida o integridad de las personas. Dicho riesgo puede ser tanto para terceros ajenos al vehículo, como para acompañantes del conductor que no asumen el riesgo. De acuerdo con dicha exigencia de concreción del peligro, la conducción temeraria creadora simplemente de un peligro abstracto no es suficiente para integrar el tipo⁹³.

⁹⁰ TAMARIT SUMALLA/GARCÍA ALBERO, De los delitos contra la Seguridad Vial en: QUINTERO OLIVARES (Dir.), Comentarios al CP español. Tomo II (Arts. 234 a DF 7ª) 7ª ed., 2016, págs. 1149 y ss.

⁹¹ MONTANER FERNÁNDEZ, Delitos contra la Seguridad Vial en: SILVA SÁNCHEZ (Dir.), Lecciones de Derecho Penal. Parte Especial, 3ª ed., 2011, pág. 296.

⁹² En este sentido, véase la SAP de Logroño, núm. 135/2005, de 7 de febrero de 2005.

⁹³ MONTANER FERNÁNDEZ, Delitos contra la Seguridad Vial en: SILVA SÁNCHEZ (Dir.), Lecciones de Derecho Penal. Parte Especial, 3ª ed., 2011, págs. 296 y ss.

Así por ejemplo, en la SAP de Barcelona núm. 175/2005, de 7 de febrero de 2005, no se consideró delito de conducción temeraria circular por la acera con un ciclomotor sin el alumbrado obligatorio, pero sin transitar a gran velocidad y sin poner en concreto peligro la integridad física de los peatones.

Tampoco se consideró delito de conducción temeraria, SAP de Albacete núm. 306/2004, de 9 de diciembre de 2004, circular por un autovía a una velocidad excesiva y no señalizar los adelantamientos; ni tampoco circular por una autovía autonómica a una velocidad excesiva -260 km/h- sin producirse ninguna circunstancia de peligro concreto.

Por el contrario, sí se incluirá en el tipo penal del art. 380 CP, según recoge la SAP de Zaragoza núm. 712/2009, de 2 de enero de 2009 *“circular por las calles del casco histórico de la ciudad, haciendo caso omiso de las indicaciones de detención de los agentes de orden, subiéndose a las aceras, conduciendo contra dirección, golpeando el vehículo policial (...) y colocando en concreto riesgo la integridad de los peatones, usuarios de la vía y a los propios policías intervinientes”*.

Así como también se incluirá en el tipo penal del art. 380 CP *realizar un giro prohibido a la izquierda (...) continuando a una velocidad excesiva y, al llegar a una plaza, derrapar el coche, teniendo que subirse dos peatones a la acera para evitar ser atropellados*. Así lo recoge la SAP de León núm. 95/2008, de 21 de octubre de 2008.

Del mismo modo, la reciente SAP de Oviedo, núm. 86/2017, de 7 de marzo de 2017, considera conducción temeraria *“(...) incorporarse a la circulación (...) sin causa alguna que lo justificase, procedió a perseguir al vehículo X (...) , realizando una conducción de manera totalmente irregular, con constantes contravenciones de las normas que la regulan, tratando de sacarle de la calzada, adelantándole por el arcén, y obligándole a invadir el sentido contrario, afectando con tal modo de conducir, igualmente a los conductores de los vehículos que venían circulando por el mismo, los que tuvieron que realizar maniobras evasivas para evitar colisionar, prolongándose esa situación a lo largo de unos 2 km (...).”*

Por su parte, la SAP de Ciudad Real núm. 12/2017, de 26 de enero de 2017, que consideró conducción temeraria *“el acusado conducía su vehículo X por la vía interurbana (...) entre los kms. 7 a 11 (...), haciéndolo a una velocidad inadecuada, por excesiva, realizando una pluralidad de maniobras peligrosas que pusieron en peligro la integridad física del resto de usuarios de la vía, (...) invadir totalmente el sentido*

contrario saltándose una línea continua, obligando a dos vehículos a introducirse en el arcén de su carril para evitar la colisión, siendo la zona de curvas con práctica nula visibilidad de los vehículos que circulaban en sentido contrario y en tramo delimitado por línea continua (...) el acusado circuló por el arcén y frenó bruscamente, provocando que su hijo que circulaba detrás de él realizara con su vehículo un fuerte volantazo a la izquierda y condujera en paralelo varios metros por el sentido contrario (...).⁹⁴”

En cuanto al tipo subjetivo requiere el dolo del conductor, éste ha de saber que conduce de forma temeraria, es decir, con notoria desatención de las normas reguladoras del tráfico y que con ello pone en peligro concreto la vida o integridad de las personas. Como ya se ha señalado, el resultado del delito es la puesta en peligro de la vida o la integridad de las personas, que debe ser abarcado por el dolo del autor, siquiera eventual. La consumación se produce aunque la puesta en peligro afecte a una sola persona⁹⁵. Así mismo, es indiferente que la víctima o víctimas potenciales intervengan en el tráfico o se vean amenazadas por el comportamiento del sujeto activo en razón de su proximidad física a la vía pública o a que el vehículo no circula por la misma.

Sin embargo sí plantea cierta complejidad el problema de los acompañantes. La concurrencia del presente delito deberá *negarse* cuando los mismos asuman el riesgo derivado de la forma de conducción del autor. La solución contraria resultaría inverosímil dado que en tal caso cabría la posibilidad de considerarlos partícipes en el delito, por ejemplo, a título de inductores. Así ello tampoco supone desconocer la posibilidad de la situación contraria, en la que el peligro para los usuarios del mismo vehículo dará lugar a la existencia del delito⁹⁶.

Debemos recurrir al análisis de casos para determinar o precisar el momento en que se manifiesta la puesta en peligro. La jurisprudencia ha determinado la existencia de dicho delito en diversos supuestos, a saber, la invasión del carril contrario a gran velocidad y sin luces cuando venía un automóvil en dirección contraria, o conducir por calles con

⁹⁴ En este mismo sentido, las siguientes sentencias consideran que existió delito de conducción con temeridad manifiesta: SAP de Logroño, núm. 93/2016, de 6 de julio de 2016; SAP de Lleida, núm. 147/2016, de 21 de abril de 2016; SAP de Murcia, núm. 143/2016, de 1 de marzo de 2016; SAP de Valencia, núm. 248/2015, de 25 de marzo de 2015; SAP de Guadalajara, núm.80/2013, de 15 de mayo de 2013, entre otras.

⁹⁵ Como por ejemplo, un peatón solitario que está a punto de ser atropellado o el ciclista o único ocupante de un vehículo con el que se produce peligro de colisión.

⁹⁶ TAMARIT SUMALLA/GARCÍA ALBERO, De los delitos contra la Seguridad Vial en QUINTERO OLIVARES (Dir.), Comentarios al CP español. Tomo II (Arts. 234 a DF 7ª), 7ª ed., 2016, pág. 1151 y ss.

mucho tráfico al doble de la velocidad permitida y sin respetar un semáforo rojo. Es importante tener en cuenta que *no será necesaria la infracción reglamentaria, de modo que, por ejemplo, será constitutivo de delito intentar abrirse paso de modo peligroso entre una concentración o manifestación de personas en la vía pública o ante un grupo de escolares*⁹⁷.

La doctrina mayoritaria apunta que como infracción de peligro concreto no sólo se exige la *realización de una conducta apta para la producción del resultado – peligro intrínseco de la conducta – sino también que se haya producido un ulterior resultado de peligro, como consecuencia de haber entrado la conducta peligrosa en contacto con los mencionados bienes jurídicos*⁹⁸.

La comprensión de este resultado de peligro como algo distinto y añadido a la acción peligrosa ha sido siempre muy problemática y no siempre bien comprendida. Ciertamente, la exigencia adicional de una “*situación crítica*” para los bienes jurídicos referidos ha servido para sujetar la intervención penal dentro de límites razonables, pues no está ni mucho menos claro lo que sea la temeridad en la conducción. La doctrina mayoritaria configura dicho resultado conforme al criterio de la *dominabilidad* por parte del autor del peligro generado, coherentemente con una teoría normativa de peligro. Dicha tesis señala que sólo resulta imputable un *resultado de peligro* cuando la lesión del bien jurídico está ya por entero a merced de un curso causal que el autor ya no puede controlar. Es decir, cuando sólo la suerte o cualquier azarosa conjunción de circunstancias imprevisibles, especialmente la intervención de terceros evita el resultado. Cuando no obstante es el autor quien “*in extremis*” logra impedir que el peligro generado se transforme en resultado, según la misma doctrina mayoritaria no es posible imputar el *peligro concreto mismo* al autor⁹⁹.

Así, la técnica de peligro concreto no resulta idónea para la nueva prestación que ha de ofrecer el derecho penal en el ámbito de la seguridad vial, esto es, prevención general positiva. *El aseguramiento contrafáctico de las expectativas normativas no puede dejarse al albur de la producción de un resultado tan acotado y probablemente tan irrelevante desde el punto de vista estadístico: entre la simple conducción temeraria y*

⁹⁷ TAMARIT SUMALLA/GARCÍA ALBERO, De los delitos contra la Seguridad Vial en QUINTERO OLIVARES (Dir.), Comentarios al CP español. Tomo II (Arts. 234 a DF 7ª), 7ª ed., 2016, pág. 1150.

⁹⁸ En este sentido véanse las STSS núm. 341/1998, de 5 marzo de 1998; núm.1039/2001, de 29 de mayo de 2001 y núm. 561/2002, de 1 de abril 2002.

⁹⁹ TAMARIT SUMALLA/GARCÍA ALBERO, De los delitos contra la Seguridad Vial en QUINTERO OLIVARES (Dir.), Comentarios al CP español. Tomo II (Arts. 234 a DF 7ª), 7ª ed., 2016, pág. 1151 y ss.

la causación de lesiones a bienes jurídicos relevantes, el peligro concreto, definido en los términos anteriores, constituye un estadio intermedio excesivamente angosto, amén de críptico para la general comprensión de los usuarios. Un resultado de peligro que por lo demás tiene que ser abarcado por el dolo. ¿Cómo que no es peligroso conducir a más de 200 km/h, al margen de las circunstancias concretas de la conducción? Cuando la justicia responde en términos negativos, los nuevos gestores de la moralidad vial se preguntan con qué pseudo conceptos trabajan los jueces.

El inconveniente derivado de la necesidad de acreditar el referido peligro concreto ya había tratado de ser orillado mediante sucesivas propuestas interpretativas que habían ido relajando las exigencias típicas del artículo 381 CP, previo a la reforma¹⁰⁰.

El punto de arranque lo constituye la consideración de los excesos desproporcionados de velocidad como conducta temeraria que, en palabras de la propia FGE, “*por regla general pondrá en concreto peligro la vida o integridad de terceros dada, por un lado, la incapacidad del conductor para detener a tiempo el vehículo y la grave entidad lesiva derivada de un alcance, un frenazo, una maniobra evasiva, un mínimo despiste – factores todos ellos de probable producción en tales circunstancias – y por otro, la eventualidad de la presencia de otros usuarios que pueden verse expuestos a su conducta, aunque se trate de horas avanzadas o días de poco tráfico, pues no en vano la conducción se desarrolla en una vía pública. A tal efecto no pueden desconocerse ni el espectacular crecimiento del parque automovilístico experimentado en los últimos años ni la cultura del uso del automóvil que, hoy por hoy, impera en nuestro país¹⁰¹”.*

Cuando el peligro se transforma en “*peligro de peligro*”, sólo hace falta entender el resultado como simple contacto de proximidad – entrar en el radio de acción – de la conducta peligrosa con bienes jurídicos ajenos al conductor. Y así se hizo: para la FGE todo trata de demostrar la presencia o bien de otros vehículos, o bien incluso de acompañantes en el vehículo infractor, para que el referido peligro potencial se materialice sin más, en peligro concreto. Para ello, no sería óbice que el resto de ocupantes hubiese consentido en su *autopuesta* en peligro; el único límite vendría representado por la incitación de estos al conductor a vulnerar tal exceso de velocidad, pues nadie puede ser, a un tiempo, responsable – por la inducción – y víctima de un

¹⁰⁰ TAMARIT SUMALLA/GARCÍA ALBERO, De los delitos contra la Seguridad Vial en QUINTERO OLIVARES (Dir.), Comentarios al CP español. Tomo II (Arts. 234 a DF 7ª), 7ª ed., 2016, pág. 1151 y ss.

¹⁰¹ Consulta 1/2006 de la FGE (Fiscalía General del Estado)

mismo delito. En resumidas cuentas, si el conductor viaja solo o no se cruza con nadie – o al menos no ha podido demostrarse tal extremo mientras conducía a tal velocidad –, el peligro concreto no se ha referido a ningún sujeto protegido por la norma y por tanto es atípica. Se comprenderá que tal concepto, así interpretado se ha tornado todavía más incomprensible¹⁰².

Presunción de temeridad

La LO 15/2003¹⁰³, de 25 de noviembre añadió un párrafo segundo al artículo 380 CP por el cual se presumía “*iuris et de iure*” la temeridad manifiesta y el concreto peligro para la vida y la integridad de las personas en los casos de conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas con altas tasas de alcohol en sangre y con un exceso desproporcionado de velocidad respecto a los límites establecidos. Las dificultades probatorias de la temeridad, pero fundamentalmente del peligro concreto, estuvieron en la mente del legislador de 2003. Dicha reforma fue calificada, mayoritariamente, como defectuosa e inútil para los fines que se pretendían, no sólo por la imprecisión de los términos cuantitativos empleados – altas tasas, velocidad desproporcionada –, sino también por la exigencia acumulada, que no alternativa, de dos factores – velocidad e ingesta de alcohol¹⁰⁴ –.

Para dar solución a tales inconvenientes el legislador de 2007¹⁰⁵ desgajó, por un lado, un supuesto de “temeridad” tipificándolo bajo la técnica de peligro abstracto – aquella que se da en determinados excesos de velocidad del art. 379.1 CP –, y por otro lado, modificó sustancialmente los términos del número segundo de este artículo. Conforme a la nueva redacción del apartado segundo se establece una presunción *iuris et de iure* de temeridad: cuando concurren las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del artículo 379 CP. Tras la reforma de 2007, pues, la presunción no lo es también del peligro concreto, sino sólo de la temeridad en la conducción. En definitiva, en este caso cabrá exigir, para colmar la tipicidad del art. 379.2 CP, un adicional resultado de peligro. No basta pues con la conjunción de ambos

¹⁰² TAMARIT SUMALLA/GARCÍA ALBERO, De los delitos contra la Seguridad Vial en QUINTERO OLIVARES (Dir.), Comentarios al CP español. Tomo II (Arts. 234 a DF 7ª), 7ª ed., 2016, pág. 1151.

¹⁰³ Véase la LO 15/2003, de 25 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

¹⁰⁴ TAMARIT SUMALLA y GARCÍA ALBERO, De los delitos contra la Seguridad Vial en QUINTERO OLIVARES (Dir.), Comentarios al CP español. Tomo II (Arts. 234 a DF 7ª), 7ª ed., 2016, pág. 1152.

¹⁰⁵ Véase la LO 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial.

factores para afirmar la presencia de un delito ex art. 381 CP si no se demuestra el peligro concreto para algún interviniente en el tráfico rodado, excepción hecha lógicamente del autor o de quien lo haya instigado. Además, ambos requisitos – velocidad por encima de 60 u 80 km sobre lo reglamentariamente permitido según la vía y exceso en 0,60 mg por litro de aire espirado o 1,2 g por litro de sangre de alcohol – deberán confluir de forma acumulativa¹⁰⁶.

Se deduce así que la actual función del at. 380.2 CP no consiste en ofrecer una definición cerrada de la temeridad manifiesta, sino que trata de establecer una hipótesis en que tal temeridad se presume siempre – prestación iuris et de iure –, al margen de cualquier otra circunstancia. El párrafo segundo no pretende agotar el concepto de conducción manifiestamente temeraria, reduciendo así su ámbito conceptual que tradicionalmente ha venido gravitando sobre el desprecio de las más elementales normas de precaución en la conducción.

La relación entre el artículo 380 y el 379 CP es de subsidiariedad material. Prevalece pues el artículo 380 CP, desplazando delito del art. 379 CP -delito menos grave- en concurso aparente de normas penales, lo que se confirma por la mayor pena dispuesta para las conductas de conducción temeraria¹⁰⁷.

3. CONDUCCIÓN TEMERARIA CON MANIFIESTO DESPRECIO POR LA VIDA DE LOS DEMÁS. ART. 381 CP

*Art. 381 CP*¹⁰⁸:

- 1. Será castigado con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de doce a veinticuatro meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años el que, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el artículo anterior.*

¹⁰⁶ SERRANO GÓMEZ y SERRANO MAÍLLO, La reforma de los delitos contra la seguridad vial. Revista de Derecho UNED, núm.3, 2008, págs. 59 y ss.; FERNÁNDEZ BERMEJO/ROMERO JAIME, El delito de conducción manifiestamente temeraria. Algunas propuestas. Revista Aranzadi Doctrinal, núm. 1, enero 2017.

¹⁰⁷ Para realizar los últimos párrafos se ha tenido en cuenta la siguiente página web: <http://noticias.juridicas.com/conocimiento/articulos-doctrinales/4762-los-delitos-contra-la-seguridad-vial-y-el-atestado-policial/> Fecha de consulta: 26 de marzo de 2017

¹⁰⁸ Apartado 3 suprimido por art. único 109 de la LO 5/2010, de 22 de junio.
Artículo modificado por art. único 5 de la LO 15/2007, de 30 de noviembre.

2. *Cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, las penas serán de prisión de uno a dos años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por el tiempo previsto en el párrafo anterior.*

Partimos del conocimiento ya de lo que conlleva la “*temeridad manifiesta*”¹⁰⁹, por lo que ahora es importante determinar cuándo existe “*manifiesto desprecio por la vida de los demás*”, un elemento que implicará excluir la aplicación del art. 380 CP para dar paso al art. 381 CP. Según la jurisprudencia, el manifiesto desprecio por la vida de los demás supone no sólo un estado subjetivo de indiferencia frente al posible mal ajeno, sino también la realización de una conducta extraordinariamente peligrosa (altamente temeraria).

Dicho precepto fue introducido en la Reforma de 21 de junio de 1989, al calor de la polémica aparecida en los medios de comunicación a raíz de la producción de diversos accidentes de circulación en autopistas provocados por *apuestas* consistentes en transitar a gran velocidad en sentido contrario al debido esquivando los coches que venían de frente, creando con tales comportamientos una considerable alarma social y mediática¹¹⁰.

La doctrina suele denominar este tipo penal como el delito de *conducción suicida* o de *conducción homicida*. En su momento se puso de relieve la escasa entidad de la respuesta penal en los supuestos de conducción temeraria, que ni siquiera tenían asignada pena privativa de libertad¹¹¹. A ello se añadía la renuncia que mostraban los tribunales a la apreciación de dolo, siquiera eventual, en las conductas más graves acaecidas en el tráfico automovilístico, basada en buena medida en la dificultad de la prueba de este elemento subjetivo. De otro lado, resultaba dificultosa la calificación de tales comportamientos como homicidas en aquellos supuestos en los que no se producía resultado lesivo alguno, que habría obligado a admitir la viabilidad de una tentativa con dolo eventual, construcción que, pese a su aceptación teórica en general por buena parte de la doctrina y jurisprudencia, dista de ser aplicada de hecho en un buen número de situaciones, entre las que se encuentra la que motivó la reforma. Toda esta

¹⁰⁹ Véase supra el apartado anterior: 2) Conducción con temeridad manifiesta, art. 380 CP, del presente trabajo.

¹¹⁰ Cfr. por todos, MONTANER FERNANDEZ/TAMARIT SUMALLA/SERRANO GÓMEZ/SERRANO MAÍLLO, etc.

¹¹¹ Cfr. por todos, TAMARIT SUMALLA/RAQUEL MONTANER/DE VICENTE MARTÍNEZ/GÓMEZ PAVÓN, entre otros.

incertidumbre llevó al legislador a introducir un nuevo tipo delictivo – así como misterioso – que se describía en la exposición de motivos de la propia ley como un *tipo intermedio entre el delito de riesgo y la tentativa de homicidio*¹¹².

El Código Penal de 1995 optó por mantener en sus mismos términos el tipo introducido en el año 1989, pese a que existían razones para dudar de la necesidad del mismo.

En primer lugar, con los años se vino demostrando que tal hecho no era tan frecuente como en su momento se dio a entender, pese a haber concurrido sentencias condenatorias por este tipo. La desaparición de dicha alarma social, en su día existente, puede conllevar a un examen más sereno de la oportunidad político-criminal de un tipo de estas características, pues, aunque existen sentencias condenatorias por este delito, ocupan una aplicación práctica muy escasa.

En segundo lugar, la agravación de la pena prevista para el delito de conducción temeraria permite ya ofrecer una respuesta adecuada a determinados comportamientos considerados peligrosos sin los riesgos de una construcción legal que bascula sobre un problemático elemento subjetivo del injusto.

Por último, no se ha producido un desarrollo doctrinal o jurisprudencial pacífico que aclare la naturaleza de este tipo, y que consolide un criterio claro respecto a si la aplicación del mismo es compatible con la calificación de los hechos como tentativa con dolo eventual (como parece desprenderse de alguna construcción doctrinal).¹¹³

Como ha señalado TAMARIT SUMALLA, la LO 15/2007¹¹⁴ ubicó el precepto en el art. 381 CP, en lugar del art. 384 CP de la versión anterior. En lo referido al contenido del mismo, se han producido dos reformas: la primera de ellas conllevó la agravación de la pena de prisión que paso de 1 a 4 años a la de 2 a 5 años, y la pena de multa que pasó de 12 a 24 meses. Ambas modificaciones penológicas afectan a la conducta del tipo básico, mientras que las penas del tipo privilegiado descrito en el párrafo segundo permanecen inalteradas. Es una expresión más de la tendencia al endurecimiento punitivo que ha caracterizado la reforma. El cambio es sustancial, principalmente en lo

¹¹² TAMARIT SUMALLA, De los delitos contra la Seguridad Vial en: QUINTERO OLIVARES (Dir.), Comentarios al CP español. Tomo II (Arts. 234 a DF 7ª), 7ª ed., 2016, pág. 1153 y ss.

¹¹³ TAMARIT SUMALLA, De los delitos contra la Seguridad Vial en QUINTERO OLIVARES (Dir.), Comentarios al CP español. Tomo II (Arts. 234 a DF 7ª), 7ª ed., 2016, pág. 1154.

¹¹⁴ Véase la LO 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial.

que afecta al mínimo de la pena de prisión y al efecto combinado que puede tener la aplicación de la nueva penalidad y las nuevas reglas penológicas del art. 382 CP.

La segunda reforma consistió en la introducción de la expresión “*manifiesto*”, en lugar de “*consciente desprecio por la vida de los demás*”. Nada consta en la exposición de motivos sobre las intenciones del legislador, pero si tenemos en cuenta el contexto de incremento punitivo en que se produce esta modificación, cabría suponer que la misma obedece al propósito de relajar las exigencias en cuanto a la prueba de la consciencia por parte del conductor. Señala GONZALEZ CUSSAC que trata así de lanzar un mensaje a los jueces para que consideren probado el hecho constitutivo de este tipo delictivo cuando quepa inferir la actitud subjetiva de desprecio del comportamiento externo del culpable. Como señala el autor, si este fuera el criterio interpretativo a seguir, el efecto de la reforma no iría más allá de lo simbólico, si tenemos presente que la prueba de los elementos subjetivos en el proceso penal, como ha declarado reiteradamente la jurisprudencia, no puede producirse más que por vía indiciaria a partir del comportamiento externo del sujeto. Cabe incluso entender que el sentido de la reforma ha sido el contrario al expresado, así, la nueva redacción restringiría los supuestos típicos a aquellos en que no sólo pueda probarse la existencia de un desprecio consciente por parte del autor, sino que el mismo sea manifiesto, indudable por parte de cualquiera (espectador objetivo) que hubiera tenido ocasiones de observar tal conducta, reforzándose así la naturaleza doloso-eventual de la conducta típica.

En cuanto a los elementos del tipo, en el aspecto objetivo debe señalarse que en el párrafo primero se tipifica un delito de *peligro concreto*, mientras que el segundo el tipo adopta una estructura propia de delito de *peligro abstracto*. Entre ambos párrafos se da una relación de subsidiariedad tácita, de modo que el segundo párrafo sólo resultaría aplicable en el caso de que falte uno de los elementos que conforman la figura principal.

El tipo subjetivo está integrado primeramente por el dolo referido a la conducta de conducción temeraria y, en el supuesto del primer párrafo, a la puesta en peligro de la vida o la integridad de las personas¹¹⁵. Además, según apuntan ORTS BERENGUER y

¹¹⁵ Como se desprende de la propia literalidad del precepto y han tenido ocasión de subrayar doctrina y jurisprudencia, el tipo objetivo del art. 381 CP exige un doble elemento: la conducción con temeridad manifiesta y la puesta en concreto peligro de la vida o integridad de las personas, mientras que el tipo subjetivo exige el dolo. Así se desprende de las siguientes sentencias: STS núm. 341/98, de 5 de marzo de 1998, STS núm. 877/99, de 2 de junio de 1999, STS núm. 1461/2000, de 27 de septiembre de 2000, STS núm. 1039/2001, de 29 de mayo de 2001, STS núm. 2251/2001, de 29 de noviembre de 2001 y STS núm. 561/2002, de 1 de abril de 2002, entre otras.

VIVES ANTÓN el tipo contiene un elemento subjetivo del injusto, consistente en el consciente desprecio por la vida de los demás. La presencia de este elemento constituye la “*ratio essendi*” – o razón fundamental de lo antijurídico – de esta figura delictiva y lo que justifica la elevación de las penas respecto a la prevista en el artículo 381 CP. Esta singularidad ha dado lugar a que un sector doctrinal sostenga que no nos encontramos ya propiamente ante un delito de peligro sino ante la tipificación de una tentativa de homicidio con dolo eventual¹¹⁶. Dicha interpretación encuentra un sólido punto de apoyo en el tenor de la norma, pues no cabe duda que la idea de consciente desprecio para la vida de los demás tiene toda la apariencia de un guiño a fórmulas como la de la teoría del sentimiento, según la cual lo que caracteriza al dolo eventual es la indiferencia valorativa manifestada por el autor respecto al bien jurídico, que constituye una variante de la teoría del consentimiento¹¹⁷. Tal cuestión es indudablemente problemática; por un lado, la indeterminación de las eventuales víctimas plantea ciertas dificultades que según la citada postura “*no resta un ápice a la responsabilidad del conductor, ni degrada al dolo*”. Pero si se trata de una forma de tentativa habría que concluir, en la modalidad típica del párrafo primero, que se produce un delito por cada persona cuya vida haya sido puesta en peligro, algo que no ha sido apuntado por los defensores de la citada tesis. En la conducta típica del párrafo segundo, resultará dudoso el inicio de la fase de ejecución si no se ha producido peligro para la vida o integridad de la/s persona/s.

Por otro lado, no se puede dejar de lado el problema de la admisión con carácter general de la tentativa con dolo eventual. Si tenemos en cuenta la doctrina dominante, que resuelve en términos afirmativos, la consideración del art. 384 CP meramente en clave de delito de peligro debería hacer compatible la aplicación del mismo en concurso con tantas tentativas de homicidio como personas viajaban en los coches que venían de frente circulando en sentido correcto.

La posición que sostiene TAMARIT SUMALLA es contraria a esta doctrina dominante, esto es, se pronuncia en sentido contrario a la admisión generalizada de la tentativa con dolo eventual argumentado a partir de una construcción de esta forma de dolo desligada de las teorías que exigen un momento volitivo en relación con el resultado lesivo y

¹¹⁶ TAMARIT SUMALLA, De los delitos contra la Seguridad Vial en QUINTERO OLIVARES (Dir.), Comentarios al CP español. Tomo II (Arts. 234 a DF 7ª), 7ª ed., 2016, pág. 1155.

¹¹⁷ ORTS Y VIVES vinculan la expresión utilizada por el Código directamente a esta concepción, basada en que el autor decide actuar con independencia de que el evento lesivo ocurra o no.

advirtiendo la conveniencia político-criminal de resolver las indeseables lagunas de penalización que pudieran producirse mediante el recurso a tipos de peligro cualificado. Éste es el caso del artículo 384, “aunque la cualificación del peligro descansa sobre un elemento subjetivo configurado en términos poco compatibles con la seguridad jurídica¹¹⁸”.

Así, para este autor sí procederá el concurso de delitos en caso de que el conductor actúe con dolo directo de matar a alguien que se encuentra rodeado de otras personas cuya vida resulta puesta en peligro con consciente desprecio para tal bien jurídico, tanto si el homicidio pretendido ha quedado en fase de tentativa o de consumación.

Sin, embargo, si falta el dolo directo, los hechos deberán calificarse como concurso tan sólo en caso de que acaezca un resultado lesivo. Si no se produce tal resultado meramente concurrirá un delito del artículo 384 CP, con independencia del número de personas a quienes alcance el peligro.

La relación con la mayoría de los delitos descritos en el Capítulo, esto es, los delitos descritos en los arts. 379, 381 y 382 CP, es de consunción, por lo que la subsunción del hecho en este tipo impedirá la concurrencia con otros delitos. Por otro lado, este delito se realiza con frecuencia para zafarse de la persecución policial por lo que la jurisprudencia ha rechazado que pueda ser considerado como acto de *autoencubrimiento* impune cuando sucede a la comisión de otro delito¹¹⁹.

En la práctica judicial ha resultado controvertido el problema de la delimitación del delito del art. 381 CP y la posible existencia de tentativa de homicidio en dolo eventual y buena muestra de ello es la STS núm. 717/2014, de 29 de enero de 2014. Dicha sentencia abarca un caso ocurrido en la zona portuaria de Barcelona. El conductor, tras una noche de alterne, con cuatro ocupantes (amigos éstos del conductor), se dirige con el vehículo, al salir de un parking, voluntariamente hacia el mar. El vehículo se sumergió en el agua y los cinco ocupantes, autor-conductor incluido, pudieron salir finalmente con vida, sufriendo lesiones leves. La SAP de Barcelona condenó al acusado como autor de un delito de conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida de los demás, además de cuatro faltas de lesiones, pero el TS casó la sentencia

¹¹⁸ TAMARIT SUMALLA, De los delitos contra la Seguridad Vial en QUINTERO OLIVARES (Dir.), Comentarios al CP español. Tomo II (Arts. 234 a DF 7ª), 7ª ed., 2016, pág. 1156 y ss..

¹¹⁹ Y en este sentido, contamos con la STS de 27 de septiembre 2000 y la STS de 29 de noviembre de 2001.

condenado al acusado como autor de cuatro delitos de homicidio en grado de tentativa, con la circunstancia muy cualificada de embriaguez. El alto Tribunal rechaza el argumento de la Audiencia que entendió que la calificación de los hechos como tentativa de homicidio tan solo hubiera sido posible si hubiera mediado dolo directo, mientras que en el presente caso habría dolo eventual respecto a los posibles resultados de muerte, ante lo cual habría que acudir al artículo 381 del Código como “*solución tipificadora unitaria de todas aquellas conductas arriesgadas desplegadas en el ámbito de la circulación*”. El TS no acepta la solución de la Audiencia arguyendo, entre otros razonamientos, que se trata de un supuesto de utilización de un vehículo de motor *como instrumento hábil para producir la muerte de los ocupantes del vehículo*, de modo que la actuación del sujeto *no fue un acto de conducción, un acto de tráfico, pues no se realizaba un traslado por vía pública dispuesta para ello* y el autor no puso en peligro la vida o integridad de personas indeterminadas, sino de personas concretas contra cuyos bienes jurídicos pretendía atentar.

Por último y haciendo referencia a las causas de exención y modificativas de la responsabilidad cabe destacar que la causa de inimputabilidad prevista en el art. 20.2 CP, de realizar el hecho bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas, tanto en su versión completa como incompleta (art. 21.1 CP) sólo será aplicable cuando la ingestión de estas sustancias y el efecto de intoxicación sean anteriores a la toma de la decisión de conducir temerariamente¹²⁰.

Por ejemplo, el Tribunal Supremo en la STS núm. 1464/2005, de 17 de noviembre de 2005, consideró que concurría manifiesto desprecio por la vida de los demás en un caso en que el sujeto circulo entre 5 y 7 km en dirección contraria, a una velocidad superior a la permitida, por una autopista que presentaba una gran circulación, obligando a varios vehículos a sortear el vehículo conducido por el procesado¹²¹.

En el mismo sentido, también se consideró “manifiesto desprecio” por la vida de los demás un supuesto muy interesante en el que el sujeto activo, conductor de una

¹²⁰ Ejemplo de ello es la ya citada STS núm. 717/2014, de 29 de enero de 2014.

¹²¹ Dicha sentencia establece “(...) ambos decidieron entrar en la Autopista A-7, en contradirección y a una velocidad superior a los 100 km/h, con el fin de evitar ser detenidos. La autopista en aquellos momentos presentaba una gran circulación, por lo que fueron varios vehículos los que se vieron obligados a sortear el vehículo conducido por el procesado (...). Tras circular, en esas condiciones entre 5 y 7 kms (...)”. También se ha considerado conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida de los demás conducir por una vía rápida, en sentido contrario al obligatorio, durante un trayecto notablemente superior a 1.5 kms, aumentando la velocidad, ante la advertencia de otro conductor sobre la irregularidad de su proceder y mientras se cruzaba con otros vehículos.

motocicleta puso en peligro la vida de su esposa. Así consta en la STS núm. 1518/1999, de 29 de octubre de 1999¹²².

En sentido opuesto, esto es, absolviendo del delito del actual art. 381 CP, contamos con muchas sentencias; STS núm. 1135/2010, de 29 de diciembre de 2010, SAP de Madrid, núm. 242/2014, de 12 de mayo de 2014, SAP de Madrid, núm. 329/2015, de 3 de julio de 2015, entre otras.

4. RELACIONES CONCURSALES. ART. 382 CP

*Art. 382 CP*¹²³:

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

Con esta regla el legislador ha optado por una solución de concurso de delitos en los casos en que, además de la creación de un riesgo por medio de alguna de las conductas previstas en los arts. 379, 380 y 381 CP, se cause un resultado lesivo que dé lugar a la apreciación de un tipo imprudente (homicidio o lesiones). Según el art. 382 CP, en estos supuestos, sólo podrá aplicarse el delito más gravemente castigado, aplicando la pena en su mitad superior. Esto nos recuerda a la técnica de aplicación de las penas en casos de concurso ideal o medial de delitos, art. 77 CP.

La referencia al resarcimiento de la responsabilidad civil incluida en el último inciso resuelve el problema que se plantearía en aquellos supuestos en los que la infracción más gravemente penada sea una de las contenidas en el presente capítulo, que al tratarse de delitos de peligro no admitirían pronunciamiento alguno en orden a esa clase de responsabilidad. Éste y ningún otro en el sentido de esta previsión legal, que, pese al

¹²² En este sentido véase el contenido de la citada sentencia / TAMARIT SUMALLA, De los delitos contra la Seguridad Vial en QUINTERO OLIVARES (Dir.), Comentarios al CP español. Tomo II (Arts. 234 a DF 7ª), 7ª ed., 2016, pág. 1155.

¹²³ Artículo modificado por art. único 6 de la LO 15/2007 de 30 de noviembre.

carácter tajante de la expresión “*en todo caso*”, no puede ser interpretada como una derogación de las reglas generales que rigen la responsabilidad civil “*ex delicto*”¹²⁴.

Un ejemplo de ello es el siguiente: un sujeto conduce bajo los efectos de una ingestión alcohólica precedente y a causa de dicho estado embiste a una persona que circula normalmente en su bicicleta, quien, como consecuencia del atropello fallece. En estos supuesto en los que, además del riesgo creado conluciendo bajo la influencia del alcohol (art. 379 CP), se causa un resultado lesivo (art. 142 CP), debe aplicarse el art. 382 CP¹²⁵. Según la jurisprudencia, éste no establece un tipo penal distinto, sino una norma de aplicación de las penas, cuando existe un concurso entre los delitos previstos en los arts. 379, 380 y 381, y otros que exijan un resultado lesivo (STS núm. 703/2001, de 28 de abril de 2001)¹²⁶.

5. NEGATIVA A SOMETERSE A LAS PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA Y CONSUMO DE DROGAS. ART. 383 CP

*El art. 383 del CP*¹²⁷ establece:

“El conductor que, requerido por un agente de la autoridad, se negare 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 a que se refieren los artículos anteriores, será castigado con la penas de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.”

Este tipo delictivo fue introducido por el legislador en 1995 con la finalidad de facilitar la colaboración de los conductores en la práctica de las pruebas de detección alcohólica. Una decisión no exenta de críticas y cuya constitucionalidad fue cuestionada incluso ante el TC por entender, entre otras razones, que el deber de someterse a las pruebas podía ser contrario al derecho de todo ciudadano, reconocido en la CE (arts. 17.3 y 24.2), a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable. No obstante, estas objeciones fueron desestimadas por dicho Tribunal – SSTC núm. 161/1997, de 2 de

¹²⁴ MONTANER FERNÁNDEZ, Delitos contra la Seguridad Vial en: SILVA SÁNCHEZ (Dir.), Lecciones de Derecho Penal. Parte Especial, 3ª ed., 2011, pág. 298.

¹²⁵ SERRANO GÓMEZ/SERRANO MAÍLLO, La Reforma de los Delitos contra la Seguridad Vial, Revista de Derecho UNED, núm. 3, 2008, págs. 64 y ss.

¹²⁶ MONTANER FERNÁNDEZ, Delitos contra la Seguridad Vial en: SILVA SÁNCHEZ (Dir.), Lecciones de Derecho Penal. Parte Especial, 3ª ed., 2011, págs. 298 y ss.

¹²⁷ Art. Modificado por art. único 7 de la LO 15/2007 de 30 de noviembre.

octubre de 1997, y núm. 234/1997, de 18 de diciembre del mismo año, que confirmó la constitucionalidad del precepto¹²⁸.

El desdoblamiento en preceptos distintos del presente tipo y el del artículo 379 CP, anteriormente reunidos en un mismo artículo, no obedece meramente a un afán de mayor claridad sistemática dado el distinto contenido de ambas conductas, sino también a la voluntad de intensificar la reacción ante esa conducta, opción que, en abstracto, parece responder a lógicas exigencias de proporcionalidad dada la presencia adicional en esta conducta de un peligro concreto para la vida o la integridad de las personas, pero que, atendiendo al concreto marco penal fijado, lleva a consecuencias insatisfactorias al ser de mayor gravedad que el previsto para algunos supuestos de lesiones con imprudencia grave (art. 152 CP).

La LO 15/2007 ha trasladado este tipo delictivo al art. 383 CP y lo ha desvinculado del delito de desobediencia, asignando al mismo una pena autónoma. Además de subrayar con ello la autonomía de esta infracción, el legislador ha reforzado la diferencia punitiva entre la misma y el delito del art. 379 CP, al prever pena de prisión sin alternativa y acumular a la misma la pena de privación del permiso de conducir entre uno y cuatro años¹²⁹.

En cuanto a la conducta típica, igual que ocurre con otros delitos de este Título, sujeto activo debe ser el conductor. Con este argumento se ha rechazado en diversas sentencias que la pretensión de condenar como reo de este delito a personas requeridas para someterse a las pruebas respecto a las cuales no ha podido probarse que lo estuvieran conduciendo al tiempo del requerimiento ni en momentos anteriores al mismo. Un ejemplo de ello es la SAP de Murcia, núm. 118/2011, de 3 de junio, que absolvió al acusado dado que en el tacógrafo había constancia de que no había arrancado el camión desde hacía más de dos horas. En todo caso el criterio es el de la conducción efectiva,

¹²⁸ En la STC núm. 161/1997 se afirma que “el deber de someterse al control de alcoholemia no puede considerarse contrario al derecho a no declarar, a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable, pues no se obliga al detectado a emitir una declaración que exteriorice un contenido, admitiendo su culpabilidad, sino a tolerar que se le haga objeto de una especial modalidad de pericia, exigiéndole una colaboración no equiparable a la declaración comprendida en el ámbito de los derechos proclamados en los art. 17.3 y 24.2 de la CE”. Así, “las pruebas para la comprobación de la conducción bajo la influencia del alcohol o de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, y, entre ellas, las de espiración de aire a través de un alcoholímetro, no constituyen en rigor una declaración o testimonio, por lo que no pueden suponer vulneración alguna de los derechos a no declarar, a no declarar contra uno mismo y a no confesarse culpable”.

¹²⁹ TAMARIT SUMALLA, De los delitos contra la Seguridad Vial en QUINTERO OLIVARES (Dir.), Comentarios al CP español. Tomo II (Arts. 234 a DF 7ª), 7ª ed., 2016, pág. 1160 y ss..

que debe ser probado por los cauces propios del proceso penal, sin que puedan tener efectos presunciones legales como la de la DA Segunda de la Ley 18/2009 de 23 de noviembre, que modifica la Ley de Tráfico, estableciendo una definición de conductor habitual: *“a los exclusivos efectos previstos en esta Ley será la persona que, contando con el permiso o licencia de conducción necesario, que estará inscrito en el Registro de Conductores e Infractores, ha sido designada por el titular del vehículo, previo su consentimiento, en virtud de lo dispuesto en el art. 9 bis, por ser aquella que de manera usual o con mayor frecuencia conduce dicho vehículo”*.

La LO 15/2007 ha introducido, en la descripción de la conducta típica, en lugar de la anterior referencia a las pruebas establecidas para la comprobación de los hechos descritos en el artículo anterior, una alusión a las *“pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a que se refieren los artículos anteriores”*. Atendiendo así las demandas que se habían efectuado en el sentido de incluir explícitamente la negativa de someterse a pruebas de detección de drogas, ante la posibilidad de que el desarrollo tecnológico lleve a implantarlas. Pero lo más relevante de la fórmula introducida por la LO 15/2007 es que abre una puerta a una interpretación según la cual alcanzaría carácter típico la conducta de quien se niega a someterse a controles de tipo preventivo, supuesto que había sido ya excluido por vía jurisprudencial¹³⁰. Al haber desaparecido la remisión al art. 556 CP, la idea de que existe en esta infracción un sustrato material sustancial de desobediencia se desvanece, por lo que su contenido de injusto no puede ya desvincularse del propio de los delitos tipificados en este capítulo. Así mismo, las penas ahora previstas no sólo invitan por su mayor gravedad a preferir la opción más benévola, sino que señalan precisamente la existencia de, cuanto menos, un injusto añadido respecto al mero acto de desobediencia al agente de la autoridad¹³¹.

¹³⁰ En este sentido véase la STS núm. 3/1999, de 9 de diciembre de 1999.

¹³¹ En este sentido, TAMARIT SUMALLA, De los Delitos contra la Seguridad Vial, en QUINTERO OLIVARES (Dir.), Comentarios al Código Penal Español. Tomo II (arts. 234 a DF 7^ª), 7ª ed., 2016, págs. 1158 y ss.

En el mismo sentido, existe una línea jurisprudencial que exige comprobar diversos requisitos formales como condición para la apreciación del carácter delictivo de la negativa del conductor a someterse a las pruebas¹³².

Los requisitos del tipo objetivo del art. 383 CP son los siguientes:

- a. Claro requerimiento del agente de la autoridad a realizar la prueba de alcoholemia o de detección de droga;
- b. Negativa de la persona requerida a efectuar la misma.

En caso de que los agentes requieran la realización de una segunda prueba tras haber resultado positiva la primera, el conductor que se niegue a la misma incumbe también en la conducta típica¹³³.

En tal sentido, el art. 12 apartado segundo y tercero de la Ley sobre el Tráfico y los arts. 21 y 22 del Reglamento de Circulación establecen que todos los conductores tienen la obligación de someterse a las pruebas pertinentes para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol y demás sustancias. Según el art. 21 (alcohol) y el art. 28.1 (drogas) del Reglamento de Circulación, la autoridad de vigilancia del tráfico puede realizar estas pruebas:

1. A cualquier usuario de la vía o conductor del vehículo que esté implicado directamente como posible responsable en un accidente.
2. A quienes conduzcan con síntomas evidentes, manifestaciones que denoten o hechos que permitan razonablemente presumir que lo hacen bajo la influencia de bebidas alcohólicas.
3. A los conductores que sean denunciados por la comisión de alguna infracción de las normas de circulación.
4. A cualquier conductor como realización de los programas de controles preventivos de alcoholemia¹³⁴.

¹³² SERRANO GÓMEZ/SERRANO MAÍLLO, La Reforma de los Delitos contra la Seguridad Vial, Revista de Derecho UNED, núm. 3, 2008, pág. 65.

¹³³ Este criterio ha sido establecido por la circular 10/2011 de la FGE, sobre unificación de criterios en los delitos contra la seguridad del tráfico, según la cual el derecho del conductor a que se efectuó una segunda prueba mediante análisis de sangre para contrastar los resultados obtenidos no implica un derecho a sustraerse a una segunda prueba en caso que esta sea requerida por los agentes.

¹³⁴ Para elaborar dicho epígrafe se ha tenido en cuenta la siguiente página web: www.dgt.es Fecha de consulta 15 de marzo de 2017.

Para diferenciar el delito del art. 383 CP del incumplimiento de los deberes citados en el párrafo anterior – sancionado administrativamente – el TS ofreció una serie de *criterios orientativos* en la ya citada STS núm. 3/1999, de 9 de diciembre de 1999, en este supuesto se resuelve un caso de negativa al sometimiento de las pruebas de alcoholemia en el que el conductor era un diputado que fue parado aleatoriamente por un guardia civil en un control preventivo. Cuando el agente le dijo que le iba a someter a una prueba de detección alcohólica mediante espiración de aire en etilómetro, el diputado, que no presentaba síntomas de embriaguez, se negó a colaborar. En este caso, la Sala Segunda estableció las siguientes *pautas* para diferenciar estos dos ilícitos:

1. La negativa a someterse al control de alcoholemia, en cualquiera de los supuestos previstos en los números 1 y 2 del art. 21 del Reglamento de Circulación (accidentes y síntomas evidentes) debe incardinarse dentro del tipo penal del art. 383 CP.
2. Dicha negativa, en los supuestos 3 y 4 del mismo precepto del citado Reglamento (infracciones y controles preventivos), precisa la siguiente distinción:
 - a. Si los agentes que pretendan llevar a cabo la prueba advierten, en el requerido, síntomas de estar conduciendo bajo los efectos de bebidas alcohólicas, y así se lo hacen saber, la negativa de éste debe incardinarse en el delito de desobediencia del art. 383 CP.
 - b. Cuando no se adviertan dichos síntomas, la negativa del requerido no rebasa los límites de la ilicitud administrativa.

Por tanto, y con base en estos criterios, según el TS el diputado no había rebasado los límites de la infracción administrativa.

Otro ejemplo de la citada interpretación se observa en la SAP de Salamanca núm. 7/2001, de 19 de enero de 2001, en la que se afirma literalmente que *“para que pueda aplicarse el art. 380 (actual art. 383 CP) será necesario que la negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas venga acompañada de la existencia de signos externos que rebelen la influencia del alcohol en la conducción cuya comprobación pretenden los agentes policiales. En caso contrario, es decir, si la negativa no va acompañada de signo externo revelador de la influencia de sustancias mencionadas en*

el art. 379 CP, dará lugar a una infracción administrativa – arts. 12 y 65 de la Ley de Seguridad Vial¹³⁵”.

Ahora bien, con la actual redacción del art. 383 CP – comprobación de tasas de alcoholemia y presencia de drogas – no está tan claro que estos criterios elaborados por el TS en 1999 sean de aplicación en todo caso. De hecho, en este sentido, existen ya condenas por este delito del art. 383 CP simplemente por el hecho de que la persona requerida se haya negado a someterse a las pruebas, sin necesidad de que presente síntomas suficientes para acreditar la influencia del alcohol en sus capacidades de conducción.

Así, la SAP de Madrid núm. 552/2008, de 13 de noviembre de 2008, condena por el delito del art. 383 CP a un sujeto que, habiendo ingerido bebidas alcohólicas y tras ser requerido por los agentes de la autoridad, se negó a someterse a la práctica de las pruebas de detección alcohólica. La AP consideró que, aunque los síntomas que presentaba el sujeto *“no sean suficientes para acreditar una influencia de aquel alcohol en las facultades del acusado, este dato resulta actualmente irrelevante en orden a la obligación de todo conductor a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia”*. También es este sentido, las SSAP de Girona núm. 58/2010, de 4 de febrero de 2010 y la núm. 507/2008, 8 de agosto de 2008.

En último lugar, en relación a la problemática concursal, existe un criterio doctrinal bastante extendido que cuestiona la línea jurisprudencial que acude al concurso de delitos cuando se ha probado además de la negativa a someterse a las pruebas, el hecho de la conducción bajo el efecto de las sustancias indicadas en el art. 379 CP, a saber, drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas. La circular 10/2011 de la FGE respalda esta interpretación jurisprudencial con el argumento de que *“el delito del art. 383 y 379 son de todo punto autónomos entre sí y sus acciones están temporalmente diferenciadas”*. Según esta tesis existe además un injusto diferencial, pues es más grave el caso en el que además de desobedecer la orden de la autoridad se ha conducido embriagado. En todo caso, para persuadir a los tribunales de que la conveniencia de aplicar el concurso real de delitos en caso de apreciarse la doble infracción, la Circular advierte que en las reglas legales del concurso real hay mecanismos para encontrar una pena proporcionada a la gravedad de los

¹³⁵ En el mismo sentido la SAP de Las Palmas núm. 354/2009, de 15 de diciembre de 2009.

hechos: “*así en el delito del art. 383 la apreciación de la atenuante o eximente incompleta de embriaguez, cuando proceda, puede atemperar la pena. La eximente incompleta permite además la aplicación de medidas de seguridad especialmente recomendables para los alcohólicos o bebedores habituales. En el art. 379 se cuenta ahora tras la reforma de 2010 con la previsión del art. 385 ter*”.¹³⁶

Sobre esta cuestión – relación de este tipo delictivo con el tipo delictivo del art. 379 CP - conviven en la jurisprudencia y doctrina española dos posibles interpretaciones que parten de una distinta concepción acerca del bien jurídico protegido por el art. 383 CP.

Así, una primera postura entiende que este tipo penal constituye una modalidad del delito de desobediencia que afecta al principio de autoridad y, por tanto, su fundamento es distinto al del art. 379 CP, que protege la seguridad en el tráfico, dándose entre ellos una relación de concurso real de delitos.

Esta interpretación es la adoptada por algunas AP, por ejemplo¹³⁷, SAP de Guipúzcoa núm. 155/2004, de 18 de octubre, de 2004, que sostienen que la condena como autor de un delito de desobediencia del art. 383 CP no impide castigar al mismo sujeto por un delito del art. 379 CP, al no constituir la doble sanción una vulneración del principio *non bis in ídem*. Según esta perspectiva, la finalidad esencial del precepto es la de protección de la seguridad del tráfico rodado; ahora bien, no por ello puede descartarse la existencia de una segunda finalidad protectora propia del tipo penal de desobediencia. Al existir varias acciones del sujeto activo, debe aplicarse la penalidad de ambos preceptos, puesto que se trata de dos comportamientos autónomos relacionados entre sí, siendo el segundo (desobediencia) consecuencia del primero (conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas u otras sustancias). Esta tesis parece estar avalada por el propio TC en su sentencia núm. 161/1997, en la que se afirma que “*la comparación con el art. 379 CP, en primer lugar, ignora la entrada en juego del actual art. 383 CP de un nuevo bien jurídico, el propio de los delitos de desobediencia, que no queda comprendido o consumido, cuando menos no totalmente, en la protección de la seguridad del tráfico que procura la interdicción de la conducción bajo la influencia del alcohol o de las drogas del art. 379 CP*”.

¹³⁶ TAMARIT SUMALLA, De los Delitos contra la Seguridad Vial en: QUINTERO OLIVARES (Dir.), Comentarios al Código Penal español. Tomo II (arts. 234 a DF 7ª), 7ªed., 2016, pág. 1162.

¹³⁷ Véase también la SAP de Ávila núm. 14/2010, de 21 de enero de 2010;

En cambio, una segunda perspectiva entiende que la relación entre ambos preceptos es de concurso de leyes, dado que con ellos se pretende la protección de un mismo bien jurídico y, por tanto, su aplicación simultánea supondría una vulneración del principio *non bis in ídem*. Esta postura defiende en estos casos la aplicación única del art. 383 CP, de acuerdo con las reglas del art. 8 CP.

Este planteamiento se acoge, por ejemplo, en la SAP de Valencia núm. 192/2010, de 15 de marzo de 2010. En esta resolución se afirma que el bien jurídico protegido por el art. 383 CP también es la seguridad vial y que, además, esta figura es el medio único y absoluto para determinar si se ha cometido o no el delito del art. 379.2 CP, en concreto el del inciso segundo. Por último, esta resolución entiende que también la mayor penalidad del art. 383 CP conduce a declarar la incompatibilidad punitiva de ambos preceptos. En conclusión, esta situación entiende que estos supuestos deben resolverse conforme al principio de alternatividad del art. 8.4ª CP.

Entre las sentencias más recientes encontramos, entre otras, la SAP de Burgos, núm. 126/2017, de 19 de abril de 2017, en dicha sentencia se condena al autor de un delito contra la seguridad vial del art. 379.2 CP y de un delito también contra la seguridad vial del art. 383 CP: *"Se declara probado que (...) Rosendo, condujo su vehículo X desde la calle "X" hasta la calle "Y" de otra localidad, donde estacionó el vehículo, haciéndolo bajo la influencia de bebidas alcohólicas que mermaban su capacidad de conducción, presentando halitosis notoria a distancia, rostro ligeramente enrojecido, comportamiento arrogante y exaltado, respuestas incoherentes y deambulación irregular no siendo capaz de mantenerse quieto. Requerido por los Agentes de la Policía Local para la práctica de la prueba de alcoholemia (...) Rosendo se negó de forma reiterada a la realización de la prueba, alegando que los Agentes de la Policía Local no le habían visto conducir"*.

Es interesante señalar también una STS, la núm. 210/2017, de 28 de marzo de 2017, sentencia que condena a un conductor que tras haber realizado la primera prueba de detección alcohólica, se negó a realizar una segunda tras ser requerido por los agentes.

Del mismo modo, la SAP de León núm. 117/2017, de 15 de marzo de 2017, condena como autor del delito del art. 383 CP a un conductor que se niega a someterse a las pruebas de alcoholemia tras ser requerido para ello.¹³⁸

En lo que respecta al tipo subjetivo, el art. 383 CP solamente contempla la modalidad de comisión dolosa. La pena correspondiente a este delito es la de prisión de seis meses a un año, una sanción más severa que la prevista en el art. 379 del mismo Capítulo.

6. CONDUCCION SIN PERMISO O LICENCIA. ART. 384 CP

El Art. 384 CP¹³⁹ establece:

“El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días.

La misma pena se impondrá al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.”

Este tipo penal fue introducido por la LO 15/2007. El debate sobre la necesidad de tipificación penal de la conducción sin permiso o licencia resurgió instigado por sucesos concretos que, debido a la notoriedad pública de su protagonista (primera figura de una compañía de arte flamenco), tuvieron un enorme eco en los medios de comunicación y produjeron gran conmoción social; el “Caso Farruquito” Del mismo modo que ocurre con el art. 379 CP, con la última reforma del CP a partir de la LO 5/2010, las penas aplicables en caso de comisión de alguna de las modalidades delictivas previstas en el art. 384 CP se prevén de forma alternativa.

Con este precepto el legislador ha querido separarse de la técnica de los delitos de peligro para configurar este nuevo tipo penal como una simple *infracción formal o de desobediencia* al orden administrativo, pues se castiga penalmente a aquellos que

¹³⁸ En cuanto al presente artículo véanse también las siguientes sentencias: SAP de Zaragoza, núm. 95/2017, de 24 de marzo de 2017; SAP de Coruña, núm. 132/2017, de 17 de marzo de 2017; SAP de Pontevedra núm. 48/2017, de 7 de marzo de 2017, entre otras.

¹³⁹ Artículo modificado por art. único 110 de la LO 5/2010.

conduzcan sin disponer del permiso o licencia de conducción¹⁴⁰. La concurrencia de este tipo delictivo no depende de la constatación por parte del juez de un peligro concreto para la seguridad vial o para la salud o integridad de las personas. Al contrario, es el propio legislador quien presupone la peligrosidad del comportamiento tipificado en este precepto.

La conducta típica consiste en conducir un vehículo a motor o ciclomotor sin estar autorizado. Esta falta de autorización puede basarse en:

1. Pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida de puntos;
2. Pérdida cautelar o definitiva del permiso por decisión judicial;
3. Conducción sin haber obtenido nunca el permiso o licencia¹⁴¹.

En el párrafo primero del art. 384 CP se incluyen los casos en los que se conduce pese a no estar vigente el permiso o licencia de conducción por la pérdida de puntos. En este sentido es necesario hacer referencia a la Ley 17/2005, de 19 de julio, Reguladora del Denominado Permiso y Licencia de Conducción por Puntos. Dicha ley introduce un sistema de crédito en puntos con el que cuenta cada conductor, titular del permiso o licencia de conducción, y de cuyo mantenimiento también depende la vigencia del permiso o licencia. Conforme al art. 60.4 de la Ley sobre Tráfico, la asignación inicial de puntos para cada conductor es, por regla general, de doce puntos¹⁴².

El permiso o licencia de conducción es una autorización administrativa que verifica que los conductores reúnen los requisitos de capacidad, conocimiento y habilidad necesarios para la conducción del vehículo. La vigencia de este permiso no sólo depende de que su titular cumpla estos requisitos, sino también que mantenga su crédito de puntos. La pérdida de todos los puntos implica que el titular del permiso ha cometido diversas infracciones administrativas. Pues bien, el Derecho penal interviene cuando este

¹⁴⁰ GARCÍA DEL BLANCO, El art. 384 del CP: quebrantamientos, desobediencias y conductas afines, en: GUTIÉRREZ RODRIGUEZ (Coord.): Protección Penal de la Seguridad Vial, 2013, págs. 442 y ss.

¹⁴¹ MONTANER FERNÁNDEZ, Los nuevos delitos contra la seguridad vial: una muestra de la Administración del Derecho Penal, Revista de Documentación Administrativa, núm. 284-285, mayo – diciembre 2009, págs. 311 y ss.

¹⁴² Según el art. 63.6 de la Ley sobre el Tráfico, la carencia de la totalidad de los puntos conlleva la pérdida de la vigencia del permiso o licencia de conducción. Para la obtención de un nuevo permiso o licencia será necesario, por un lado, que transcurran seis meses desde la declaración administrativa de pérdida de vigencia del permiso (3 meses para los conductores profesionales) y, por otro, que el conductor realice y supere un curso de sensibilización y reeducación social, además de la superación de las pruebas que reglamentariamente se determinen, art. 63.5 y 6.)

conductor infractor y, por lo tanto, peligroso, agota su crédito de puntos y, pese a ello, conduce un vehículo a motor o ciclomotor¹⁴³.

Según nuestra jurisprudencia menor, la condena por esta modalidad de conducta típica del art. 384 CP requiere la notificación y el conocimiento por parte del conductor de la resolución administrativa en la que se declare la pérdida de la vigencia de la autorización administrativa para conducir¹⁴⁴.

En el párrafo segundo del art. 384 CP se regula la conducción habiendo perdido cautelar o definitivamente el permiso por decisión judicial y la conducción sin haber obtenido nunca el permiso o licencia.

La primera modalidad – la conducción existiendo una *decisión judicial* que priva cautelar o definitivamente del permiso de conducir – se configura como un supuesto específico de quebrantamiento de condena o delito de desobediencia. La cuestión es, pues, cuál es la relación concursal entre el art. 384 CP y el delito de quebrantamiento de condena del art. 468.1¹⁴⁵ del mismo Código. Si se entiende que los bienes jurídicos protegidos por cada uno de estos preceptos son distintos – seguridad vial para el art. 384, correcto funcionamiento de la Administración de Justicia para el art. 468 CP –, la relación concursal se resolvería con base en el concurso ideal de delitos¹⁴⁶. En cambio, si se entiende que con esta modalidad de conducta típica del art. 384 CP, además de afectar a la seguridad vial, también se afecta al buen funcionamiento de la Administración de justicia, la relación concursal se resolvería según las reglas del concurso de leyes, en concreto, la especialidad y la alternatividad¹⁴⁷.

La segunda modalidad de conducta típica del art. 384 párrafo segundo es la conducción *sin haber obtenido nunca el permiso o licencia de conducción*. Con este tipo penal se pretende evitar la impunidad de aquellos sujetos a los que, por decidir mantenerse al margen del sistema y conducir sin haber obtenido ningún permiso o licencia de

¹⁴³ MONTANER FERNÁNDEZ, Delitos contra la Seguridad Vial en: SILVA SÁNCHEZ (Dir.): Lecciones de Derecho Penal, Parte Especial, 3ª ed., 2011, págs. 304 y ss.

¹⁴⁴ En este sentido, véase la SAP de Navarra núm.134/2009, de 29 de junio de 2009 y la SAP también de Navarra, núm. 112/2009, de 29 de mayo de 2009.

¹⁴⁵ Art. 468.1 CP: “Los que quebrantaren su condena, medida de seguridad, prisión, medida cautelar, conducción o custodia serán castigados con la pena de prisión de seis meses a un año si estuvieran privados de libertad, y con la pena de multa de doce a veinticuatro meses en los demás casos.”

¹⁴⁶ En este sentido véase la SAP de Barcelona, núm. 222/2009, de 31 de marzo de 2009, y la SAP también de Barcelona núm. 99/2009, de 16 de febrero de 2009.

¹⁴⁷ Véase en este sentido la SAP de Murcia núm. 182/2009, de 18 de diciembre de 2009.

conducción, tampoco quedan sometidos al sistema de puntos¹⁴⁸. De entrada, quedan fuera de este tipo tanto los supuestos de conducción con el permiso o licencia caducados como la conducción con un tipo de permiso o licencia inadecuados, supuestos ambos que dan lugar a una infracción administrativa (art. 65 de la Ley sobre Tráfico).

Ahora bien, atendiendo a su tenor literal, este tipo penal resulta aplicable en aquellos supuestos en los que, por ejemplo, pese a disponer de licencia de conducción, se conduce un vehículo para el cual se requiere permiso de conducción, careciendo del mismo por no haberlo obtenido nunca.

Así por ejemplo, la SAP de Zaragoza núm. 309/2009, de 8 de octubre de 2009, condena a un sujeto por conducir un camión sin disponer del permiso correspondiente, aun disponiendo de una licencia de conducción. Según la AP, que el sujeto estuviera *“en poder de una autorización para conducir ciclomotores no impide la aplicación del artículo estudiado, ya que el recurrente nunca tuvo la autorización para la conducción de camiones, y la dicción del art- 384 CP es clara pues habla de conducir vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción, estableciendo así una clara correlación entre vehículo de motor y permiso de conducción por una parte, y ciclomotor y licencia de conducción por otra”*.

Es importante señalar, en este sentido, la STS de 26 de abril de 2017. Dicha sentencia condena al conductor de un vehículo a motor como responsable del delito tipificado en el art. 384.2 CP, en base a los hechos probados *“conducción que realizaba siendo plenamente consciente de la imposibilidad que le afecta para la conducción de vehículos a motor, por no haber obtenido en ningún momento permiso de conducir o licencia que le habilite oficialmente para conducción de vehículos a motor.”*¹⁴⁹

No está tan claro cómo solucionar aquellos supuestos en los que se conduce un vehículo de motor o ciclomotor con un *permiso o licencia extranjeros no convalidados o no*

¹⁴⁸ Aunque la ubicación de dicho precepto parece indicar que el bien jurídico protegido debe circunscribirse a la seguridad vial, en ningún caso se requiere expresamente por el art. 384 CP que la conducción represente un peligro para la seguridad del tráfico, o para la vida y la salud del resto de usuarios de la vía. GARCÍA DEL BLANCO, El art. 384 CP (...), en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (Coord.): Protección Penal de la Seguridad Vial, 2013, pág. 450.

¹⁴⁹ En este mismo sentido, véanse las siguientes sentencias: la ya citada STS de 26 de abril de 2017; la SAP de Toledo, núm. 50/2017, de 27 de marzo de 2017, que condena al autor a consecuencia de: *“conducción que realizaba siendo plenamente consciente de no poder realizar dicha conducción, por carecer de licencia o permiso que le habilite oficialmente para la conducción de ciclomotores.”*, entre otras.

homologados en territorio español. Para la mayoría de la jurisprudencia menor, en estos casos solamente estaríamos en presencia de una infracción administrativa, pues esta modalidad delictiva del art. 384.2 CP se comete por no haber obtenido “*nunca*” el permiso o licencia de conducir¹⁵⁰.

Sin embargo, existen algunas resoluciones que sí consideran aplicable el art. 384.2 CP en caso de conducción sin permiso o licencia válidos para conducir en España¹⁵¹.

En el plano de la tipicidad subjetiva, las conductas delictivas comprendidas en el art. 384 CP requieren dolo, por lo que deberá excluirse el carácter típico de aquellos supuestos en los que, por ejemplo, no le ha sido notificada efectivamente al conductor la resolución por la que se declara la pérdida total de los puntos (art. 63.6 de la Ley 2005)¹⁵². Es necesario señalar que no basta con el hecho de la pérdida de los puntos sino que el tipo exige la pérdida de vigencia y este hecho es el que debe ser conocido por el autor, conocimiento que tan sólo cabe presumir cuando se ha producido la notificación en forma¹⁵³.

Siendo así, pese a que el hecho típico requiere la realización de la acción de conducir, se ha planteado si es punible a título de cooperación necesaria en el delito del art. 384 inciso último del CP, la conducta de aquellos que ceden o prestan el vehículo. La Circular 10/2011 de la FGE se pronuncia afirmativamente, en los casos en que se produce la cesión del vehículo “*para su conducción inmediata o cercana en el tiempo a quien nunca ha obtenido permiso o licencia, con plena consciencia de dicha carencia*”.

Fijándonos en la penalidad del precepto, es casi la misma que la prevista para el delito del art. 379 CP. Llama la atención que la diferenciación en el tratamiento punitivo de las dos infracciones se limite a la pena de multa, más grave en el art. 384 CP, siendo iguales las penas de prisión y de trabajo en beneficio de la comunidad e idéntica la fórmula de penalidad alternativa. Puede suponerse que esta leve diferencia responde a una voluntad de compensar la inexistencia, en este caso, por razones obvias, de la pena de privación del permiso de conducir. En todo caso, en términos de lesividad de la conducta, si el tipo ha de ser concebido desde la lógica político-criminal de la

¹⁵⁰ Véase la SAP de Girona, núm. 551/2009, de 12 de agosto de 2009.

¹⁵¹ En este sentido, véase la siguiente sentencia, SAP de Barcelona, núm. 705/2009, de 3 de agosto de 2009.

¹⁵² En este sentido véase la SAP de Coruña, núm. 183/2017, de 24 de abril de 2017; SAP de Palencia núm. 25/2017, de 17 de abril de 2017.

¹⁵³ TAMARIT SUMLLA, El artículo 383 del CP, en: QUINTERO OLIVARES (Dir.): Comentarios al Código Penal Español. Tomo II (arts. 234 a DF 7^a), 7^a ed., 2016, págs. 1165 y ss.

protección de la seguridad vial, parecería más razonable señalar punitivamente el menor desvalor de unas conductas cuya peligrosidad para el bien jurídico es inferior a las del art. 379 CP¹⁵⁴.

7. OTRAS ALTERACIONES DE LA SEGURIDAD VIAL. ART. 385 CP

Según el art. 385 del CP¹⁵⁵:

“Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días, el que originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:

1.ª Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio.

2.ª No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.”

Este precepto recoge un delito de *peligro abstracto* que requiere que el sujeto activo cree un *grave riesgo para la circulación idóneo para la puesta en peligro de la vida o la integridad de las personas* implicadas en la circulación. La peculiaridad de este tipo delictivo es que sujeto activo puede serlo cualquiera y no sólo el conductor del vehículo¹⁵⁶.

La conducta típica, que siempre ha de ser conducta dolosa, se describe alternativamente. Por una parte, como una acción de alteración positiva de la seguridad del tráfico y, por otra, como una omisión del deber de restablecer la seguridad alterada. Este segundo supuesto se trata de un caso de omisión de quien se encuentra en posición de garante y resultado de peligro¹⁵⁷.

¹⁵⁴ TAMARIT SUMLLA, El artículo 383 del CP, en: QUINTERO OLIVARES (Dir.): Comentarios al Código Penal Español. Tomo II (arts. 234 a DF 7ª), 7ª ed., 2016, pág. 1166.

¹⁵⁵ Art. Modificado por art. único 9 de la LO 15/2007.

¹⁵⁶ MONTANER FERNÁNDEZ, Delitos contra la Seguridad Vial, en: SILVA SÁNCHEZ (Dir.) Lecciones de Derecho Penal, Parte Especial. 3ª ed., 2011, pág. 307 y ss.

¹⁵⁷ Un claro ejemplo de ello, sería el caso de aquellas personas que por su oficio o cargo o directamente por una disposición normativa tengan encargada esta tarea, esto es, personal del servicio de mantenimiento de una autopista o los agentes de tráfico o de policías locales. TAMARIT SUMALLA, De los Delitos contra la Seguridad Vial en: QUINTERO OLIVARES (Dir.), Comentarios al Código Penal Español. Tomo II (arts. 234 a DF 7ª), 7ª ed., 2016, págs. 1166 y ss.

Es importante señalar que es necesario que dichas conductas originen un grave riesgo para la circulación, situación que ha de ser valorada por un Juez¹⁵⁸. En otro caso estaremos ante una infracción administrativa¹⁵⁹ que, como en otros tantos supuestos, no será fácil de distinguir entre la infracción penal y la administrativa¹⁶⁰.

Constituye un ejemplo de la primera conducta típica – *acción de alteración positiva de la seguridad del tráfico* – el caso en que un sujeto, sobre las doce horas del mediodía, apostado en el arcén lanzó al paso de un camión varias piedras que impactaron el faro derecho, en el quita vientos y en el lateral derecho del vehículo, teniendo el conductor que realizar maniobras evasivas para evitar los impactos, dando un volantazo y deteniéndose en la calzada¹⁶¹.

En cambio, se corresponde con la segunda conducta típica – *omisión del deber de restablecer la seguridad alterada* – el comportamiento de quien, conduciendo una furgoneta que contenía bidones de gasoil, tuvo que frenar bruscamente en un cruce cayéndose uno de los bidones y, pese a que se derramó parte de gasoil en la calzada, el conductor hizo caso omiso porque creía que no había peligro¹⁶².

8. EL COMISO DEL VEHÍCULO A MOTOR O CICLOMOTOR. ART. 385 BIS CP

La LO 5/2010 introdujo el artículo 385 bis CP¹⁶³, cuyo tenor literal es el siguiente:

“El vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos previstos en este Capítulo se considerará instrumento del delito a los efectos de los artículos 127 y 128.”

La LO 5/2010 añadió este nuevo precepto, al mismo tiempo que suprimía el número tercero del art. 381 CP. De este modo se extiende el alcance de la norma en cuya virtud el vehículo es objeto de comiso, que ya no se limita a la forma delictiva más grave de las que integran el Capítulo, la conducción con manifiesto desprecio por la vida de los demás, sino que es ahora aplicable a todos los delitos contra la seguridad en el tráfico.

¹⁵⁸ SERRANO GÓMEZ y SERRANO MAÍLLO, La reforma de los delitos contra la Seguridad Vial. *Revista de Derecho UNED*, núm. 3, 2008, pág. 70.

¹⁵⁹ La Ley de Tráfico en su art. 10.2 establece que “*se prohíbe arrojar, depositar o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación...*”. El mismo contenido tiene el art. 4.2 del Reglamento General de Circulación.

¹⁶⁰ La Ley de Tráfico establece en su art. 10.3: “*quienes hubieran creado sobre la vía algún obstáculo o peligro, deberán hacerlo desaparecer lo antes posible, adoptando entretanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación*”. El art. 5.1 del RGC recoge el mismo contenido.

¹⁶¹ En este sentido, véase la SAP de Córdoba, núm. 282/2008, de 11 de noviembre de 2008.

¹⁶² En este sentido, véase la SAP de Alicante, núm. 369/1999, de 22 de mayo de 1999.

¹⁶³ *Art. añadido por art. único 111 de la LO 5/2010.*

Al mismo tiempo, la norma remite no sólo al art. 127 CP, sino también al art. 128 CP, lo cual contribuye a aclarar el sentido de la norma. El comiso de vehículo es preceptivo, según se desprende del art. 127 CP, pero el Juez no puede decretar el comiso, al ser el vehículo un bien de lícito comercio, si su valor no guarda proporción con la naturaleza o gravedad de la infracción penal. La alusión a la naturaleza tiene aquí poco valor discriminante, dado que se trata de delitos en gran medida homogéneos, por lo que habrá que atender a la gravedad, en función de las circunstancias del hecho, para decidir en uno u otro sentido.

9. LA REDUCCION EN GRADO POR MENOR ENTIDAD. ART. 385 TER CP

La LO 5/2010 añade el *art. 385 ter CP*¹⁶⁴ en el que se establece lo siguiente:

“En los delitos previstos en los artículos 379, 383, 384 y 385, el Juez o Tribunal, razonándolo en sentencia, podrá rebajar en un grado la pena de prisión en atención a la menor entidad del riesgo causado y a las demás circunstancias del hecho.”

La LO 5/2010 introdujo esta cláusula de disminución facultativa de la pena, facultad que en la Exposición de Motivos de la Ley se califica como *excepcional*. Según se desprende de la Exposición de Motivos, tal innovación estaría en sintonía con otras modificaciones inspiradas en el propósito de reducir el recurso a la pena de prisión, concretamente las que afectan a la penalidad prevista en los arts. 379 y 384 CP. Debe valorarse positivamente tal voluntad legislativa, que responde a las críticas que se han vertido a la opción emprendida en el año 2007 a favor de la vía punitiva como solución a la problemática de la siniestralidad vial. No cabe duda que la prisión es un mal remedio, particularmente en esta clase de delincuencia.

Sin embargo, sorprende la solución técnica adoptada, ya que constituye un hecho insólito en la medida en que el umbral mínimo de la pena de prisión es en la mayor parte de delitos afectados (arts. 379 y 384 CP) está en los tres meses, que, desde 2003, es el mínimo legalmente previsible de la pena de prisión. Es importante recordar que, según dispone el art. 71. 2 CP¹⁶⁵ cuando proceda imponer una pena de prisión inferior a

¹⁶⁴ Art. añadido por art. único 112 de la LO 5/2010.

¹⁶⁵ Art. 71.2 CP “No obstante, cuando por aplicación de las reglas anteriores proceda imponer una pena de prisión inferior a tres meses, ésta será en todo caso sustituida por multa, trabajos en beneficio de la comunidad, o localización permanente, aunque la ley no prevea estas penas para el delito de que se trate, sustituyéndose cada día de prisión por dos cuotas de multa o por una jornada de trabajo o por un día de localización permanente.”

tres meses, esta será en todo caso, sin perjuicio de que se acuerde la suspensión en los casos en que proceda.

El art. 385 ter CP conduce pues a que la disminución de la pena de prisión lleve indirectamente a la aplicación de una pena de multa o de trabajos en beneficio de la comunidad, por lo que la nueva cláusula resulta en estos casos superflua, pues si el juez entiende que los hechos revisten poca gravedad bien puede hacer uso de la facultad de imponer directamente la pena de multa o la de trabajos en beneficio para la comunidad, para lo cual no tienen que concurrir circunstancias de carácter excepcional. La cláusula de disminución facultativa de pena tendría sentido por consiguiente, prácticamente tan solo respecto al delito descrito en el art. 384 CP dado que la pena de prisión es de obligatoria imposición y por un tiempo mínimo de seis meses. Sin embargo, en tal caso, la referencia al “*riesgo causado*” carece de sentido, dado el carácter formal de la infracción y su desvinculación de la exigencia de un resultado de peligro¹⁶⁶.

¹⁶⁶ TAMARIT SUMALLA, De los Delitos contra la Seguridad Vial en QUINTERO OLIVARES (Dir.), Comentarios al Código Penal Español. Tomo II (arts. 234 a DF 7ª), 7ª ed., 2016, págs. 1170 y ss.

VI. CONCLUSIONES

Tras haber llevado a cabo este estudio sobre la materia, tanto a nivel doctrinal como jurisprudencial, establezco a continuación una serie de las conclusiones alcanzadas:

Primera. El Capítulo IV del Título XVII del Libro II del CP español regula un conjunto de tipos delictivos denominados delitos contra la seguridad vial, también denominados “delitos de peligro común”. Los actuales delitos contra la seguridad vial se ubican en el ámbito de los delitos de riesgo colectivo o de seguridad colectiva.

Segunda. En las diferentes exposiciones de motivos o preámbulos se hace referencia a la seguridad vial, pero también a la protección de la vida y la integridad física de los integrantes o participantes en el tráfico rodado.

Tercera. El Código de 1995 y sus posteriores reformas han mantenido la conducción con temeridad manifiesta como un delito de peligro concreto, y desde la reforma de 2003 se considera temeridad manifiesta la conducción bajo los efectos del alcohol, cuando la tasa del mismo supera determinados límites.

Cuarta. La conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas está penalizada en todas las normas penales referentes a la seguridad vial desde 1950, si bien desde la reforma del Código del año 2007 se considera que existe influencia del alcohol en la conducción cuando se supera determinada tasa del mismo en sangre o aire expirado.

Quinta. El exceso de velocidad como tal sólo se criminaliza en la Ley de 1950 y en el art. 379 CP tras su redacción dada por la LO 15/2007, si bien en la primera norma citada era considerado un delito de peligro concreto y en la actualidad lo es de peligrosidad abstracta.

Sexta. Es patente la dependencia de la regulación administrativa por las constantes disposiciones que constituyen “leyes en blanco”, así los delitos por exceso de velocidad o la conducción bajo los efectos del alcohol y la conducción sin el permiso pertinente.

Séptima. Aunque para la jurisprudencia y parte de la doctrina el bien jurídico protegido por los tipos que definen los delitos contra la seguridad vial es esta propia seguridad vial, considerándose por unos como un bien jurídico colectivo independiente de los que representan la vida o la integridad física de las personas que intervienen en el tráfico rodado y, por otros, como un bien instrumental que permite adelantar las barreras de protección para estos últimos bienes sin que ello suponga un quebrantamiento de los

principios de intervención mínima, lesividad y fragmentariedad que rigen, entre otros, la aplicación del Derecho penal a la resolución de conflictos.

Octava. La seguridad vial está inmersa en el ámbito del Derecho administrativo y su finalidad es permitir el tráfico rodado dentro de unos términos en los que éste no suponga un riesgo superior al permitido. Dicho riesgo debe ser el que es asumido por los participantes en el tráfico rodado y que les permite esa participación con la confianza de que todos los partícipes respetarán esas normas. Cuando el riesgo alcance un umbral que quiebre el principio de confianza y como consecuencia de ello se deje de participar en el tráfico rodado, lo que conlleva la lesión del derecho fundamental a la libre circulación, entonces estaría justificada la intervención del Derecho penal para proteger la seguridad vial como bien jurídico instrumental de ese derecho fundamental.

Novena. Aquellos tipos en los que hemos considerado que el bien jurídico protegido es la vida o la integridad física de las personas – arts. 379.2, 380 y 381 CP – suponen un adelantamiento en la protección de estos bienes jurídicos por parte del Derecho penal, puesto que la lesión de los mismos como consecuencia del tráfico estarían en el ámbito de los tipos que definen el homicidio o las lesiones, por tanto, definen delitos de peligro, concreto en los casos de los tipos de los arts. 380, 381.1 y 385 CP, y de peligrosidad abstracta en el del art. 379.2 inciso primero y 381.2 CP, pues de no ser así esas puestas en peligro serían impunes, dado que la imprudencia para ser punible necesita ocasionar un resultado lesivo. Esta situación concursal se resolvería conforme a las normas que recoge el art. 382 CP.

Décima. A mi parecer, el reconocimiento de la seguridad vial como bien jurídico penal por parte de la jurisprudencia la mayoría de la doctrina, es la expresión de dos necesidades; la primera, la de encontrar un bien jurídico al que proteger para justificar la parte objetiva de los tipos que aquí hemos definido como meramente formales (art. 379.1, 279.2 inciso segundo y 384 CP), puesto que si se considera que estos tipos protegen la seguridad vial, las conductas en ellos expresadas implican lesiones al bien jurídico protegido y dogmáticamente se pueden definir como delitos de resultado, siendo éste la lesión de la seguridad vial por vulnerar una o varias de las normas que la definen. Si no es así estos delitos o bien suponen un adelantamiento excesivo de las barreras de protección a los bienes vida e integridad física de las personas o simplemente son delitos meramente formales que refuerzan con sanciones penales las infracciones a las normas de Derecho administrativo que suponen la seguridad vial; y la

segunda, para justificar el ámbito subjetivo de estos, pues en estos casos es evidente que el conductor infractor no tiene dolo de lesionar los bienes jurídicos vida o integridad física de las personas, se podría pensar que sí existe imprudencia, pero al suponer los delitos imprudentes un *numerus clausus*, y no contemplase estos tipos como imprudentes, no se puede admitir la imprudencia en las conductas recogidas en estos tipos, que no olvidemos están definidos como tipos de peligro.

VII. ÍNDICE BIBLIOGRÁFICO

- ALCÁCER GUIRAO, Rafael, Embriaguez, temeridad y peligro para la seguridad del tráfico. Consideraciones en torno a la reforma de los delitos contra la seguridad del tráfico, *La Ley Penal*, núm. 10, 2004, págs. 5 a 22.
- CONDE-PUMPIDO FERREIRO, Cándido, El Ordenamiento Penal Sustantivo (de la Ley del Automóvil), *Revista de Derecho Judicial*, año V, núm. 14, 1963, pág. 17.
- FERNÁNDEZ BERMEJO, Daniel y ROMERO JAIME, Diego Jesús, El Delito de conducción manifiestamente temeraria. Algunas propuestas de mejora, *Revista Aranzadi Doctrinal*, núm. 1, España, 2017.
- FIERRO LORENZO, María Inmaculada, Conducción y Sustancia Psicoactivas (alcohol, drogas y medicamentos): de la magnitud del problema a la intervención en seguridad vial, Tesis doctoral, Universidad de Valladolid, 2015.
- GÓMEZ PAVÓN, Pilar, Los delitos contra la seguridad del tráfico (Lección 42ª), en: ÁLVAREZ GARCÍA (Dir.), *Derecho Penal español. Parte Especial*, 2ª ed., Tirant lo Blanch, Valencia, 2011.
- GÓMEZ PAVÓN, Pilar, El Delito de Conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes. Y análisis del artículo 383 del CP. 5ª ed., Bosch, Barcelona, 2015.
- GÓMEZ PAVÓN, Pilar, La Reforma de los Delitos contra la Seguridad Vial, *Revista de la Universidad Complutense de Madrid*, núm. 25, 2012, págs. 119 a 148.
- GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, María (Coord.), *Protección Penal de la Seguridad Vial*, 2ª ed., Tirant lo Blanch, Valencia, 2013.
- MÁRQUEZ CISNEROS, Rolando, La conducción con una determinada tasa de alcohol. Un estudio sobre la legitimidad de los delitos de peligro abstracto, Marcial Pons, 2016, Madrid, ORTIZ DE URBINA GIMENO, Íñigo, RAGUÉS U VALLÈS, Ramón y GRECO, Luis (dirs.), *Derecho Penal y Criminología*.
- MIR PUIG, Santiago y CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (Dir.), *Seguridad Vial y Derecho Penal. Análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código Penal en materia de Seguridad Vial*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2008.

- MOLINA FERNÁNDEZ, Fernando, Delitos contra la Seguridad Vial: su aplicación jurisprudencial, FRANCIS LEFEBVRE, Claves Prácticas, Madrid, 2014.
- MOLINA FERNÁNDEZ, Fernando, BAJO FERNÁNDEZ (Dir.), Compendio de Derecho Penal. Parte Especial, vol. II, Ceura, Madrid, 1998.
- MONTANER FERNÁNDEZ, Raquel, Los nuevos delitos contra la seguridad vial: una muestra de la Administración del Derecho Penal, Revista de Documentación Administrativa, núm. 284/285, Mayo/diciembre 2009, págs. 305 a 322.
- MORENO ALCÁZAR, Miguel Ángel, Los delitos de conducción temeraria (Criterios para la coordinación de los arts. 381 y 384 del CP), Tirant lo Blanch. Valencia, 2003.
- MUÑOZ CONDE, Francisco, Derecho Penal. Parte Especial. Delitos contra la Seguridad Vial. 20ª ed., Tirant Lo Blanch, Valencia, 2015, págs. 593 a 611.
- MUÑOZ RUIZ, Josefa, El delito de conducción temeraria del artículo 380 CP, Tesis, Universidad de Murcia, 2013, pág. 175 y ss.
- OLMEDO CARDENETE, Miguel y ARÁNGUEZ SÁNCHEZ, Carlos (Eds.), Protección Penal de la Seguridad Vial, Granada, 2010.
- ORTS BERENGUER, Enrique, Delitos contra la seguridad colectiva (y III): Delitos contra la seguridad vial, GONZÁLEZ CUSSAC, José Luis (coord.), Derecho Penal. Parte Especial. 4ª ed., Tirant Lo Blanch, Valencia, 2015, págs. 595 a 618.
- REY HUIDOBRO, Luis Fernando, La necesaria afectación del bien jurídico en los delitos contra la seguridad vial: consecuencias prácticas, Revista Aranzadi Doctrinal, núm. 7, 2010, págs. 13 a 18.
- SALVADOR CONCEPCIÓN, Rosa, Cuestiones relevantes de la prueba de alcoholemia en el proceso penal, Revista de Derecho UNED, núm.13, 2013, págs. 391 a 436.
- SERRANO GÓMEZ, Alfonso y SERRANO MAÍLLO, Alfonso, La Reforma de los Delitos Contra la Seguridad Vial, Revista de Derecho UNED, núm. 3, 2008, págs. 43 a 70.
- SILVA SÁNCHEZ, Jesús-María (Dir), Lecciones de Derecho Penal. Parte Especial. 3ª ed., Atelier Libros Jurídicos, Barcelona, 2011.

- TAMARIT SUMALLA, Josep María, Delitos Contra la Seguridad Vial, QUINTERO OLIVARES, Gonzalo (Dir.), Comentarios al Código Penal español. Tomo II (arts. 234 a D.F. 7ª). 7ª ed., Aranzadi, Navarra, 2016.
- TRAPERO BARREALES, María A., Los Delitos contra la Seguridad Vial: ¿una reforma de ida y vuelta? Tirant lo Blanch, Valencia, 2011.

VIII. ÍNDICE JURISPRUDENCIAL

Juzgados de lo Penal:

- Sentencia del Juzgado de lo Penal nº 4m de Pamplona, núm. 297/08, de 11 de febrero de 2008
- Sentencia núm. 48/2008 del Juzgado de lo Penal nº 3 de Jerez de la Frontera, de 17 de febrero

Audiencias Provinciales:

- SAP de Granada de 10 de junio de 1995 (ARP 1995/829)
- SAP de Badajoz nº 59/1996, de 8 de julio
- SAP de A Coruña de 25 de septiembre de 1996 (ARP 1996, 695)
- SAP de Alicante, núm. 369/1999, de 22 de mayo de 1999, (ROJ: SAP A 1523/2008)
- SAP de Madrid nº 604/2000, de 29 de septiembre
- SAP de Salamanca núm. 7/2001, de 19 de enero de 2001 (ROJ: SAP SA 40/2001)
- SAP de León nº 19/2001, de 31 de enero (ARP 2001/217)
- SAP de La Coruña nº 30/2001, de 5 de febrero (JUR 2001/123577)
- SAP de Guipúzcoa nº 2072/2001, de 6 de febrero
- SAP de Murcia nº 11/2001, de 16 de febrero
- SAP de Valencia, nº 91/2001, de 30 de marzo (Tol 9552)
- SAP de Sevilla, núm. 60/2002, de 21 de febrero de 2002, (ROJ: SAP SE 783/2002)
- SAP de Madrid, nº 185/2002, de 9 de mayo
- SAP de Madrid nº 10/2003, de 15 de enero
- SAP de Gerona, nº 22/2003, de 16 de enero
- SAP de Madrid nº 241/2003, de 23 de mayo (JUR 2004/1946)
- SAP de Murcia, de 1 de octubre de 2003, núm. 204/2003, (ROJ: SAP MU 2371/2003)
- SAP de Granada, de 6 de octubre de 2003, núm. 4666/2003, (ROJ: SAP GR 1874/2003)
- SAP de Madrid, de 3 de diciembre de 2003, (ROJ: SAP M 13167/2003)
- SAP de Vizcaya nº 46/2004, de 23 de enero
- SAP de Cádiz de 9 de marzo de 2004 (JUR 2004/126714),

- SAP de Madrid nº 424/2004, de 17 de mayo de 2004
- SAP de Lleida nº 452/2004, de 6 de octubre
- SAP de Guipúzcoa núm. 155/2004, de 18 de oct., de 2004, (ROJ: SAP SS 1023/2004)
- SAP de Tarragona, de 22 de noviembre de 2004 (ROJ: SAP T 1766/2004)
- SAP de Albacete núm. 306/2004, de 9 de diciembre de 2004 (ROJ: SAP AB 1023/2004)
- SAP de Gerona nº 1054/2004, de 17 de diciembre
- SAP de Jerez de la Frontera, de 30 de diciembre de 2004 (ROJ. SAP CA 3404/2004)
- SAP de Valencia, de 30 de diciembre de 2004, núm. 410/2004, (ROJ: SAP V 5680/2004)
- SAP de Barcelona núm. 175/2005, de 7 de febrero de 2005 (ROJ: SAP B 960/2005)
- SAP de Logroño, núm. 135/2005, de 7 de febrero de 2005, (ROJ: SAP LO 51/2005)
- SAP de Asturias, nº 1302/2005, de 7 de junio (JUR 2005/211752)
- SAP de Vizcaya, nº 1620/2005, de 8 de junio de 2005
- SAP de Murcia nº 47/2005, de 17 de junio de 2005 (JUR 2005/224295)
- SAP de Madrid nº 425/2005, de 29 de septiembre (ARP 2005/95)
- SAP de Barcelona, nº 112/2006 de 6 de febrero (JUR 2006/227846)
- SAP de Ávila nº 32/2007, de 14 de febrero, (JUR 2007/132898)
- SAP de Asturias nº 146/2007, de 7 de junio
- SAP de Ciudad Real, núm. 81/07, de 25 de junio de 2007
- SAP de Sevilla, nº 1/2008, de 9 de enero
- SAP de Girona núm. 507/2008, 8 de agosto de 2008, (ROJ: SAP GI 1127/2008).
- SAP de León núm. 95/2008, de 21 de octubre de 2008 (ROJ: SAP LE 1369/2008)
- SAP de Córdoba, núm. 282/2008, de 11 de noviembre de 2008, (ROJ: SAP CO 1219/2008)
- SAP de Madrid núm. 552/2008, de 13 de noviembre de 2008 (ROJ: SAP M 16220/2008)
- SAP de Tarragona, núm. 486/2008, de 3 de diciembre de 2008, (ROJ: SAP T 1582/2008)

- SAP de Zaragoza núm. 712/2009, de 2 de enero de 2009 (ROJ: SAP Z 25/2009)
- SAP de Barcelona núm. 99/2009, de 16 de febrero de 2009, (ROJ: SAP B 2026/2009)
- SAP de Barcelona, núm. 222/2009, de 31 de marzo de 2009, (ROJ: SAP B 3949/2009)
- SAP también de Navarra, núm. 112/2009, de 29 de mayo de 2009, (ROJ: SAP NA 318/2009)
- SAP de Navarra núm.134/2009, de 29 de junio de 2009, (ROJ: SAP NA 455/2009)
- SAP de Barcelona, núm. 705/2009, de 3 de agosto de 2009, (ROJ: SAP B 9590/2009)
- SAP de Girona, núm. 551/2009, de 12 de agosto de 2009, (ROJ: SAP GI 1381/2009)
- SAP de Lleida núm. 389/2009, de 18 de septiembre de 2009 (ROJ: SAP L 646/2009)
- SAP de Zaragoza núm. 309/2009, de 8 de octubre de 2009 (ROJ: SAP Z 2849/2009)
- SAP de Las Palmas núm. 354/2009, de 15 de diciembre de 2009, (ROJ: SAP GC 3706/2009)
- SAP de Murcia núm. 182/2009, de 18 de diciembre de 2009 (ROJ: SAP MU 2698/2009).
- SAP de Ávila núm. 14/2010, de 21 de enero de 2010 (ROJ: SAP AV 21/2010)
- SAP de Girona núm. 58/2010, de 4 de febrero de 2010 (ROJ: SAP GI 142/2010)
- SAP de Valencia núm. 192/2010, de 15 de marzo de 2010 (ROJ: SAP V 1220/2010)
- SAP de Zamora, núm. 46/2010, de 30 de diciembre (ARP 2011/418)
- SAP de Burgos, nº 350/2011, de 2 de noviembre, (Tol 2278187)
- SAP de Barcelona nº 521/2011, de 2 de junio, (Tol 2220153)
- SAP de Guadalajara núm. 41/2011, de 14 de abril de 2011
- SAP de Murcia, núm. 118/2011, de 3 de junio
- SAP de Segovia núm. 85/2011, de 7 de diciembre de 2011
- SAP de Cantabria núm. 230/2012, de 14 de mayo de 2012
- SAP de Burgos, núm. 31/2013, de 24 de enero de 2013

- SAP de Guadalajara, núm.80/2013, de 15 de mayo de 2013 (ROJ SAP GU 261/2013)
- SAP de Girona nº 165/2014, de 10 de marzo (JUR 2014/153216)
- SAP de Navarra núm. 70/2014, de 26 de marzo de 2014
- SAP de Madrid, núm. 242/2014, de 12 de mayo de 2014
- SAP de Valencia, núm. 248/2015, de 25 de marzo de 2015 (ROJ: SAP V 1886/2015)
- SAP de Madrid, núm. 329/2015, de 3 de julio de 2015 (ROJ: SAP MA 1790/2015)
- SAP de A Coruña, núm. 193/2015, de 26 de junio de 2015
- SAP de Murcia, núm. 143/2016, de 1 de marzo de 2016 (ROJ: SAP MU 530/2016)
- SAP de Castellón, núm. 70/2016, de 10 de marzo de 2016
- SAP de Lleida, núm. 147/2016, de 21 de abril de 2016, (ROJ: SAP L 257/2016)
- SAP de Logroño, núm. 93/2016, de 6 de julio de 2016 (ROJ: SAP LO 278/2016)
- SAP de Ciudad Real núm. 12/2017, de 26 de enero de 2017 (ROJ: SAP CR 231/2017)
- SAP de Oviedo, núm. 86/2017, de 7 de marzo de 2017 (ROJ: SAP O 646/2017)
- SAP de Pontevedra núm. 48/2017, de 7 de marzo de 2017 (ROJ: SAP PO 421/2017)
- SAP de León núm. 117/2017, de 15 de marzo de 2017 (ROJ: SAP LE 272/2017)
- SAP de Coruña, núm. 132/2017, de 17 de marzo de 2017 (ROJ: SAP C 651/2017)
- SAP de Zaragoza, núm. 95/2017, de 24 de marzo de 2017 (ROJ: SAP Z 583/2017)
- la SAP de Toledo, núm. 50/2017, de 27 de marzo de 2017, (ROJ: SAP TO 394/2017)
- SAP de Palencia núm. 25/2017, de 17 de abril de 2017, ROJ: SAP P 147/2017).
- SAP de Burgos, núm. 126/2017, de 19 de abril de 2017 (ROJ: SAP BU 348/2017)
- SAP de Coruña, núm. 183/2017, de 24 de abril de 2017, ROJ: SAP C 820/2017)

Tribunal Constitucional:

- STC núm. 222/1991, de 25 de noviembre de 1991
- STC núm. 161/1997, de 2 de octubre de 1997
- STC núm. 234/1997, de 18 de diciembre de 1997

- STC núm. 22/1998 de 18 de febrero de 1998
- STC, Sala 2ª, S 15-11-2006, nº 319/2006, de 14 de diciembre
- STC núm. 43/2007, de 26 de febrero de 2007
- STC núm. 63/2007, de 27 de marzo de 2007

Tribunal Supremo:

- STS núm. 341/98, de 5 de marzo de 1998
- STS núm. 877/99, de 2 de junio de 1999
- STS núm. 3/1999, de 9 de diciembre de 1999, (ROJ: STS 7857/1999)
- STS de 22 de septiembre de 1999, (ROJ: ATS 7153/1999)
- STS núm. 1518/1999, de 29 de octubre de 1999 (ROJ: STS 6663/1999)
- STS núm. 1461/2000, de 27 de septiembre de 2000, (RJ 2000, 9146)
- STS núm. 1039/2001, de 29 de mayo de 2001
- STS núm. 2251/2001, de 29 de noviembre de 2001, (RJ 2001, 1224)
- STS de 22 de marzo de 2002, ROJ: STS 2095/2002
- STS núm. 561/2002, de 1 de abril de 2002
- STS de 15 de abril de 2002, (ROJ: STS 2632/2002)
- STS núm. 2012/2004, de 8 de octubre de 2004 (ROJ: STS 6330/2004)
- STS núm. 1464/2005, de 17 de noviembre de 2005 (ROJ: STS 7590/2005)
- STS de 12 de diciembre de 2005, núm. 1489/2004 (ROJ: STS 7466/2005)
- STS de 30 de noviembre de 2006, (ROJ: ATS 16979/2006)
- STS núm. 1135/2010, de 29 de diciembre de 2010
- STS núm. 717/2014, de 29 de enero de 2014
- STS, la núm. 210/2017, de 28 de marzo de 2017 (ROJ: STS 1073/2017)
- STS de 26 de abril de 2017 (ROJ: STS 2012/2017)

IX. WEB GRAFÍA

- BOE
- Código Penal español
- Reglamento General de la Circulación
- www.dgt.es
- www.ine.es
- www.poderjudicial.es
- www.noticiasjuridicas.com
- www.politica.elpais.com/politica/2017/01/03/actualidad, Fecha de Consulta: 24 de febrero de 2017.
- Página web: DGT. *Anuario Estadístico de Accidentes, 2010*, <http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/anuario-estadistico-de-accidentes/Anuario-estadistico-de-accidentes-2010.pdf> Fecha de Consulta: 9 de febrero de 2017.
- <http://culturavial.com/seguridad-vial/que-es-seguridad-vial.html> Fecha de consulta: 20 de marzo de 2017.
- http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/Los_ciclo_motores.pdf . Fecha de consulta: 26 de abril de 2017
- https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/Ponencia%20Sra.%20Soler%20Moreno.pdf?idFile=983d00f2-5675-4821-9a06-a24fe926d34f Fecha de consulta: 16 de abril de 2017
- <http://noticias.juridicas.com/conocimiento/articulos-doctrinales/4762-los-delitos-contrala-seguridad-vial-y-el-atestado-policial/> Fecha de consulta: 12 de mayo de 2017
- <http://noticias.juridicas.com/conocimiento/articulos-doctrinales/4762-los-delitos-contrala-seguridad-vial-y-el-atestado-policial/> Fecha de consulta: 26 de marzo de 2017