



universidad
de león



**FACULTAD DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE LEÓN
CURSO 2021/2022**

**DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD
VIAL: ARTÍCULOS 379.2 Y 383 CP
ROAD SAFETY CRIMES: ARTICLES
379.2 AND 383 CP
GRADO EN DERECHO**

AUTOR: D. ADRIÁN GONZÁLEZ HUERGA

TUTOR/A: D. MIGUEL DÍAZ Y GARCÍA CONLLEDO Y D^a. MARÍA
ANUNCIACIÓN TRAPERO BARREALES

ÍNDICE

ABREVIATURAS	4
RESUMEN	6
ABSTRACT	6
PALABRAS CLAVE	6
KEYWORDS	7
OBJETO DEL TRABAJO	8
METODOLOGÍA	9
I. INTRODUCCIÓN	11
II. DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL	14
1. <i>Bien jurídico protegido</i>	14
2. <i>Sujeto activo</i>	17
3. <i>Conducta típica</i>	18
4. <i>Vehículo a motor y ciclomotor</i>	19
5. <i>Lugar de comisión</i>	21
III. DELITO DE CONDUCCIÓN BAJO LA INFLUENCIA DE DROGAS TÓXICAS, ESTUPEFACIENTES, SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS O DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS	23
1. <i>Conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas</i>	23
2. <i>Conducir bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas</i>	25
IV. DELITO DE CONDUCCIÓN SUPERANDO LA TASA DE ALCOHOL ..	28
1. <i>La tasa de alcohol penalmente relevante</i>	28
2. <i>Prueba de alcoholemia</i>	29
V. DELITO DE NEGATIVA A SOMETERSE A LAS PRUEBAS PARA DETECTAR LA TASA DE ALCOHOL O LA PRESENCIA DE DROGAS	32
1. <i>Bien jurídico protegido</i>	32
2. <i>El requerimiento del agente de la autoridad</i>	34

3. <i>La negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas</i>	36
4. <i>Pruebas legalmente establecidas</i>	39
CONCLUSIONES	41
BIBLIOGRAFÍA	44
JURISPRUDENCIA	49

ABREVIATURAS

AAVV: Autores varios

art./arts.: artículo/s

ATS: Auto del Tribunal Supremo

coord./s.: coordinador/es

CP: Código Penal

dir./s.: director/es

EDJ: Estudios de Derecho Judicial (revista citada por número y año)

FGE: Fiscalía General del Estado

Grs.: Gramos

Grs/l: Gramos por litro

INTCF: Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses

LECr: Ley de Enjuiciamiento Criminal

LLP: La Ley Penal (revista citada por número y año)

LO: Ley Orgánica

LSV: Ley de Seguridad Vial (Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial)

Mgrs.: Miligramos

Mgrs/l: Miligramos por litro

Núm.: Número

OMS: Organización Mundial de la Salud

RAD: Revista Aranzadi Doctrinal (citada por número y año)

RD: Real Decreto

RDC: Revista de Derecho de la Circulación (citada por número y año)

RDUNED: Revista de Derecho de la Universidad Nacional de Educación a Distancia
(citada por número y año)

RECPC: Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología (citada por número y año)

RGC: Reglamento General de la Circulación (RD 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el reglamento general de la circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la ley sobre tráfico aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 3 de marzo)

RJC: Revista Jurídica de Cataluña (citada por volumen, número y año)

SAP, SSAP: Sentencia/s de la Audiencia Provincial

SJPI: Sentencia del Juzgado de Primera Instancia

s., ss.: siguiente/s

STC, SSTC: Sentencia/s del Tribunal Constitucional

STS, SSTS: Sentencia/s del Tribunal Supremo

TC: Tribunal Constitucional

TS: Tribunal Supremo

UE: Unión Europea

Vid.: Véase

Vol.: volumen

RESUMEN

El alcohol y las drogas siguen siendo un factor presente en muchos siniestros viales; está, por tanto, justificado el recurso al Derecho penal para la protección de los bienes jurídicos que se ven afectados por la conducción de vehículos a motor y ciclomotores (en última instancia la vida y la integridad física).

En este trabajo se analizará la forma como el Derecho penal trata de prevenir la siniestralidad vial vinculada al alcohol y las drogas, a través del delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y drogas tóxicas y el delito de conducción superando la tasa de alcohol.

Para reforzar la eficacia de esta rama del Derecho en la protección de la vida e integridad de los usuarios viales, por la estrecha vinculación que existe con los delitos anteriormente mencionados, también se explicará el delito de negativa a someterse a las pruebas para comprobar la tasa de alcohol o la presencia de drogas tóxicas.

ABSTRACT

Alcohol and drugs continue to be a factor in many road accidents; recourse to criminal law is therefore justified in order to protect the legal assets affected by the driving of motor vehicles and mopeds (ultimately life and physical integrity).

This paper will analyse the way in which criminal law tries to prevent road accidents linked to alcohol and drugs, through the offence of driving under the influence of alcoholic beverages and toxic drugs and the offence of driving with an alcohol limit exceeded.

In order to reinforce the effectiveness of this branch of law in protecting the life and integrity of road users, due to the close link with the above-mentioned offences, the offence of refusal to submit to tests for alcohol or the presence of intoxicating drugs will also be explained.

PALABRAS CLAVE

Seguridad vial, vehículo a motor, ciclomotor, conductor, vía pública, alcohol, drogas, influencia, tasa, negativa, requerimiento, prueba.

KEYWORDS

Road safety, motor vehicle, moped, driver, thoroughfare, alcohol, drugs, influence, blood alcohol levels, negative, request, test.

OBJETO DEL TRABAJO

El objetivo central de este trabajo es analizar de qué manera el Derecho penal puede tratar de prevenir y/o influir en uno de los principales factores que están detrás de la siniestralidad vial: la conducción bajo la influencia del alcohol y/o las drogas.

Para alcanzar este objetivo principal se van a entrar a analizar los siguientes objetivos parciales:

En primer lugar, analizar el bien jurídico protegido por los delitos contra la seguridad vial, con especial atención a si el delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia y a la presencia de drogas sirve o no a la salvaguarda del mismo objeto de protección.

En segundo lugar, explicar los elementos comunes que sirven para delimitar el ámbito de intervención penal en la prevención de la siniestralidad vial, a saber, el requisito del sujeto activo del delito, la conducta típica, el medio utilizado para la realización de la conducta típica y el lugar de comisión de la conducta típica.

En tercer lugar, profundizar en el estudio, teórico y jurisprudencial, del delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas, con especial atención en el significado de la conducción bajo la influencia de alguna de estas sustancias y el alcance interpretativo que ha de darse a los términos bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

En cuarto lugar, interpretar el alcance y sentido del delito de conducción superando la tasa penal de alcoholemia, valorando si esta tasa responde o no a una constatada conducción influenciada por el alcohol.

En quinto lugar, estudiar el delito de negativa a someterse a las pruebas para comprobar la tasa de alcohol o la presencia de drogas, modalidad delictiva sirve para reforzar el efecto preventivo de los delitos anteriormente mencionados, y este ha de ser el criterio a tomar en consideración para su interpretación.

METODOLOGÍA

En cuanto al método utilizado para la elaboración de este trabajo, este tiene que corresponderse con el propio de una disciplina jurídica, y, más concretamente, de la jurídico-penal. En sus líneas maestras, se ha de partir de la regulación positiva de una determinada modalidad delictiva y, para establecer su alcance y ámbito de aplicación, han de ser utilizados los métodos de interpretación utilizados en Derecho, tomando en cuenta las particularidades que presenta el Derecho Penal, más exactamente, las que se derivan del principio de legalidad en la interpretación literal y en la prohibición de la analogía cuando esta es *in malam partem*.

Por otro lado, se va a utilizar el método científico formulado en su momento por el maestro alemán Claus Roxin, que ha sido asumido por un sector de la doctrina española, en especial por el Profesor Luzón Peña y su escuela científica (a esta escuela científica pertenecen los profesores del área de DP de la Universidad de León); este método consiste en el estudio dogmático de los delitos contra la seguridad vial objeto de análisis en este trabajo, tomando en consideración aspectos de política criminal, siempre dentro de los límites que fija el principio de legalidad.

Para completar este apartado se van a comentar las siguientes fases en la elaboración de este trabajo:

En primer lugar, una vez matriculado en la presente asignatura, elegí realizar mi trabajo sobre algún tema del área de Derecho Penal, pues esta es la rama del Derecho que más me gusta. Asignados los tutores del trabajo, los profesores Díaz y García Conlledo y Trapero Barreales, les propuse como tema el estudio de los delitos contra la seguridad vial que son objeto de comentario en este trabajo.

Una vez elegido el tema, la siguiente fase ha sido la recopilación de las principales obras bibliográficas y una primera selección jurisprudencial, su ordenación y sistematización para, a continuación, realizar su posterior lectura. Con esta lectura de las principales obras bibliográficas y sentencias seleccionadas he realizado un índice provisional presentado a la valoración y consideración de los tutores.

A continuación, tras el visto bueno del índice provisional presentado (revisado y completado con las observaciones de los tutores), se ha procedido a recopilar el restante material bibliográfico (manuales y comentarios, monografías, capítulos de libros,

artículos) y jurisprudencial. En la búsqueda del material ha resultado muy útil la información ofrecida a través de la plataforma de Dialnet; en cuanto a los recursos bibliográficos consultados, los mismos se han encontrado sobre todo y principalmente en el área de Derecho Penal, y otros recursos han estado accesibles a través de la Biblioteca Universitaria (bases de datos, revistas, recursos ubicados en la Facultad de Derecho) y páginas web. La jurisprudencia ha sido extraída de la base de datos de CENDOJ.

En tercer lugar, lectura comprensiva del material recopilado, una vez hecha la ordenación y sistematización de la misma.

En cuarto lugar, se ha procedido a la redacción del trabajo, teniendo en cuenta las directrices marcadas por el Reglamento de trabajos fin de grado aprobado por la Facultad de Derecho en aquellos aspectos que resultan de obligado cumplimiento; en el resto se han seguido las indicaciones de los tutores del trabajo fin de grado.

Todas las fases de elaboración del trabajo han estado supervisadas y controladas por los tutores del trabajo. En cuanto al sistema de citas utilizado en el trabajo, se ha seguido el indicado por ellos.

I. INTRODUCCIÓN

El Capítulo IV del Título XVII del Libro II del CP español regula un conjunto de tipos delictivos sistematizados bajo la rúbrica de delitos contra la seguridad vial, comprendidos en los arts. 379 a 385 ter CP. Se trata de delitos de peligro común porque son un conjunto de figuras delictivas que se caracterizan por referirse al peligro para un conjunto indeterminado de personas, aquellas que están involucradas en la circulación de vehículos a motor o ciclomotores. A su vez, estas figuras delictivas se engloban bajo el Título XVII denominado delitos contra la seguridad colectiva¹.

La estructura de dicho Capítulo y de una parte de los tipos penales procede del CP anterior, siendo los antecedentes de la actual regulación las reformas llevadas a cabo en 1983, 1989 y 1994. El vigente CP de 1995 mantiene los “tradicionales” delitos contra la seguridad del tráfico (esta era la rúbrica utilizada en la versión originaria del CP de 1995), entre los que se encuentra el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas, y, por primera vez, se introduce el delito de desobediencia grave consistente en la negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de la conducción bajo la influencia de las sustancias antes mencionadas (en el antiguo art. 380).

La reforma más importante, dedicada de manera específica a esta materia, se ha producido con la LO 15/2007, de 30 de noviembre, en la que se introduce como primer cambio la modificación de la rúbrica del Capítulo, que ha pasado a ser delitos contra la seguridad vial. Otros cambios han sido la modificación de algunos delitos ya existentes, en particular el que va a ser objeto de atención en este comentario (el actual art. 383 CP) y, sobre todo, la introducción de nuevos tipos delictivos, claramente dirigidos a adelantar la barrera de protección del bien jurídico (más adelante se entrará a analizar el objeto de protección por estas figuras delictivas), extendiendo el ámbito de intervención penal hacia conductas de las que se ocupaba hasta el momento el Derecho Administrativo sancionador. En concreto, en esta reforma se incorpora al vigente CP el delito de conducción sin permiso, el delito de conducción superando una determinada velocidad y el delito de conducción superando una determinada tasa de alcohol.

¹ TAMARIT SUMALLA, en: QUINTERO OLIVARES (dir.)/MORALES PRATS (coord.), *Comentarios al CP español. Tomo II (Arts. 234 a DF 7º)*, 7ª, 2016, 1130.

El principal objetivo de la actual regulación penal es evitar la impunidad de determinadas conductas calificadas como de “violencia vial”².

En este trabajo se va a analizar uno de los delitos que más incidencia tiene en la protección de la seguridad vial o, desde la otra perspectiva, en la prevención de comportamientos que ponen en peligro la seguridad vial: es el delito que aparece regulado en el art. 379.2 CP, en su doble modalidad:

Por un lado, el delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas.

Por otro lado, y el que más aplicación va a tener en la práctica judicial, el delito de conducción superando la tasa de alcoholemia penalmente relevante. Es decir, un delito basado en la presunción de que hay conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas si se supera una determinada tasa de alcohol (0,60 mgr/l de aire espirado o 1,2 gr/l de sangre)³.

El alcohol y las drogas siguen siendo el factor de riesgo en la conducción de vehículos a motor y ciclomotores, tal como lo reflejan los datos estadísticos.

Según un informe del INTCF⁴ del año 2019, el 45,5% de los conductores fallecidos en accidentes de tráfico sometidos a autopsia dieron positivo en alcohol, drogas de abuso y/o psicofármacos, lo que supone un incremento del 2,1% con respecto al año anterior. El alcohol sigue siendo la sustancia más consumida (61,8%), seguida de las drogas (44,1%) y de los psicofármacos (27,2%).

² Con motivo de la promulgación de la LO 15/2007, de 30 de noviembre, se produjo la modificación del Capítulo IV del Título XVII del libro II del Código Penal, cambiando la denominación del capítulo de “De los delitos contra la seguridad del tráfico” por la de “De los delitos contra la Seguridad Vial”, con el objetivo de definir de una forma más estricta 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. Ley Orgánica 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.

³ Anteriormente a la tipificación de esta presunción de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, la parte acusada alegaba siempre en juicio que, a pesar de presentar cierta tasa de alcohol en sangre, aunque fuera esta muy elevada, no se encontraba bajo los efectos del alcohol. En este sentido, vid. las siguientes sentencias a modo de ejemplo: SAP Tarragona núm. 1025/2004, de 22 de noviembre; SAP Cádiz núm. 466/2004, de 30 de diciembre, 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 del alcohol. Más adelante se volverá sobre esta cuestión, en la explicación del delito de conducción superando una determinada tasa de alcohol.

⁴ INTCF. Ministerio de Justicia, Hallazgos Toxicológicos en Víctimas Mortales de Accidente de Tráfico, <https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/interior/Documents/2020/210720-informe-toxicologico.pdf>.

Para la aplicación judicial del delito de conducción superando la tasa penal de alcohol resulta fundamental y básica la prueba de la citada tasa. Esta es la razón de que se haya modificado en su redacción legal el otro delito que va a ser objeto de comentario en este trabajo, esto es, el delito de negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas. Como se ha comentado líneas atrás, este delito, con otra redacción legal, ha sido introducido por el legislador en 1995 con el objetivo de facilitar la colaboración de los conductores en la práctica de las pruebas de alcoholemia. La anterior regulación ha sido cuestionada ante el TC por entender que el deber de someterse a las pruebas podía ser contrario al derecho de todo ciudadano a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable. No obstante, estas objeciones han sido desestimadas por dicho Tribunal (SSTC núm. 161/1997, de 2 de octubre, y núm. 234/1997, de 18 de diciembre)⁵.

Uno de los cambios más relevante en la redacción del actual art. 383 CP es que se ha suprimido la referencia expresa a que el sujeto que se niegue a la práctica de las pruebas de alcoholemia será castigado como autor de un delito de desobediencia grave. Más adelante se verá si este cambio en la redacción literal tiene o no el efecto pretendido de vincular más claramente el art. 383 con la seguridad vial, al tiempo que se desvincula del delito de desobediencia a los agentes de la autoridad.

A continuación, se va a entrar a analizar las figuras delictivas que han sido destacadas en esta introducción.

⁵ 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 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 contra uno mismo y a no confesarse culpable”. Esta idea se repite en la STC núm. 234/1997, de 18 de diciembre.

II. DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

Antes de pasar a analizar los tipos delictivos que han sido seleccionados en este trabajo, conviene hacer mención y desarrollar determinados conceptos cuyo significado resulta imprescindible en este ámbito, pues son la base sobre la que se desarrolla el Capítulo del CP que tratamos.

1. *Bien jurídico protegido*

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 en general (y, en todo caso, en los delitos que van a ser objeto de comentario en este trabajo).

Así, una primera opción interpretativa sostiene que, en estos delitos, el objeto de protección es la seguridad del tráfico; se trata de un bien jurídico colectivo y autónomo, y no el interés particular de los participantes en el tráfico⁶. Mantiene esta postura, entre otros, Gómez Pavón, quien 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”⁷. 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 este quien debe manejarlo en condiciones de seguridad). Esta posición da lugar a considerar los delitos contra la seguridad vial como

⁶ Esta primera tesis también es defendida jurisprudencialmente. Vid., por ejemplo, STS núm. 4057/2021, de 10 de noviembre; SAP Murcia núm. 2913/2021, de 16 de noviembre.

⁷ GÓMEZ PAVÓN, en: ÁLVAREZ GARCÍA (dir.), *Derecho Penal español. Parte Especial*, 2011, 1381-1382; *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes: y análisis del artículo 383 del Código Penal*, 5ª, 2015, 98 y ss.; QUERALT JIMÉNEZ, *Derecho penal español: parte especial*, 7ª, 2015, 980.

delitos de lesión; esta se produce cuando dichas condiciones se alteran por una conducción no controlada⁸.

Como objeción a este planteamiento se considera que la seguridad vial, concebida como bien jurídico autónomo de carácter 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 formales⁹.

En esta misma línea crítica, se ha afirmado que 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 administrativa¹⁰.

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 individual¹¹.

Una segunda posición sostiene que se protege la seguridad del tráfico con carácter instrumental, es decir, como un medio para proteger otros bienes jurídicos individuales como la vida y la integridad de las personas; estos últimos serían los auténticos bienes jurídicos protegidos frente a conductas que implican peligro. Desde esta perspectiva, si se pone el acento en los auténticos bienes jurídicos, la vida e integridad de los participantes en el tráfico viario, los delitos contra la seguridad vial son delitos de peligro; habrá que estar a su tipificación concreta para verificar si se trata de delitos de peligro concreto y/o abstracto.

Así pues, el delito de peligro común se encuentra contemplado dentro de los delitos contra la seguridad colectiva (y, en este caso, de manera específica, dentro de los delitos contra

⁸ GÓMEZ PAVÓN, en: ÁLVAREZ GARCÍA (dir.), *Derecho Penal español. Parte Especial*, 2011, 1382 y ss.

⁹ MORENO ALCÁZAR, *Los delitos de conducción temeraria*, 2003, 51; también, REY HUIDOBRO, *RAD* 7 (2010), 135.

¹⁰ GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ/MARTÍN LORENZO/SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, 2013, 23.

¹¹ En este sentido, FEIJOO SÁNCHEZ, *La Ley 1997-1*, 2004; *La Ley 1999-6*, 1882.

la seguridad vial), en donde se afecta a la tranquilidad y normal desenvolvimiento de la sociedad debido a ciertos actos que van a perturbar la tranquilidad y poner en peligro no solo los bienes materiales, sino también otros como la integridad física de las personas¹². Así, cabe afirmar que el bien jurídico de estos delitos, para un grupo de autores entre los que se encuentra Tamarit Sumalla¹³ y Feijoo Sánchez¹⁴, es el mantenimiento de la seguridad del tráfico como presupuesto de la protección de la vida e integridad física de las personas. Por su parte, de manera más clara, Alcácer Guirao¹⁵ 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.

Resumiendo lo explicado hasta aquí, 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 rodado¹⁶.

Se puede entender que existe una tercera postura doctrinal, ecléctica, que parece admitir que en estos delitos hay un doble objeto de protección. Se 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 Berenguer¹⁷ 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. En términos parecidos Molina Fernández¹⁸ mantiene que el bien jurídico protegido es la “seguridad del tráfico como

¹² TAMARIT SUMALLA, en: QUINTERO OLIVARES (dir.)/MORALES PRATS (coord.), *Comentarios al CP español. Tomo II (Arts. 234 a DF 7ª)*, 7ª, 2016, 1130.

¹³ TAMARIT SUMALLA, en: QUINTERO OLIVARES (dir.)/MORALES PRATS (coord.), *Comentarios al CP español. Tomo II (Arts. 234 a DF 7ª)*, 7ª, 2016, 1130.

¹⁴ FEIJOO SÁNCHEZ, *La Ley 1999-6*, 1882.

¹⁵ ALCÁCER GUIRAO, *LLP 10* (2004), 10.

¹⁶ Sobre las dos posturas doctrinales en torno al bien jurídico, vid., entre otros muchos, MOLINA FERNÁNDEZ, *Delitos contra la Seguridad Vial: su aplicación jurisprudencial*, 2014, 12.

¹⁷ ORTS BERENGUER, en: GONZÁLEZ CUSSAC (dir.), *Derecho Penal: parte especial*, 6ª, 2019, 630.

¹⁸ MOLINA FERNÁNDEZ, en: BAJO FERNÁNDEZ (dir.), *Compendio de Derecho Penal. Parte Especial*, vol. II, 1998, 709; *Delitos contra la Seguridad Vial: su aplicación jurisprudencial*, 2014, 12.

presupuesto para la protección de la vida y la integridad de las personas que en él intervienen”.

2. *Sujeto activo*

El sujeto activo de los delitos contra la seguridad vial solo puede ser el conductor¹⁹. Así se tiene que deducir inequívocamente a la vista de cómo se han redactados los arts. 379.2 y 383 CP: en el primero se alude a el que condujere; en el segundo al conductor.

Por la definición del sujeto activo, el conductor, se puede recurrir a la definición que aparece en el anexo I de la LSV: la persona que “maneja²⁰ el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo, o a cuyo cargo está un animal o animales. En vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, tiene la consideración de conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales”.

Se trata, pues, de delitos de propia mano²¹. Esta conclusión tiene su importancia, pues ello va a significar que, en materia de autoría, solo se puede plantear la autoría directa, quedando excluida la autoría mediata. Aunque no será frecuente, sí se pueden plantear casos de coautoría, siempre y cuando todos los coautores realicen de propia mano la conducta típica. Un caso claro de coautoría (en el plano teórico) es el del alumno de la autoescuela y el profesor de la autoescuela que maneja o está a cargo de los mandos adicionales, utilizando la propia definición de conductor que da el anexo I citado anteriormente. Y, por supuesto, resultan aplicables las reglas generales sobre la participación en estos delitos contra la seguridad vial (por ejemplo, inducción o cooperación del acompañante, etc.).

¹⁹ Así se afirma unánimemente por la doctrina. Vid., por todos, GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ/GARCÍA DEL BLANCO/MARTÍN LORENZO/SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, 2013, 33; MUÑOZ CONDE, *Derecho penal: parte especial*, 23ª, 2021, 662.

²⁰ En este sentido, la SAP Murcia núm. 118/2011, de 3 de junio, dice que conductor no es todo aquel que haya conducido en algún momento de su vida o posea la licencia para ello, sino que para ser considerado conductor se requiere que el sujeto activo esté llevando a cabo esa acción específica de conducir, o que la haya efectuado inmediatamente antes de ser requerido para someterse a la prueba de alcoholemia.

²¹ Vid., entre otros muchos, GONZÁLEZ BARRIOS, en: BADILLO ARIAS (dir.), *GPS: Derecho de la circulación*, 2021, 909.

3. Conducta típica

La conducta activa de los delitos que vamos a analizar en este trabajo consiste en conducir un vehículo a motor o ciclomotor por una vía pública o de uso común o general. En el caso del delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia, la conducta típica no es esta, sino negarse a realizar las pruebas legalmente establecidas. Pero para que la negativa sea típica penalmente, es presupuesto o condición previa que el sujeto reciba el calificativo de conductor, por tanto, tiene que darse el presupuesto previo de que este sujeto estaba conduciendo o conducía cuando es requerido por los agentes.

Por ello, hay que explicar lo que a efectos penales se entiende por conducción, o conducir. De acuerdo con los pronunciamientos judiciales, es la puesta en marcha con desplazamiento del vehículo²².

Respecto a lo anterior, la doctrina científica mayoritaria considera que es preciso que el motor haya entrado en funcionamiento y que el vehículo se haya desplazado por el efecto de este durante un cierto tiempo²³.

La controversia surge a la hora de entender cuánto tiempo tiene que durar ese desplazamiento, o que extensión en distancia tiene que tener; desde el punto de vista judicial, a la hora de resolver esta cuestión en la práctica, se han dado respuestas diversas, pues si bien por lo general se considera que basta con un ligero desplazamiento del vehículo mientras el sujeto activo maneja los mecanismos de dirección para que exista conducción del vehículo²⁴, incluyendo las simples maniobras, en algunos pronunciamientos se ha negado la existencia de conducción cuando los desplazamientos son mínimos²⁵. Quizás la respuesta a esta cuestión no se pueda plantear de manera

²² SSTS núm. 794/2017, de 11 de diciembre; núm. 4057/2021, de 10 de noviembre. Defienden esta interpretación, por todos, GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ/GARCÍA DEL BLANCO/MARTÍN LORENZO/SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, 2013, 35.

²³ Esta interpretación ya se ha mantenido con la anterior regulación de los entonces denominados delitos contra la seguridad del tráfico. Vid., entre otros, MOLINA FERNÁNDEZ, en: BAJO FERNÁNDEZ (dir.), *Compendio de Derecho Penal. Parte Especial*, vol. II, 1998, 710; *Delitos contra la Seguridad Vial: su aplicación jurisprudencial*, 2014, 13; MAGALDI PATERNOSTRO, en: CÓRDOBA RODA/GARCÍA ARÁN (dirs.), *Comentarios al Código Penal, Parte Especial*, vol. II, 2004, 1.695; GÓMEZ PAVÓN, *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes: y análisis del artículo 383 del Código Penal*, 5ª, 2015, 23-25.

²⁴ SSTS núm. 436/2017, de 15 de junio; núm. 794/2017, de 11 de diciembre; núm. 55/2018, de 31 de enero; SAP A Coruña núm. 631/2016, de 28 de noviembre; SAP Albacete núm. 246/2019, de 9 de julio; SAP Madrid núm. 486/2019, de 13 de diciembre.

²⁵ Es el caso, por ejemplo, de la SAP Vitoria núm. 150/2016, de 23 de mayo.

concreta o general, sino que habrá que estar a cada caso concreto tomando como pauta de interpretación que estamos ante delitos de peligro para la vida e integridad de las personas.

También se discute si debe otorgarse relevancia a los supuestos en los que el vehículo se desliza en punto muerto. La doctrina 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 riesgo²⁶; por lo que habrá que atender a cada caso concreto, excluyéndose las conductas carentes de una mínima lesividad²⁷.

4. Vehículo a motor y ciclomotor

Si la conducta típica consiste en conducir (o es el presupuesto que ha de concurrir previamente para la comisión del delito de negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para detectar la tasa de alcohol o la presencia de drogas), el medio para la realización de esta conducta se limita al vehículo a motor y al ciclomotor.

Desde el punto de vista gramatical, el vehículo de motor y el ciclomotor son máquinas provistas de un sistema mecánico que les da movimiento; por tanto, se excluyen aquellos vehículos cuyo movimiento obedezca a la acción proveniente de fuerza animal o humana²⁸.

Para su interpretación auténtica se ha de estar a lo dispuesto en el Anexo I de la LSV: vehículo de motor es el provisto de motor para su propulsión²⁹; mientras que los ciclomotores son vehículos que, al margen de sus especificidades señaladas³⁰, también

²⁶ RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, *La conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas*, 2006, 86; DE VICENTE MARTÍNEZ, *Derecho penal de la circulación*, 2ª, 2008, 357-359; ORTS BERENGUER, en: GONZÁLEZ CUSSAC (coord.), *Derecho Penal. Parte Especial*, 6ª, 2019, 634. En contra, SILVA SÁNCHEZ, *RJC*, vol. 92, núm. 1, 1993, 25 ss.

²⁷ RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, *La conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas*, 2006, 40 ss.; VARGAS CABRERA, *EDJ* 114 (2007), 152.

²⁸ En este sentido, GÓMEZ PAVÓN, *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes: y análisis del artículo 383 del Código Penal*, 5ª, 2015, 27; MUÑOZ CONDE, *Derecho Penal. Parte Especial*, 23ª, 2021, 687.

²⁹ La SAP Madrid núm. 893/2007, de 3 de septiembre, considera a las minimotos como vehículos a motor ya que están provistas de un motor para su propulsión.

³⁰ Tienen la condición de ciclomotores los vehículos que se definen a continuación: a) Vehículo de dos ruedas, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm³, si es de combustión interna, o bien con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kW si es de motor eléctrico. b) Vehículo de tres ruedas, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor cuya cilindrada sea inferior o igual a 50 cm³ para los motores de encendido por chispa (positiva), o bien cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna, o bien cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos. c) Vehículos de cuatro ruedas, cuya masa en vacío sea inferior o igual a 350 kilogramos no incluida la masa de baterías para los vehículos eléctricos, cuya velocidad

están dotados de motor. Por el contrario, hay que excluir aquellos vehículos o medios de transporte cuya forma de propulsión no sea el motor, esto es, las bicicletas y los vehículos que se desplazan arrastrados por animales, así como aquellos que, pese a que utilizan 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 son los ferrocarriles y las aeronaves³¹.

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 tráfico³². Ahora bien, hay que tener en cuenta que la redacción actual contempla como pena la privación del derecho a conducir vehículos de motor o ciclomotores, de modo que la referencia expresa al permiso ha desaparecido y, al incluirse los ciclomotores, también se deberían comprender las autorizaciones administrativas o licencias que se exigen para conducir este tipo de vehículos.

Otros autores sostienen una definición material de vehículo a motor para incluir no solo a los que requieran permiso para su conducción, sino a cualquier artefacto apto para el transporte de personas o mercancías propulsado a motor³³.

Se ha planteado la cuestión de si un patinete eléctrico es un vehículo a motor o ciclomotor a efectos de aplicar los delitos contra la seguridad vial. El Anexo I.9 de la LSV da una definición tan amplia de ciclomotor que, en principio, incluiría todos los patinetes a motor. Sin embargo, el Anexo II del RD 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, tras su reforma mediante RD 970/2020, de

máxima por construcción sea inferior o igual a 45 km/h, y cuya cilindrada del motor sea inferior o igual a 50 cm³ para los motores de encendido por chispa (positiva), o cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna, o cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos.

³¹ Así se ha interpretado ya por la doctrina tradicional, CÓRDOBA RODA, *Comentarios al CP*, vol. III, 1978, 1242; y más recientemente, GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ/GARCÍA DEL BLANCO/MARTÍN LORENZO/SANZ-DÍEZ ULZURRUN LLUCH, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, 2013, 36; GÓMEZ PAVÓN, *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes: y análisis del artículo 383 del Código Penal*, 5ª, 2015, 26.

³² GANZENMÜLLER ROIG/ESCUADERO MORATALLA/FRIGOLA VALLINA, *Delitos contra la seguridad del tráfico. Los delitos cometidos con ocasión de la conducción de vehículos a motor o ciclomotores*, 2005, 79. En el mismo sentido, RODRÍGUEZ RAMOS, *RDC* 5 (1973), 438-440; GÓMEZ PAVÓN, *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes: y análisis del artículo 383 del Código Penal*, 5ª, 2015, 28.

³³ DE VICENTE MARTÍNEZ, *Derecho Penal de la Circulación*, 2ª, 2008, 113; MUÑOZ CONDE, *Derecho Penal. Parte Especial*, 23ª, 2021, 701.

10 de noviembre, distingue ahora entre ciclomotor (vehículo de dos o tres ruedas provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h.) y vehículo de movilidad personal o VMP (vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos con una velocidad máxima entre 6 y 25 km/h.). En consecuencia, que el patinete esté incluido o no en los delitos contra la seguridad vial dependerá de sus características técnicas de velocidad y motor³⁴.

5. Lugar de comisión

Se plantea la necesidad de concreción del lugar de comisión de estos delitos, en el sentido de si deben estos limitarse a las denominadas vías públicas o si, por el contrario, es posible desde un punto de vista jurídico-penal la sanción de estos comportamientos cuando se llevan a cabo en lugares privados.

La mayoría de la doctrina coincide en señalar que los delitos contra la seguridad vial deben cometerse en una vía pública, integrando dentro de estas tanto las que por su naturaleza son públicas como aquellas que, pese a tener naturaleza privada, por su uso se convierten en públicas a estos efectos³⁵.

El art. 1 del RGC, respecto al ámbito de aplicación de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, señala que serán aplicables a todas las vías y terrenos, ya sean públicas, de uso común o privadas.

Según el art. 1.2 c) del RGC, se considera vía pública, a efectos de circulación, “a las autopistas, autovías, vías rápidas, 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 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

³⁴ MUÑOZ CONDE, *Derecho penal. Parte Especial*, 23ª, 2021, 663.

³⁵ GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ/GARCÍA DEL BLANCO/MARTÍN LORENZO/SANZ-DÍEZ DE ULZURRUM LLUCH, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, 2013, 38. En esta línea, MOLINA FERNÁNDEZ, en: BAJO FERNÁNDEZ (dir.), *Compendio de Derecho Penal. Parte Especial*, vol. II, 1998, 711; CARMONA SALGADO, en: COBO DEL ROSAL (dir.), *Derecho Penal, Parte Especial*, 2004, 780; GÓMEZ PAVÓN, *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes; y análisis del artículo 383 del Código Penal*, 5ª, 2015, 39-40; MUÑOZ CONDE, *Derecho Penal, Parte Especial*, 23ª, 2021, 701.

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”.

Hay que destacar que, desde la óptica de los bienes jurídicos protegidos, no puede afirmarse que los delitos contra la seguridad vial tan solo se puedan cometer en vías que sean aptas para la circulación, como se menciona en la normativa administrativa, sino que es posible que se cometan en espacios excluidos expresamente del tráfico rodado, como calles peatonales, parques, plazas, recintos feriales, etc., en las que la circulación de vehículos de motor se encuentra en principio prohibida³⁶.

Desde el punto de vista práctico, se han planteado algunos supuestos en los que se ha tenido que entrar a valorar si se estaba realizando o no este elemento típico. Así, por ejemplo, se ha descartado que sea vía la conducción por una rampa de un parking subterráneo cerrado y en construcción³⁷.

Por el contrario, se considera que nos encontramos ante una vía pública cuando la conducción se lleva a cabo en la zona de estacionamiento de un lugar público³⁸.

Una vez explicados los elementos comunes a los delitos contra la seguridad vial que son objeto de comentario en este trabajo es momento de entrar a explicar los elementos específicos de cada uno de los delitos en cuestión.

³⁶ En este sentido, OLMEDO CARDENETE, *RECPC* 4 (2002), 3; RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, *La conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas*, 2006, 47; DE VICENTE MARTÍNEZ, *Derecho penal de la circulación*, 2ª, 2008, 121; QUERALT JIMÉNEZ, *Derecho penal español: parte especial*, 7ª, 2015, 923; ORTS BERENGUER, en: GONZÁLEZ CUSSAC (coord.), *Derecho Penal. Parte Especial*, 6ª, 2019, 637.

³⁷ SAP Barcelona núm. 112/2006, de 6 de febrero. En este sentido, la SAP Guipúzcoa núm. 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; y la SAP Valencia núm. 91/2001, de 30 de marzo, considera que no hay delito al haberse conducido el vehículo tan solo 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.

³⁸ SAP Sevilla núm. 1/2008, de 9 de enero; SAP Burgos núm. 350/2011, de 2 de noviembre; SAP Girona núm. 165/2014, de 10 de marzo.

III. DELITO DE CONDUCCIÓN BAJO LA INFLUENCIA DE DROGAS TÓXICAS, ESTUPEFACIENTES, SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS O DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS

Esta modalidad delictiva está tipificada en el art. 379.2 primer inciso CP. Sus dos elementos centrales, que han de concurrir conjuntamente, son: por un lado, conducir bajo la influencia; y, por otro lado, las sustancias que ha de consumir el conductor y que provocan el efecto mencionado anteriormente. De esta manera se pueden analizar dos supuestos diferenciados, tal como se va a exponer a continuación: conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas y conducir bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

1. Conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas

Por lo que se refiere al consumo de alcohol, este delito se comete cuando la conducción se produzca bajo los efectos del alcohol; con independencia de que el conductor supere o no la tasa prevista en el tipo penal (en el segundo inciso del art. 379.2 CP), siempre que exista constancia de la influencia del alcohol en las capacidades para conducir³⁹, y que la ingesta de dichas sustancias disminuya las facultades psicofísicas necesarias para la conducción⁴⁰. No es preciso que el sujeto presente una incapacidad absoluta para la conducción, ni que la influencia se manifieste de forma efectiva en la forma de conducir⁴¹,

³⁹ GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, 2013, 86. Igualmente, GARCÍA ALBERO, *RECPC* 9 (2007), 22, aunque duda de que, en la práctica, la tasa penal de alcoholemia no acabe convirtiéndose en el límite por debajo del cual no habrá responsabilidad; GALLEGO SOLER, en: MIR PUIG/CORCOY BIDAŁOSO (dirs.), *Seguridad vial y Derecho penal (Análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código Penal en materia de Seguridad vial)*, 2008, 170.

⁴⁰ Sobre el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, antes de la reforma de 2007 (antes, por tanto, de la introducción de la doble regulación penal, a través del delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y la conducción superando una determinada tasa de alcohol) la STC núm. 43/2007, de 26 de febrero, ha señalado que la ingestión de estas sustancias debe afectar a la capacidad de conducción del sujeto, convirtiendo tal conducción en peligrosa *ex ante*. Esta misma interpretación es la que se mantiene para el vigente delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas en la STS núm. 436/2017, de 15 de junio.

⁴¹ En este sentido, la SAP Barcelona núm. 157/2007, de 24 de abril, señala que la influencia requerida por el tipo “no tiene por qué manifestarse necesariamente en defectos en la conducción, es decir, es el sujeto el influido por las sustancias descritas y no su conducción”.

será suficiente con que se produzca una afectación de las facultades del sujeto (percepción, reacción y autocontrol) que le impidan conducir su vehículo con seguridad⁴².

Así lo han venido a señalar también los tribunales⁴³, que condenan en aquellos supuestos en los que las pruebas arrojan resultados inferiores a 0,6 mg/l (tasa a partir de la cual se considera delito), siempre que concorra suficiente prueba de cargo acerca de la influencia de la ingesta de alcohol en la conducción. Por su parte, la Circular FGE 10/2011⁴⁴, contempla como tasa a partir de la cual debe, por regla general, ejercitarse la acción penal, si existe constancia de los síntomas de afectación, la de 0,4 mg/l, limitando esta opción por debajo solo a los supuestos excepcionales.

Las bebidas alcohólicas son aquellas que se obtienen a través de un proceso de fermentación de la glucosa y se dividen en diluidas (sidra, cerveza, vino) y concentradas (licores). Para la mayoría de la doctrina el concepto bebidas alcohólicas va referido a sustancias líquidas, sin que el tenor literal del tipo parezca admitir otras formas de presentación del alcohol⁴⁵.

El alcohol tiene un efecto negativo sobre la capacidad de conducción, porque deteriora la función psicomotora, la percepción sensorial y el comportamiento de la persona. Los efectos del alcohol en la conducción se manifiestan, según los estudios médicos, en tres aspectos: 1) visuales y perceptivos; 2) sobre la función psicomotora y las capacidades del conductor, y 3) sobre el comportamiento y la conducta⁴⁶. El consumo de alcohol afecta a la capacidad visual en tanto deteriora la acomodación, reduce la facultad de seguir objetos con la vista y el campo visual y aumenta el tiempo de recuperación del deslumbramiento;

⁴² MOLINA FERNÁNDEZ, en: BAJO FERNÁNDEZ (dir.), *Compendio de Derecho Penal. Parte Especial*, vol. II, 1998, 718-719; GUÉREZ TRICARICO, *Tráfico y Seguridad vial* 90 (2006), 4; MOLINA FERNÁNDEZ, *Delitos contra la Seguridad Vial: su aplicación jurisprudencial*, 2014; GÓMEZ PAVÓN, *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes: y análisis del artículo 383 del Código Penal*, 5ª, 2015, 54-56.

⁴³ STS núm. 292/2020, de 10 de junio; SAP Zaragoza núm. 147/2010, de 24 de junio; SAP Castellón núm. 392/2010, de 19 de noviembre; SAP Vizcaya núm. 80/2011, de 25 de enero; SSAP de Madrid núm. 160/2011, de 10 de junio, y núm. 950/2011, de 15 de septiembre.

⁴⁴ Circular 10/2011, de 17 de noviembre, sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial.

⁴⁵ Por este motivo, se propone la sustitución del término “bebida” por “sustancia”, GÓMEZ PAVÓN, *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes: y análisis del artículo 383 del Código Penal*, 5ª, 2015, 44; también, ya refiriéndose al CP anterior, TORO ALCAIDE, *Actualidad Penal* 1990-1, 189; y desde la regulación del vigente CP, MAGALDI PATERNOSTRO, en: CÓRDOBA RODA/GARCÍA ARÁN (dirs.), *Comentarios al Código Penal, Parte Especial*, vol. II, 2004, 1698; GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, 2013, 88.

⁴⁶ Sobre los efectos del alcohol en la capacidad de conducción, vid., por todos, ÁLVAREZ GONZÁLEZ/DEL RÍO, *Trastornos Adictivos*, 2002, 172 y ss.

además, eleva el tiempo de reacción, deteriora la coordinación y conlleva una sobrevaloración de las capacidades y un incremento en la toma de riesgos⁴⁷.

Los estudios oficiales publicados señalan que, en términos generales, la conducción es peligrosa cuando la alcoholemia se encuentra entre 0,8 y 1,5 grs/l de sangre (reflejos perturbados, problemas de coordinación y disminución de la vigilancia y percepción del riesgo) y altamente peligrosa a partir de 1,5 grs/l (vista doble, cambios conductuales imprevisibles y confusión mental)⁴⁸.

Para determinar la influencia del alcohol en la conducción es relevante, junto al resultado de las pruebas de alcoholemia, tener en cuenta otros elementos de prueba, tales como el testimonio de las personas que hayan observado la forma de conducir o de comportarse del conductor, particularmente el de los agentes de la autoridad que hayan practicado la correspondiente diligencia⁴⁹.

También puede haber delito en aquellos supuestos en los que el conductor se niega a practicar la prueba o no está en condiciones de practicarlas, pero mediante otros indicios se logra acreditar la peligrosidad de la conducción realizada⁵⁰.

2. *Conducir bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas*

Según la OMS, droga es “cualquier sustancia natural o sintética cuyo consumo continuado provoca en las personas dependencia psico-física y tolerancia”. Esta definición amplia abarca el concepto de droga tóxica y también las sustancias estupefacientes y psicotrópicas. Como referencia, a efectos interpretativos, pueden consultarse los Convenios internacionales de Naciones Unidas sobre estupefacientes y sustancias psicotrópicas⁵¹.

⁴⁷ Vid., entre otros muchos, GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, en: GUTIÉRREZ RODRIGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, 2013, 88.

⁴⁸ <https://www.dgt.es/muevete-con-seguridad/evita-conductas-de-riesgo/consumo-de-alcohol/>

⁴⁹ Vid., por todos, MONTANER FERNÁNDEZ, en: SILVA SÁNCHEZ (dir.)/RAGUÉS i VALLÈS (coord.), *Lecciones de derecho penal: parte especial*, 7ª, 2021, 331. En este sentido, SAP Madrid núm. 551/2018, de 9 de julio.

⁵⁰ Vid., por ejemplo, la SAP Sevilla núm. 60/2002, de 21 de febrero; y la SAP Asturias núm. 605/2012, de 20 de diciembre.

⁵¹ Convención Única de las Naciones Unidas de 30 de marzo de 1961 sobre sustancias estupefacientes, ratificada en España mediante instrumento de 3 de febrero de 1966, y Convenio de Viena de 21 de febrero de 1971, ratificado por instrumento de 2 de febrero de 1973, sobre uso de sustancias psicotrópicas.

Una parte de la doctrina⁵² y algunos pronunciamientos judiciales⁵³ han señalado que, desde un punto de vista penal, a los efectos del artículo 379 CP, droga tóxica, estupefaciente o sustancia psicotrópica es “cualquier sustancia que sea capaz de influir de tal modo sobre las condiciones del conductor que pueda poner en peligro la seguridad vial”, es decir, que tenga la potencialidad de poner en peligro el bien jurídico protegido. No obstante, esta posición desborda el tenor literal del tipo y es contraria al principio de legalidad, de modo que siempre será necesario que la sustancia pueda englobarse dentro del concepto de droga tóxica, estupefaciente o sustancia psicotrópica⁵⁴.

Las drogas se suelen dividir en 3 grandes grupos: 1) depresoras, 2) estimulantes y 3) perturbadoras. Las primeras, entre las que se encuentran los opiáceos y barbitúricos, reducen el funcionamiento del sistema nervioso central. Las segundas, como las anfetaminas y la cocaína, incrementan el funcionamiento del sistema nervioso central. Por último, las perturbadoras modifican las percepciones y las sensaciones; dentro de este último grupo podemos encontrar el cánnabis, la marihuana, las drogas de síntesis y el LSD. Todas inciden de forma negativa en la conducción, bien porque retrasan el tiempo de respuesta, bien porque conllevan una inadecuada percepción del riesgo, sin que además el consumidor de la droga sea consciente de sus limitaciones⁵⁵.

Aunque las pruebas de detección encuentren rastros de la presencia de dichas sustancias, no suele constar el grado o índice de toxicidad, siendo difícil determinar si la ingesta es inmediatamente anterior a la conducción, por cuanto las drogas suelen dejar restos en el organismo durante varios días⁵⁶. En todo caso, aunque se pueda probar o detectar el consumo de alguna sustancia por parte del conductor, esto no es suficiente para cometer este delito, pues es preciso que se pruebe que se ha conducido bajo la influencia de las drogas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas; esta prueba se realizará en términos parecidos a la prueba de la influencia del alcohol.

⁵² MOLINA FERNÁNDEZ, en: BAJO FERNÁNDEZ (dir.), *Compendio de Derecho Penal. Parte Especial*, t. II, 1998, 715; GÓMEZ PAVÓN, *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes: y análisis del artículo 383 del Código Penal*, 5ª, 2015, 46.

⁵³ STS núm. 9361/1992, de 24 de diciembre; STS núm. 3623/1993, de 27 de octubre; y STS núm. 270/1995, de 31 de enero.

⁵⁴ GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, 2013, 91. En el mismo sentido, VARGAS CABRERA, *EDJ 114 (2007)*, 149-150.

⁵⁵ GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, 2013, 90.

⁵⁶ Por ejemplo, la SAP Pontevedra núm. 9/2007, de 26 de enero, apunta que de la pericial realizada se deduce que la cocaína deja restos en orina durante 24 o 26 horas y la marihuana durante 12 o 15 días.

Se plantea la cuestión de si se encuentran incluidos dentro del concepto drogas tóxicas algunos medicamentos (ansiolíticos, analgésicos, antidepresivos, relajantes musculares, antihistamínicos, etc.) que pueden ocasionar trastornos visuales, provocar somnolencia, disminuir la concentración y los reflejos o afectar al equilibrio, y que podrían, por tanto, influir en las condiciones del conductor para conducir⁵⁷. Siempre que esta influencia negativa esté acreditada y que se trate de una especialidad que contenga un principio activo incluido en los Anexos de los mencionados Convenios, puede entenderse que también entra dentro del ámbito de lo punible del artículo 379.2 CP⁵⁸.

Desde esta perspectiva, la SAP Zaragoza núm. 171/2004, de 27 de mayo, confirmó la condena por conducir bajo los efectos de sustancias estupefacientes de quien había ingerido dos pastillas del medicamento “Myolastan” (relajante muscular), por ser un derivado de las benzodiacepinas que, según el médico forense, puede producir somnolencia, afecta a la capacidad de exponer y a la deambulación, provoca lentitud de movimientos, etc.

En el caso de que estos medicamentos fueran prescritos por un facultativo y se condujere bajo su influencia, la jurisprudencia está dividida. Por un lado, para algunos tribunales es irrelevante la prescripción⁵⁹; y, por otro lado, se aprecia una improcedencia de la condena en aquellos casos en los que la ingesta se hubiera ajustado, sin excederla, a la pauta prescrita⁶⁰.

Según el INTCF, la droga más consumida por los conductores fallecidos en accidentes del tráfico en 2019 fue el cannabis (56,3%), seguido de la cocaína (52,7%)⁶¹. Con estos datos se deja constancia de la necesidad de recurrir al sistema sancionatorio para prevenir la conducción bajo la influencia de sustancias, dada su evidente peligrosidad por la clara influencia en las condiciones físicas y psíquicas que son necesarias para la conducción de vehículos a motor.

⁵⁷ A favor de que se incluyan en el tipo, CARBONELL MATEU, en: AA.VV., *Derecho Penal y Seguridad Vial*, 2007, 65.

⁵⁸ GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, 2013, 91.

⁵⁹ SSAP Burgos núm. 339/2016, de 20 de octubre; Barcelona núm. 299/2019, de 6 de mayo; Asturias núm. 91/2020, de 17 de abril.

⁶⁰ SSAP Córdoba núm. 327/2014, de 1 de julio; Pontevedra núm. 33/2020, de 13 de marzo.

⁶¹ INTCF. Ministerio de Justicia, Hallazgos Toxicológicos en Víctimas Mortales de Accidente de Tráfico, <https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/interior/Documents/2020/210720-informe-toxicologico.pdf>.

IV. DELITO DE CONDUCCIÓN SUPERANDO LA TASA DE ALCOHOL

Esta modalidad delictiva aparece recogida en el art. 379.2 segundo inciso CP. Los elementos centrales son los siguientes: por un lado, la superación de la tasa de alcohol establecida en este precepto (la tasa penal); por otro lado, la prueba para la comprobación de que el conductor ha superado dicha tasa de alcoholemia.

1. La tasa de alcohol penalmente relevante

Para que se cometa esta modalidad delictiva el conductor ha de superar la tasa de 0,60 mgrs/l de aire espirado o 1,2 grs/l de sangre.

Este artículo introduce una presunción de influencia en la conducción cuando se constatan unas determinadas tasas de alcohol. Esta presunción se fija tomando en cuenta las investigaciones de expertos que revelan que, en términos más o menos generales, las personas que conducen con esta tasa están bajo la influencia, por tanto, su conducción es peligrosa⁶²; por lo que no habría margen para la apreciación judicial de casos concretos en los que pese a conducir con la tasa indicada no se haya originado una situación de peligro⁶³.

En la aplicación práctica del tipo penal la mayoría de los tribunales han realizado una interpretación puramente objetiva del delito, de modo que en aquellos supuestos en los que se superan las tasas de alcoholemia su aplicación es automática⁶⁴.

Así, por ejemplo, en la SAP A Coruña, núm. 193/2015, de 26 de junio de 2015⁶⁵, 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. Se trata de una presunción que no admite prueba en contrario, puesto que se

⁶² En este sentido, COBO DEL ROSAL, *Delitos contra la seguridad del tráfico y su prevención*, 1975, 269, y más recientemente, GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, 2013, 108; DE VICENTE MARTÍNEZ, *Alcohol, drogas y delitos contra la seguridad vial*, 2018, 67. En contra, FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, *Boletín del Ministerio de Justicia* vol. 61, núm. 2035, 2007, 29, dice que hay riesgo de que, al tomarse el precepto de forma literal, se propicie una interpretación meramente “formal” que prescinda de constatar la creación de un peligro para los bienes jurídicos protegidos. En relación a esto, STS núm. 419/2017, de 8 de junio.

⁶³ VARGAS CABRERA, EDJ 114 (2007), 187.

⁶⁴ Así lo afirma GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, *Tráfico y Seguridad Vial*, 136 (2010), 19-20.

⁶⁵ SAP A Coruña núm. 193/2015, de 26 de junio de 2015. En el mismo sentido, las SSAP Guadalajara núm. 109/2009, de 2 de junio, y núm. 193/2009, de 24 de septiembre.

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 conducción⁶⁶.

No obstante, un sector minoritario en la doctrina 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 o para la vida o integridad de las personas⁶⁷.

2. Prueba de alcoholemia

Según el art. 21 RGC, las personas obligadas a someterse a las pruebas para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol son los conductores de vehículos y de bicicletas. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico podrán someter a dichas pruebas:

- a) A cualquier usuario de la vía o conductor de vehículo implicado directamente como posible responsable en un accidente de circulación.
- b) A quienes conduzcan cualquier vehículo con síntomas evidentes, manifestaciones que denoten o hechos que permitan razonablemente presumir que lo hacen bajo la influencia de bebidas alcohólicas.
- c) A los conductores que sean denunciados por la comisión de alguna de las infracciones a las normas contenidas en este reglamento.

⁶⁶ Señala MUÑOZ CONDE, *Derecho Penal. Parte Especial*, 23ª, 2021, 667, 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.

⁶⁷ En este sentido, TRAPERO BARREALES, *Los delitos contra la seguridad vial: ¿una reforma de ida y vuelta?*, 2011, 96 y ss., plantea numerosas dudas y objeciones a esta figura delictiva y entiende que solo debe condenarse si ha habido influencia en la conducción. Respecto a esto, la SAP Málaga núm. 245/2009, de 25 de mayo, entiende que aun en los supuestos de superación de la tasa cabría la prueba en contrario de la falta de influencia con efectos exoneratorios y la Sentencia dictada por el Juzgado de lo Penal núm. 3 de Pamplona núm. 418/2010, de 9 de diciembre, en un supuesto en el que se superaba la tasa legal (incluso tras descontar los márgenes de error aplicables) absuelve al conductor debido a que los agentes declararon que no presentaba ningún síntoma de estar influenciado por el alcohol, aludiendo a la inexistencia de antijuridicidad material de la conducta que legitime la intervención del Derecho penal.

- d) A los que, con ocasión de conducir un vehículo, sean requeridos al efecto por la autoridad o sus agentes dentro de los programas de controles preventivos de alcoholemia ordenados por dicha autoridad.

El art. 22 RGC establece que las pruebas para detectar la posible intoxicación alcohólica se practicarán por los agentes encargados de la vigilancia de tráfico y consistirán, normalmente, en la verificación del aire espirado mediante etilómetros que, oficialmente autorizados, determinarán de forma cuantitativa el grado de impregnación alcohólica de los interesados. A petición del interesado o por orden de la autoridad judicial, se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, que podrán consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos.

Respecto a las pruebas de alcoholemia, el art. 23.1 RGC señala que el agente someterá al interesado, para una mayor garantía y a efecto de contraste, a la práctica de una segunda prueba, contemplándose dos situaciones:

- Una basada en que el resultado de la primera prueba diera un grado de impregnación de alcohol en aire aspirado superior a 0,5 grs. de alcohol por litro de sangre, o superior a 0,25 mgrs. de alcohol por litro de aire espirado, salvo los límites especiales del art. 20 del Reglamento.
- Otra para el caso de que, sin alcanzar los límites referidos, la persona examinada presentara síntomas evidentes de encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas.

La reiteración de la prueba se debe practicar mediante un procedimiento similar a la anterior y es necesario que el agente informe previamente a la persona afectada. Para fundar la condena en esta prueba es necesario que ambos resultados superen la tasa legalmente establecida⁶⁸. También es preciso que los agentes adviertan de la necesidad de que trascorra un plazo mínimo de 10 minutos entre la realización de ambas pruebas y del derecho que le asiste a realizar las alegaciones oportunas, así como a contrastar los resultados obtenidos mediante análisis de sangre, orina u otros análogos, en cuyo caso se adoptarán las medidas tendentes a su traslado al centro sanitario más próximo.

⁶⁸ GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, 2013, 111. En el mismo sentido, DE VICENTE MARTÍNEZ, *Alcohol, drogas y delitos contra la seguridad vial*, 2018, 85. Respecto a la jurisprudencia, STS núm. 1/2002, de 22 de marzo; SAP Barcelona núm. 928/2009, de 2 de noviembre; SAP Vizcaya núm. 308/2011, de 19 de mayo.

Finalmente, si el resultado de la segunda prueba practicada o de los análisis efectuados a solicitud del interesado, fuere positiva, o cuando existan síntomas evidentes de la conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas, el agente debe describir con precisión en el boletín de denuncia el procedimiento que se ha seguido para la práctica de la prueba, las características y datos de identificación del aparato utilizado, así como las advertencias hechas al interesado sobre la información de derechos⁶⁹.

En la práctica, las pruebas de alcoholemia se realizan mediante la recogida de muestras de aire alveolar a través de etilómetros homologados.

Los etilómetros deben cumplir las prescripciones de construcción y funcionamiento contenidas en la Orden ITC/3707/2006, de 22 de noviembre, que regula el control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a medir la concentración del alcohol en aire expirado⁷⁰.

Respecto a los márgenes de error de los etilómetros, en las tasas de alcohol iguales o superiores a 0,40 mg/l, el margen de error es el de 5% para los etilómetros que se encuentren en su primer año de servicio y no hayan sido reparados ni modificados, y de 7,5% en los etilómetros que llevan más de un año de servicio o han sido reparados o modificados⁷¹.

Si el sujeto se somete a una prueba, pero no realiza la segunda, no se podrá aplicar el art. 379.2 segundo inciso, pero se podrá condenar por delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas si se prueba que hay influencia.

Como se ha indicado anteriormente, la legislación administrativa establece la obligación de someterse a las pruebas de alcoholemia a todo conductor, bien porque hay indicios de que puede estar conduciendo bajo la influencia de bebidas alcohólicas, bien porque es requerido para ello por el agente de la autoridad competente. Para reforzar esta obligación, ya antes de 2007, el legislador penal había optado por incluir en el CP el delito de negativa a someterse a las pruebas para comprobar la influencia del alcohol o las drogas en la conducción.

⁶⁹ GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, 2013, 111.

⁷⁰ Las pruebas deben practicarse con un etilómetro de precisión, sin que sirvan de base a la condena los resultados ofrecidos por el etilómetro de muestreo, digital o portátil; entre otras, SAP Barcelona núm. 278/2007, de 14 de mayo; SAP Tarragona núm. 506/2010, de 11 de noviembre.

⁷¹ SAP Palencia núm. 17/2010, de 11 de febrero, absolvió a un conductor al que se le practicaron dos mediciones con un resultado de 0,65 mg/l y 0,63 mg/l, por considerar que se encontraba dentro del margen de error permitido. En este sentido también SAP Madrid núm. 212/2009, de 23 de septiembre.

Con la reforma de 2007 se ha ido un paso más en la protección de la seguridad vial, pues, como se ha explicado, se ha introducido el delito de conducción superando la tasa de alcoholemia; este hecho ha reforzado la necesidad de mantener, con una nueva redacción, el que ahora ha de denominarse delito de negativa a someterse a las pruebas para detectar la tasa de alcohol o la presencia de drogas, que va a comentarse a continuación.

V. DELITO DE NEGATIVA A SOMETERSE A LAS PRUEBAS PARA DETECTAR LA TASA DE ALCOHOL O LA PRESENCIA DE DROGAS

Varios son los elementos típicos que van a ser objeto de análisis en este apartado, que completarán los ya explicados en el apartado I relativo a elementos comunes a los delitos contra la seguridad vial mencionados en este trabajo.

En concreto, tras la exposición sobre el bien jurídico protegido en este delito, se analizarán los siguientes requisitos típicos: el requerimiento del agente de la autoridad⁷²; la negativa del conductor a someterse a las pruebas y, en último lugar, las pruebas legalmente establecidas, bien para comprobar la tasa de alcohol, bien para detectar la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas.

1. Bien jurídico protegido

En el apartado I se ha explicado de manera resumida el principal elemento para la interpretación de los tipos penales, el bien jurídico protegido. En ese lugar el comentario se ha hecho tomando en consideración la mayoría de los delitos que aparecen ubicados en el Capítulo IV del Título XVII del Libro II CP.

Sin ninguna duda, en los delitos de conducción superando la tasa de alcoholemia o de conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas o drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas, el bien jurídico a proteger es la seguridad vial y, en última instancia, es la vida e integridad de los usuarios de las vías.

⁷² La SAP Tarragona núm. 328/2015, de 3 de septiembre, considera que este es el elemento típico central del delito.

No resulta tan evidente que este sea también el bien jurídico protegido en el delito que ahora nos ocupa. Y en esta explicación ha de valorarse la reforma de los delitos contra la seguridad vial llevada a cabo en el año 2007.

Antes de esta reforma, los delitos contra la seguridad vial que son objeto de comentario en este trabajo tenían la siguiente regulación: en primer lugar, se tipificaba el delito de conducción bajo la influencia del alcohol o drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas (no había tipificación expresa del delito de conducción superando la tasa de alcohol); en segundo lugar, se tipificaba el delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia o drogas para comprobar la conducción bajo la influencia del alcohol o las drogas, pero su redacción se cerraba calificando al sujeto que se negaba a someterse a estas pruebas como autor de un delito de desobediencia grave, remitiendo además al delito de desobediencia grave a efectos de establecer la pena aplicable.

Con la reforma de 2007 se modifican los delitos mencionados en primer lugar, y que se han analizado en los apartados anteriores, y también se modifica el delito de negativa: ahora este delito consiste en negarse a someterse a las pruebas para comprobar la tasa de alcohol o para detectar la presencia de drogas, y, además, se establece directamente la pena aplicable al autor del delito, eliminando también la remisión expresa al delito de desobediencia y suprimiendo la calificación del sujeto que se niega a someterse a las pruebas como autor de un delito de desobediencia.

La nueva redacción del delito tipificado en el art. 383 CP ha generado la discusión sobre qué bien jurídico se protege en este delito, pudiendo diferenciarse hasta tres opiniones diferentes al respecto⁷³.

En la primera tesis, el bien jurídico protegido en este delito es la seguridad vial. Para Alonso Rimo⁷⁴, la eliminación de la remisión expresa a la desobediencia obliga a entender que el bien jurídico protegido en el art. 383 CP es solo la seguridad vial. Esta misma interpretación también se ha defendido por la jurisprudencia menor⁷⁵.

⁷³ Resume las opiniones doctrinales en torno al bien jurídico protegido, agrupándolas en tres puntos de vista, DE VICENTE MARTÍNEZ, *El delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia o de detección de drogas*, 2012, 48.

⁷⁴ ALONSO RIMO, en: VIDALES RODRÍGUEZ/MERA REDONDO (coords.), *Seguridad vial: (especial referencia a la reforma operada en el Código Penal mediante la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre)*, 2008, 305 y ss.

⁷⁵ Vid., entre otras, SAP Barcelona núm. 269/2010, de 17 marzo de 2010; SAP Valencia núm. 193/2010, de 18 de marzo de 2010.

Para otro sector doctrinal, a pesar de los cambios introducidos en la redacción del art. 383, lo que se quiere proteger es el principio de autoridad. En este sentido, Fernández Bautista⁷⁶ sigue defendiendo la misma interpretación de este delito a pesar de las modificaciones introducidas por la LO 15/2007: se trata de una desobediencia específica, una lesión del principio de autoridad con ocasión de una posible comisión de un delito contra la seguridad del tráfico. Esta interpretación también se ha mantenido en la jurisprudencia⁷⁷.

Por último, nos encontramos con la tesis que parte de una postura pluriofensiva, pues considera que el bien jurídico que se protege es tanto la seguridad vial como el principio de autoridad⁷⁸. Por un lado, protegería la seguridad vial, dado su emplazamiento dentro de los delitos contra la seguridad vial, y porque se trata de una conducta que se desarrolla en el contexto de la circulación vial, impidiendo que un conductor que pudiera hallarse bajo la influencia del alcohol pueda seguir conduciendo, sancionando a quien se niegue a someterse a las pruebas establecidas. Por otro lado, otorgaría protección al principio de autoridad inherente a la función de los agentes de la autoridad en su función de supervisores del tráfico, como garantía para que este discurra en condiciones de seguridad.

2. *El requerimiento del agente de la autoridad*

El requerimiento a un conductor para que se someta a las pruebas de detección alcohólica o de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas ha de ser realizado por un agente de la autoridad que deberá obrar en el ejercicio de las funciones que tenga

⁷⁶ FERNÁNDEZ BAUTISTA, en: MIR PUIG/CORCOY BIDASOLO (dirs.), *Seguridad vial y derecho penal: análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código Penal en materia de seguridad vial*, 2008, 182 ss., 196 ss. En el mismo sentido, GÓMEZ PAVÓN, *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes: y análisis del artículo 383 del Código Penal*, 5ª, 2015, 284-285; MUÑOZ CONDE, *Derecho Penal, Parte Especial*, 23ª, 2021, 699.

⁷⁷ SSTS núm. 210/2017, de 28 de marzo; y núm. 794/2017, de 11 de diciembre; SAP Madrid núm. 597/2015, de 4 de septiembre; SAP Ourense núm. 67/2015, de 3 de marzo.

⁷⁸ La tesis pluriofensiva del delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia y drogas se encuentra ampliamente reconocida entre la jurisprudencia: entre otras, la SAP Alicante núm. 263/2013, de 26 de junio; la SAP Burgos núm. 219/2014, de 19 de mayo, la SAP de Madrid núm. 594/2014, de 26 de septiembre, donde todas ellas entienden que el bien jurídico protegido en el art. 383 CP es doble: por un lado, la protección de la seguridad del tráfico rodado y, por otro, la protección del orden público a tenor de la desobediencia manifiesta.

encomendadas legalmente⁷⁹. Tal acreditación queda otorgada a través del art. 14.2 LSV⁸⁰ y los arts. 21 y 22 del RGC.

Los agentes de la autoridad que podrán llevar a cabo este tipo de pruebas serán la Guardia Civil y la Policía Local.⁸¹

Las pruebas para detectar la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas serán realizadas por agentes de la policía judicial de tráfico con formación específica, según refleja el art. 796.1.7ª LECrim.

Enfocándonos en los requisitos formales que debe cumplir el requerimiento para que el conductor se someta a dichas pruebas, el agente de la autoridad deberá advertir al conductor sobre la obligatoriedad de la prueba, debiendo el requerimiento realizarse de manera expresa, clara y precisa⁸². Acerca de este requerimiento, De Vicente Martínez⁸³ expresa que, en caso de ausencia de requerimiento expreso por parte del agente de la autoridad, faltaría el primer elemento de la conducta del delito de negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas, lo que supondría la absolución del acusado. Esta interpretación es defendida jurisprudencialmente⁸⁴.

Además, el agente de la autoridad le tiene que informar de las consecuencias jurídicas en que pueda incurrir en caso de no someterse a dichas pruebas⁸⁵.

Por tanto, el deber de información que recae en el agente de la autoridad encargado de realizar las pruebas para que el conductor conozca de manera fehaciente la obligación de

⁷⁹ Así se afirma inequívocamente la STS núm. 644/2016, de 14 de julio.

⁸⁰ Este precepto dispone lo siguiente: “El conductor de un vehículo está obligado a someterse a las pruebas para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo, que se practicarán por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción conforme a lo tipificado en esta ley”.

⁸¹ La LO 2/1986, de 23 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, en su art. 12 otorga la vigilancia del tráfico al Cuerpo de la Guardia Civil, y de la misma manera, el art. 53 establece como funciones de las policías locales las relacionadas con el tráfico y sus accidentes. Es por ello que los integrantes del Cuerpo Nacional de Policía, a pesar de su condición de agentes de la autoridad, no estarían incluidos en la catalogación de “agentes encargados de la vigilancia del tráfico”.

⁸² Vid., por todos, FERNÁNDEZ BERMEJO, *Algunas cuestiones relativas al delito de negativa a someterse a las pruebas de medición de alcohol y drogas*, 2017, 133.

⁸³ DE VICENTE MARTÍNEZ, *El delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia o de detección de drogas*, 2012, 65 y ss.

⁸⁴ Vid., entre otras, SAP Murcia núm. 61/2011, de 15 de febrero; SAP Palma de Mallorca núm. 103/2014, de 17 de marzo.

⁸⁵ En relación al deber de información en el requerimiento que practiquen los agentes de la autoridad, vid., entre otros, SERRANO GÓMEZ/SERRANO MÁILLO, *RDUNED* 3 (2008), 43-70, 65; TRAPERO BARREALES, *Los delitos contra la seguridad vial: ¿una reforma de ida y vuelta?*, 2011, 288; MARTÍN LORENZO, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, 2013, 399 y ss.

someterse a las mismas, así como las consecuencias inherentes de su negativa, será elemento imprescindible para que el requerimiento guarde las debidas garantías legales, evitando un posible error de prohibición en el conductor. Sobre este particular, De Vicente Martínez⁸⁶ expone que el apercebimiento que acompaña al requerimiento ha de ser la advertencia expresa de las consecuencias que la negativa le puede causar, concluyendo que con esta información se excluirá la posibilidad de incurrir en un error de prohibición. Y, en el mismo sentido, Martín Lorenzo⁸⁷ considera que la falta de apercebimiento es relevante desde el punto de vista de la fundamentación del error de prohibición, pero no puede ser tenida en cuenta para descartar la tipicidad de la negativa del conductor. A otra interpretación parece llegarse en la interpretación jurisprudencial. Así, la SAP de Barcelona núm. 782/2015, de 7 de octubre⁸⁸, entiende que “es de público y general conocimiento que existe obligación de someterse a las precitadas pruebas”, por lo que un conductor, aunque no sea apercebido, si no realiza las pruebas incurre en responsabilidad penal.

Cumplido todo lo anterior, el conductor tendrá que someterse a las pruebas que, en todo caso, comportarán la voluntariedad por parte del mismo, asumiendo las consecuencias penales que derivan en caso de negativa⁸⁹.

3. *La negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas*

La negativa del conductor a someterse a las pruebas legalmente establecidas para comprobar las tasas de alcoholemia y la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas, constituye la conducta típica del art. 383 CP. Se trata, por tanto, de un delito de omisión pura⁹⁰.

La negativa requerirá que se cumplan dos elementos: el conductor ha de comprender que está siendo requerido para que se someta a unas pruebas a las que está obligado

⁸⁶ DE VICENTE MARTÍNEZ, *El delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia o de detección de drogas*, 2012, 68 y ss.

⁸⁷ MARTÍN LORENZO, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (Coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, 2013, 402.

⁸⁸ SAP Barcelona núm. 782/2015, de 7 de octubre.

⁸⁹ En este sentido, Vid. GARCÍA VALDÉS/MESTRE DELGADO/FIGUEROA NAVARRO, *Lecciones de Derecho Penal. Parte Especial*, 2017, 236.

⁹⁰ DE VICENTE MARTÍNEZ, *El delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia o de detección de drogas*, 2012, 65.

legalmente, junto con las consecuencias jurídicas derivadas de su no realización⁹¹; y ha de negarse voluntariamente a la realización de dichas pruebas, de forma abierta, clara e inequívoca, o tácita e inferida de actos concluyentes⁹².

Para la interpretación de la conducta típica el TS ha seguido recurriendo al delito de desobediencia grave tipificada en el art. 556 CP, al considerarlo como un delito de la misma naturaleza: ha de suponer una conducta decidida y terminante, dirigida a impedir de manera clara el cumplimiento de lo dispuesto por la autoridad competente⁹³. Por lo tanto, se requiere una actitud de abierta negativa y no de mera renuncia en el acusado. En este sentido, encontramos la SAP de Gerona núm. 550/2009, de 12 de agosto⁹⁴, que a pesar de que el conductor realizara hasta en siete ocasiones la prueba sin ningún resultado, la intención del acusado no fue la de negarse abiertamente, por lo que no se considera que haya una resistencia tenaz y continuada, ni una negativa firme. O la SAP de Zaragoza núm. 255/2015, de 3 de septiembre⁹⁵, tampoco ha apreciado la existencia de negativa, pues, aunque el conductor se negó en un primer momento, posteriormente solicitó someterse a las pruebas, no accediendo los agentes.

La negativa del conductor puede ser expresa, clara e inequívoca⁹⁶. Pero también puede haber negativa cuando el conductor aparenta someterse a las pruebas, pero realmente esta se desarrolla intencionadamente de manera defectuosa⁹⁷; también en este segundo caso hay negativa voluntaria del conductor a someterse al requerimiento legítimo del agente

⁹¹ La SAP Barcelona núm. 719/2015, de 18 de septiembre, no acepta que el acusado, por ser extranjero, no conociera las consecuencias de su negativa, considerando que estas pruebas son comunes en el ámbito de la UE y conocidas por conductores europeos profesionales, estableciendo que “la apreciación del tipo exige no sólo que la prueba no haya podido practicarse sino una negativa expresa, clara y rotunda a la pretensión legítima de los agentes”.

⁹² Vid., entre otras, la SAP de Madrid núm. 257/2011, de 17 de octubre; la SAP Las Palmas núm. 177/2014, de 30 de junio; la SAP Cantabria núm. 360/2014, de 11 de septiembre; la SAP Palma de Mallorca núm. 250/2015, de 28 de septiembre, que condena al encausado por no insuflar la suficiente cantidad de aire para una correcta medición de la tasa de alcoholemia, sin otra causa que justificara su acción que no fuera la intención de ocultar la tasa de impregnación alcohólica. Así mismo, Vid., entre otras, la SAP Valencia núm. 260/2011, de 6 de abril, que absuelve al acusado que manifestó que su traqueotomía le impedía hacerlas con garantías; o la SAP Tarragona núm. 265/2014, de 5 de junio, que confirma la absolución del acusado del delito del art. 383 CP, ya que, a pesar de intentar realizar las pruebas de alcoholemia hasta en ocho ocasiones, no fue capaz de finalizarlas dado los problemas respiratorios acreditados que padece. En este sentido, vid., entre otros, MUÑOZ CUESTA, *RAD 2* (2009), 11.

⁹³ STS núm. 1095/2009, de 6 de noviembre; en el mismo sentido SAP Barcelona núm. 253/2011, de 26 de abril.

⁹⁴ SAP Gerona núm. 550/2009, de 12 de agosto.

⁹⁵ SAP Zaragoza núm. 255/2015, de 3 de septiembre.

⁹⁶ Vid., entre otros, MAGALDI PATERNOSTRO, en: CÓRDOBA RODA/GARCÍA ARÁN (dirs.), *Comentarios al Código Penal, Parte Especial*, vol. II, 2004, 1711; DE VICENTE MARTÍNEZ, *Derecho Penal de la Circulación*, 2ª, 2008, 711.

⁹⁷ MARTÍN LORENZO, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, 2013, 370.

de la autoridad. Así se ha declarado de manera unánime por la jurisprudencia, al establecer que someterse a las pruebas intentando frustrar la medición que se pretende realizar, merece la misma desaprobación que la negativa taxativa e infundada, debido a que ambas conductas buscan evitar un posible resultado positivo⁹⁸.

Sin embargo, en situaciones dudosas por falta de voluntad del acusado o falta de capacidad del mismo para realizar la prueba, debe aplicarse el principio *in dubio pro reo*⁹⁹, que implicará la absolución del encausado.

La negativa a realizar las pruebas legalmente establecidas solo será típica cuando el sujeto reúna las condiciones necesarias para someterse a las pruebas. Así, el art. 22.2 RGC exime de la obligación de someterse a las pruebas de alcoholemia a aquellas personas que sufran lesiones, dolencias o enfermedades cuya gravedad impida la práctica de las pruebas. En estos casos de imposibilidad física del acusado¹⁰⁰, no se calificará la negativa como delictiva, pese a que las causas físicas que exoneran al sujeto de la obligación de realizar la prueba del etilómetro son *numerus clausus*, limitadas únicamente a dolencias torácicas, dificultades respiratorias o similares.

Respecto a las pruebas de alcoholemia, el art. 23.1 RGC señala que el agente someterá al interesado, para una mayor garantía y a efecto de contraste, a la práctica de una segunda prueba.

Muñoz Cuesta¹⁰¹ considera que la segunda prueba del etilómetro es vital para evitar futuras impugnaciones de la prueba, motivo por el que la negativa a la práctica de la segunda prueba sí constituye el delito del art. 383 CP, siempre que se hayan cumplido todos los requisitos establecidos en el procedimiento, en particular, el de información al sujeto de la obligación de someterse a esta segunda prueba.

⁹⁸ Vid., por ejemplo, la SAP Barcelona núm. 210/2005, de 7 de marzo, donde se refiere a “actitudes simuladoras o subterfugios” en alusión a la actitud del conductor; SAP Burgos núm. 21/2014, de 15 de enero, analizando el caso en el que el conductor sopla disimuladamente, sin ejercer el esfuerzo requerido para finalizar la prueba; SAP Ourense núm. 250/2015, de 8 de julio; SAP Ourense núm. 227/2021, de 31 de marzo.

⁹⁹ Respecto al principio “*in dubio pro reo*”, la SAP Barcelona núm. 851/2011, de 28 de septiembre, considera que, ante el nerviosismo y alteración psíquica del acusado, unido a la ingesta de alcohol, se estimó que no es que no soplara bien de manera intencionada, sino que posiblemente no podía hacerlo.

¹⁰⁰ MARTÍN LORENZO, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, 2013, 370. También, GORDILLO ÁLVAREZ-VALDÉZ, en: LAMARCA PÉREZ (dir.), *Derecho Penal, Parte Especial*, 6ª, 2021, 524. Respecto a la jurisprudencia, SSAP Málaga núm. 620/2003, de 27 de octubre; Las Palmas núm. 117/2010, de 31 de marzo.

¹⁰¹ MUÑOZ CUESTA, *RAD 2* (2009), 12. En este sentido, MARTÍN LORENZO, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, 2013, 389 y ss.

Respecto a si la negativa a realizar la segunda prueba es subsumible o no en el tipo penal del art. 383 CP no hay una interpretación clara en el ámbito judicial. La STS 1/2002, de 22 de marzo¹⁰², sostuvo la obligatoriedad de realizar la segunda prueba y afirmó la tipicidad de la negativa a someterse a ella, ya que en caso contrario se ampararía un verdadero fraude legal, porque podría cuestionarse la fiabilidad del resultado obtenido en la primera prueba. En cambio, otras sentencias entienden que dicha negativa a practicar una segunda prueba no es penalmente relevante, pues quien renuncia a su derecho a contrastar la primera prueba, se le tomarán los resultados obtenidos del primer examen¹⁰³.

4. Pruebas legalmente establecidas

Examinando las pruebas a las que se deberá someter el conductor, el tipo penal hace referencia a las “pruebas legalmente establecidas”, elemento que constituye un tipo penal en blanco, resultando necesario constatar si se han cumplido en esta regulación los criterios establecidos por el TC para la constitucionalidad de la remisión a leyes y reglamentos para completar este tipo penal: reenvío normativo expreso, que esté justificado en razón del bien jurídico protegido por la norma penal, que la ley señale la pena y contenga el núcleo esencial de la prohibición y que se satisfaga la exigencia de certeza¹⁰⁴.

En este caso, las pruebas legalmente establecidas aparecen mencionadas en el art. 14.2 LSV, el cual dice que “el conductor de un vehículo está obligado a someterse a las pruebas para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo, que se practicarán por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas”. Igualmente, el art. 21 RGC dice que todos los conductores estarán obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol; y el art. 796.1.7ª LECrim

¹⁰² STS núm. 1/2002, de 22 de marzo. En una línea similar, ya con la regulación vigente, vid., entre otras, SSTS núm. 210/2017, de 28 de marzo; núm. 619/2017, de 6 de abril; núm. 495/2017, de 29 de junio; núm. 2190/2021, de 2 de junio; ATS núm. 8908/2021, de 17 de junio; SAP Las Palmas núm. 106/2014, de 29 de abril; SAP Barcelona núm. 732/2014, de 14 de octubre; SAP Madrid núm. 253/2015, de 7 de abril; SAP Sevilla núm. 267/2015, de 26 de mayo.

¹⁰³ En este sentido, vid., entre otras, SAP La Coruña núm. 351/2014, de 30 de diciembre; SAP Pamplona núm. 16/2015, de 19 de febrero; SAP Huesca núm. 58/2015, de 27 de abril.

¹⁰⁴ Vid. TRAPERO BARREALES, *Los delitos contra la seguridad vial: ¿una reforma de ida y vuelta?*, 2011, 238 y ss.

obliga a los conductores a someterse a las pruebas para detectar la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

Las pruebas legalmente establecidas para la detección de alcohol y la presencia de drogas consistirán en la verificación del aire espirado mediante dispositivos autorizados (etilómetros) y una prueba salival mediante un dispositivo autorizado y su posterior análisis, respectivamente (art. 14.3 LSV).

A efectos de contraste, a petición del interesado, se podrán repetir las pruebas para la detección de alcohol o de drogas, que consistirán preferentemente en análisis de sangre. En estos casos, en los supuestos en los que el conductor es requerido por el agente de la autoridad a someterse a las pruebas legalmente establecidas, y se niega a realizar estas pruebas porque, en su lugar, declara que quiere que se le practique la prueba de sangre o de orina, hay división doctrinal y jurisprudencial. Por un lado, hay autores que consideran que la negativa a someterse a la prueba de aire expirado y solicitar directamente una analítica, no debería considerarse una conducta típica del art. 383 CP¹⁰⁵. Por el contrario, hay quienes formulan la obligación de someterse a las pruebas legalmente establecidas, afirmando que las pruebas consistentes en la extracción de sangre son unas pruebas de contraste y no pruebas primarias, por lo que cuando el conductor se niega a practicarlas y, en su lugar, consiente en la realización del análisis de sangre, su negativa sí constituye el delito del art. 383 CP, porque supone el incumplimiento de la orden emitida por el agente de la autoridad, y esto es lo que se exige en el precepto penal¹⁰⁶.

¹⁰⁵ DE VICENTE MARTÍNEZ, *El delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia o de detección de drogas*, 2012, 79. Este criterio también es compartido por MAGALDI PATERNOSTRO, en: CÓRDOBA RODA/GARCÍA ARÁN (dirs.), *Comentarios al Código Penal, Parte Especial*, vol. II, 2004, 1713; TRAPERO BARREALES, *Los delitos contra la seguridad vial: ¿una reforma de ida y vuelta?*, 2011, 302 y ss; MARTÍN LORENZO, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, 2013, 395.

¹⁰⁶ MUÑOZ CUESTA, *RAD 2* (2009), 13. En este sentido, SAP Sevilla núm. 543/2014, de 7 de octubre, que considera que las pruebas legalmente establecidas no suponen un derecho de opción o una facultad de elección por parte del conductor.

CONCLUSIONES

Primera. El bien jurídico protegido. En la interpretación en materia penal el objeto de protección por el tipo penal resulta indiscutiblemente la pauta que ha de orientar el alcance de una determinada regulación positiva. Normalmente las rúbricas empleadas por el legislador para la sistematización de los diferentes delitos es el que sirve para identificar el bien jurídico protegido. Los delitos que han sido analizados en este trabajo se hallan ubicados en el Título dedicado a los delitos contra la seguridad colectiva, dentro del Capítulo de los delitos contra la seguridad vial. En mi opinión, estos términos han de ponerse en relación con los auténticos bienes jurídicos que se pretenden proteger en los delitos aquí analizados, la vida e integridad física y salud de los usuarios de las vías, adelantando la protección de estos bienes jurídicos frente a conductas que implican peligro (concreto y/o abstracto) para la generalidad de las personas. También el delito tipificado en el art. 383 CP protege la vida e integridad personales de los usuarios de la vía, si bien considero que, además, se protege el comúnmente denominado principio de autoridad (el bien jurídico que se protege a través del delito de desobediencia). Este carácter pluriofensivo permite explicar que la pena con la que se sanciona la negativa resulte más elevada que el delito de referencia, el de conducción superando una tasa de alcohol o conducción bajo el efecto de drogas tóxicas.

Segunda. Los elementos comunes a los delitos contra la seguridad vial. Tomando como referencia el objeto de protección, la vida e integridad física de los usuarios de las vías frente a conductas peligrosas, la interpretación de los elementos comunes a los delitos aquí analizados, sujeto activo, conducta típica, objeto utilizado para la realización de la conducta típica, lugar de desplazamiento, se ha de ajustar a cada caso en concreto. Así se puede llegar a admitir que sí es conducción el desplazamiento del vehículo cuando está el motor en marcha, o cuando la conducción se realiza por lugares que, según la normativa administrativa, no están habilitadas para la circulación de vehículos (por ejemplo, las zonas peatonales de las ciudades).

Tercera. El delito de conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas y drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas. En el caso del delito de conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas, su aplicación ciertamente resulta residual, para aquellos casos en los que no se ha podido realizar las pruebas de alcoholemia, o cuando estas pruebas no alcanzan la tasa penalmente relevante. Para su apreciación el elemento

central es la prueba de que ha habido conducción bajo los efectos del alcohol; su aplicación dependerá por tanto de la demostración de que la conducción ha resultado peligrosa. Como indicio de que se está ante una conducción peligrosa servirá el atestado de los agentes de la autoridad en el que se ha de reflejar la sintomatología, o dicho de otra manera, los efectos que provoca la ingesta de alcohol en el organismo, pero también la propia forma de desarrollarse la conducción, de una manera que no se ajusta a las circunstancias concurrentes de la vía, circulación y el resto de elementos concurrentes.

En el caso de la conducción bajo los efectos de las drogas tóxicas, su aplicación también requiere la demostración de que se está llevando a cabo una conducción influenciada por el consumo de estas sustancias, lo que no va a resultar sencillo en la práctica. En la interpretación de los términos drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas, se ha de estar a los convenios internacionales sobre esta materia.

Cuarta. El delito de conducción superando la tasa penal de alcohol. A la vista de la redacción legal del art. 379.2 segundo inciso CP, y la aplicación judicial que se ha realizado de esta modalidad delictiva, estamos en presencia de una presunción *iuris et de iure* de que el conductor está bajo la influencia del alcohol y, por tanto, está realizando una conducción peligrosa. En mi opinión, con carácter general si el sujeto supera esta tasa penal de alcoholemia sí estará realizando una conducción peligrosa. Pero lo que considero un desacierto es que se haya introducido como presunción *iuris et de iure*, pues el alcohol no afecta igual a todo el mundo, por lo que puede suceder que el conductor en cuestión no vea afectadas sus capacidades de manejo del vehículo, y que, por tanto, no cause peligrosidad alguna a la seguridad vial o para la vida o integridad física de las personas.

La aplicación del art. 379.2 segundo inciso CP va a depender de que el sujeto se someta a las dos pruebas del etilómetro y las dos han de dar el resultado positivo que fija este tipo penal. El hecho de que una o las dos pruebas no alcancen la tasa penal no ha de significar necesariamente la impunidad, pues puede venir en aplicación el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas (pero, en este caso, la prueba de alcoholemia no es suficiente, sino que se ha de probar la influencia del alcohol en la conducción).

Quinta. El delito de negativa a someterse a las pruebas para detectar la tasa de alcohol o la presencia de drogas. La forma de prevenir la conducción superando la tasa de alcohol hace necesaria la introducción del delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia. Aunque su redacción ha cambiado en la reforma de 2007, eliminando la

referencia expresa al delito de desobediencia, se trata de un delito pluriofensivo, esto es, como ya se ha comentado anteriormente, se protege tanto el principio de autoridad como en última instancia la vida e integridad de las personas. Como tal delito de desobediencia, se han de cumplir con todos los requisitos típicos de esta modalidad delictiva; su particularidad es que el requerimiento del agente ha de ir referido a la realización de las pruebas de alcoholemia o para detectar la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas; y el agente de la autoridad que realiza el requerimiento ha de ser uno con competencias en materia de seguridad vial.

BIBLIOGRAFÍA

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*, en: LLP 10 (2004), 5-22.

ALONSO RIMO, Alberto. *El delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia o de detección de drogas tóxicas desde la perspectiva de la reforma penal de 2007*, en: VIDALES RODRÍGUEZ/MERA REDONDO (coords.), *Seguridad vial (especial referencia a la reforma operada en el Código penal mediante la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre)*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2008, 293-324.

ÁLVAREZ GONZÁLEZ, Francisco Javier/DEL RÍO, M. C. *Alcohol y accidentes de tráfico: ¿prevenir qué?*, en: *Trastornos Adictivos* 3 (2001), 172-180.

CARBONELL MATEU, Juan Carlos. *La reforma del tratamiento penal de la seguridad vial*, en: AA.VV., *Derecho Penal y Seguridad Vial*, Aranzadi, Pamplona, 2007, 57-74.

CARMONA SALGADO, Concepción. *Delitos contra la seguridad del tráfico*, en: COBO DEL ROSAL (dir.), *Derecho Penal, Parte Especial*, Dykinson, Madrid, 2004, 773-816.

CÓRDOBA RODA, Juan. *Comentarios al CP, vol. III*, Ariel, Barcelona, 1978.

DE VICENTE MARTÍNEZ, Rosario. *Derecho penal de la circulación*, 2ª, Bosch, Barcelona, 2008.

- *El delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia o de detección de drogas*, Bosch, Barcelona, 2012.

FEIJOO SÁNCHEZ, Bernardo José. *Delitos contra la seguridad colectiva*, en: *La Ley*: 1 (1997), 2004-2008.

- *Delitos contra la seguridad colectiva*, en: *La Ley*: 6 (1999), 1880-1890.

FERNÁNDEZ BAUTISTA, Silvia. *El delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia o de detección de drogas tóxicas desde la perspectiva de la reforma penal de 2007*, en: MIR PUIG/CORCOY BIDASOLO (dirs.), *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, 179-206.

FERNÁNDEZ BERMEJO, Daniel. *Algunas cuestiones relativas al delito de negativa a someterse a las pruebas de medición de alcohol y drogas*, en: Anuario de la Facultad de Derecho (Universidad de Alcalá) 9 (2016), 119-154.

FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, Ricardo. *Alcohol y conducción: habitando la difusa frontera entre el derecho penal y el derecho administrativo sancionador*, en: Boletín del Ministerio de Justicia, volumen 61, núm. 2035 (2007), 1569-1591.

GALLEGO SOLER, José Ignacio. *El nuevo delito de conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas*, en: MIR PUIG/CORCOY BIDAŁOSO (dirs.), *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, 157-178.

GANZENMÜLLER ROIG, Carlos/DE LAMO RUBIO, Jaime/ROBLEDO VILLAR, Antonio/ESCUADERO MORATALLA, Jose Francisco/FRIGOLA VALLINA, Joaquín. *Delitos contra la seguridad del tráfico. Los delitos cometidos con ocasión de la conducción de vehículos a motor o ciclomotores*, Bosch, Barcelona, 2005.

GARCÍA ALBERO, Ramón. *La nueva política criminal de la seguridad vial. Reflexiones a propósito de la LO 15/2007, de 30 de noviembre, y del proyecto de Reforma del Código Penal*, en: RECPC 9 (2007), 1-28.

GARCÍA VALDÉS, Carlos/MESTRE DELGADO, Esteban/FIGUEROA NAVARRO, Carmen. *Lecciones de Derecho Penal. Parte Especial*, Edisofer, Madrid, 2017.

GÓMEZ PAVÓN, Pilar. *Los Delitos contra la Seguridad del Tráfico*, en: ÁLVAREZ GARCÍA (dir.), *Derecho Penal español. Parte Especial*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2011, 1377-1442.

- *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes: y análisis del artículo 383 del Código Penal*, 5ª, Bosch, Barcelona, 2015.

GONZÁLEZ BARRIOS, Iván. *Delitos contra la seguridad vial*, en: BADILLO ARIAS (dir.), *GPS: Derecho de la circulación*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2021, 909-961.

GORDILLO ÁLVAREZ-VALDÉZ, Ignacio. *Delitos contra la seguridad vial*, en: LAMARCA PÉREZ (dir.), *Derecho Penal, Parte Especial*, 6ª, Dykinson, Madrid, 2021.

GUÉREZ TRICARICO, Pablo. *Influencia del alcohol y conducción peligrosa en los delitos contra la seguridad del tráfico. Algunas consideraciones*, en: *Tráfico y Seguridad vial* 90 (2006), 3-18.

GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, María. *Dos años tras la reforma penal: cuestiones comunes sobre los delitos contra la seguridad vial y aplicación del artículo 379 del Código penal*, en: *Tráfico y Seguridad Vial* 136 (2010), 13-26.

- *Excesos de velocidad e intoxicaciones punibles*, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, Tirant lo Blanch, Valencia, 2013, 55-148.

GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, María/GARCÍA DEL BLANCO, María Victoria/MARTÍN LORENZO, María/SANZ-DÍEZ DE ULZURRUM LLUCH, Marina. *Delitos contra la seguridad vial: cuestiones comunes*, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, Tirant lo Blanch, Valencia, 2013, 19-54.

MAGALDI PATERNOSTRO, María José. *Delitos contra la seguridad del tráfico*, en: CÓRDOBA RODA/GARCÍA ARÁN (dirs.), *Comentarios al Código Penal, Parte Especial, vol. II*, Marcial Pons, Barcelona, 2004, 1687-1976.

MARTÍN LORENZO, María. *Negativa a someterse a las pruebas de medición de alcohol o de detección de drogas*, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, Tirant lo Blanch, Valencia, 2013, 288-434.

MOLINA FERNÁNDEZ, Fernando. *Delitos contra la seguridad del tráfico*, en: BAJO FERNÁNDEZ (dir.) *Compendio de Derecho Penal. Parte Especial, vol. II*, Ceura, Madrid, 1998, 705-743.

- *Delitos contra la Seguridad Vial: su aplicación jurisprudencial*, Francis Lefebvre, Madrid, 2014.

MONTANER FERNÁNDEZ, Raquel. *Delitos contra la seguridad vial*, en: SILVA SÁNCHEZ (dir.)/RAGUÉS VALLÈS (coord.), *Lecciones de derecho penal: parte especial*, 7ª, Atelier, Barcelona, 2021, 269-285.

MORENO ALCÁZAR, Miguel Ángel. *Los delitos de conducción temeraria*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2003.

MUÑOZ CONDE, Francisco. *Derecho Penal. Parte Especial*, 23ª, Tirant lo Blanch, Valencia, 2021.

MUÑOZ CUESTA, Javier. *Delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia y detección de drogas: problemas que suscita la interpretación del art. 383 CP*, en: RAD 2 (2009), 7-17.

OLMEDO CARDENETE, Miguel. *Aspectos prácticos de los delitos contra la seguridad del tráfico tipificados en los arts. 379 y 380 del Código Penal*, en: RECPC 4 (2002).

ORTS BERENGUER, Enrique. *Delitos contra la seguridad colectiva III; Delitos contra la seguridad del tráfico*, en: GONZÁLEZ CUSSAC (coord.), *Derecho Penal. Parte Especial*, 6ª, Tirant lo Blanch, Valencia, 2019, 621-646.

QUERALT JIMÉNEZ, Joan J. *Derecho penal español: parte especial*, 7ª, Tirant lo Blanch, Barcelona, 2015.

REY HUIDOBRO, Luis Fernando. *La necesaria afectación del bien jurídico protegido en los delitos contra la seguridad vial*, en: RAD 7 (2010), 133-138.

RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, Ignacio. *La conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas*, Comares, Granada, 2006.

RODRÍGUEZ RAMOS, Luis. *El vehículo de motor en el CP*, en: RDC 5 (1973), 425-441.

SERRANO GÓMEZ, Alfonso/SERRANO MAÍLLO, Alfonso. *La Reforma de los Delitos Contra la Seguridad Vial*, en: RDUNED 3 (2008), 43-70.

SILVA SÁNCHEZ, Jesús María. *Consideraciones sobre el delito del art. 340 bis a) 1º CP*, en: RJC 1 (1993), 25-58.

TAMARIT SUMALLA, Josep María. *Delitos Contra la Seguridad Vial*, en: QUINTERO OLIVARES (dir.), *Comentarios al Código Penal español. Tomo II (arts. 234 a D.F. 7ª)*, 7ª, Aranzadi, Navarra, 2016, 1130-1170.

TORO ALCAIDE, Juan Carlos. *Comentarios al artículo 340 bis a)*, en: Actualidad Penal, 1990-1, 187-194.

TRAPERO BARREALES, María A. *Los delitos contra la seguridad vial: ¿una reforma de ida y vuelta?*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2011.

VARGAS CABRERA, Bartolomé. *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y drogas tóxicas del artículo 379 CP*, en: CDJ 114 (2007), 119-190.

<https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/interior/Documents/2020/210720-informe-toxicologico.pdf>

<https://www.dgt.es/muevete-con-seguridad/evita-conductas-de-riesgo/consumo-de-alcohol/>

JURISPRUDENCIA

STC núm. 161/1997, de 2 de octubre.

STC núm. 234/1997, de 18 de diciembre.

STC núm. 43/2007, de 26 de febrero.

ATS núm. 8908/2021, de 17 de junio.

STS núm. 1/2002, de 22 de marzo.

STS núm. 1095/2009, de 6 de noviembre.

STS núm. 644/2016, de 14 de julio.

STS núm. 619/2017, de 6 de abril.

STS núm. 419/2017, de 8 de junio.

STS núm. 436/2017, de 15 de junio.

STS núm. 495/2017, de 29 de junio.

STS núm. 210/2017, de 28 de marzo.

STS núm. 794/2017, de 11 de diciembre.

STS núm. 55/2018, de 31 de enero.

STS núm. 292/2020, de 10 de junio.

STS núm. 2190/2021, de 2 de junio.

STS núm. 4057/2021, de 10 de noviembre.

SAP Guipúzcoa núm. 2072/2001, de 6 de febrero.

SAP Valencia núm. 91/2001, de 30 de marzo.

SAP Sevilla núm. 60/2002, de 21 de febrero.

SAP Málaga núm. 620/2003, de 27 de octubre.

SAP Tarragona núm. 1025/2004, de 22 de noviembre.

SAP Cádiz núm. 466/2004, de 30 de diciembre.

SAP Barcelona núm. 210/2005, de 7 de marzo.

SAP Barcelona núm. 112/2006, de 6 de febrero.

SAP Pontevedra núm. 9/2007, de 26 de enero.

SAP Barcelona núm. 157/2007, de 24 de abril.

SAP Barcelona núm. 278/2007, de 14 de mayo.

SAP Madrid núm. 893/2007, de 3 de septiembre.

SAP Sevilla núm. 1/2008, de 9 de enero.

SAP Málaga núm. 245/2009, de 25 de mayo.

SAP Guadalajara núm. 109/2009, de 2 de junio.

SAP Gerona núm. 550/2009, de 12 de agosto.

SAP Madrid núm. 212/2009, de 23 de septiembre.

SAP Guadalajara núm. 193/2009, de 24 de septiembre.

SAP Barcelona núm. 928/2009, de 2 de noviembre.

SAP Palencia núm. 17/2010, de 11 de febrero.

SAP Barcelona núm. 269/2010, de 17 marzo.

SAP Valencia núm. 193/2010, de 18 de marzo.

SAP Zaragoza núm. 147/2010, de 24 de junio.

SAP Tarragona núm. 506/2010, de 11 de noviembre.

SAP Castellón núm. 392/2010, de 19 de noviembre.

SAP Vizcaya núm. 80/2011, de 25 de enero.

SAP Murcia núm. 61/2011, de 15 de febrero.

SAP Valencia, núm. 260/2011, de 6 de abril.

SAP Barcelona núm. 253/2011, de 26 de abril.

SAP Vizcaya núm. 308/2011, de 19 de mayo.

SAP Murcia núm. 118/2011, de 3 de junio.

SAP Madrid núm. 160/2011, de 10 de junio.

SAP Madrid núm. 950/2011, de 15 de septiembre.

SAP Barcelona núm. 851/2011, de 28 de septiembre.

SAP Madrid núm. 257/2011, de 17 de octubre.

SAP Burgos núm. 350/2011, de 2 de noviembre.

SAP Asturias núm. 605/2012, de 20 de diciembre.

SAP Alicante núm. 263/2013, de 26 de junio.

SAP Burgos núm. 21/2014, de 15 de enero.

SAP Girona núm. 165/2014, de 10 de marzo.

SAP Palma de Mallorca núm. 103/2014, de 17 de marzo.

SAP Las Palmas núm. 106/2014, de 29 de abril.

SAP Burgos núm. 219/2014, de 19 de mayo.

SAP Tarragona núm. 265/2014, de 5 de junio.

SAP Las Palmas núm. 177/2014, de 30 de junio.

SAP Córdoba núm. 327/2014, de 1 de julio.

SAP Cantabria núm. 360/2014, de 11 de septiembre.

SAP Madrid núm. 594/2014, de 26 de septiembre.

SAP Sevilla núm. 543/2014, de 7 de octubre.

SAP Barcelona núm. 732/2014, de 14 de octubre.

SAP A Coruña núm. 351/2014, de 30 de diciembre.

SAP Pamplona núm. 16/2015, de 19 de febrero.

SAP Ourense núm. 67/2015, de 3 de marzo.

SAP Madrid núm. 253/2015, de 7 de abril.

SAP Huesca núm. 58/2015, de 27 de abril.

SAP Sevilla núm. 267/2015, de 26 de mayo.

SAP A Coruña núm. 193/2015, de 26 de junio.

SAP Ourense núm. 250/2015, de 8 de julio.

SAP Zaragoza, núm. 255/2015, de 3 de septiembre.

SAP Tarragona núm. 328/2015, de 3 de septiembre.

SAP Madrid núm. 597/2015, de 4 de septiembre.

SAP Barcelona núm. 719/2015, de 18 de septiembre.

SAP Palma de Mallorca núm. 250/2015, de 28 de septiembre.

SAP Barcelona núm. 782/2015, de 7 de octubre.

SAP Vitoria núm. 150/2016, de 23 de mayo.

SAP Burgos núm. 339/2016, de 20 de octubre.

SAP A Coruña núm. 631/2016, de 28 de noviembre.

SAP Madrid núm. 551/2018, de 9 de julio.

SAP Barcelona núm. 299/2019, de 6 de mayo.

SAP Albacete núm. 246/2019, de 9 de julio.

SAP Madrid núm. 486/2019, de 13 de diciembre.

SAP Pontevedra núm. 33/2020, de 13 de marzo.

SAP Asturias núm. 91/2020, de 17 de abril.

SAP Ourense núm. 227/2021, de 31 de marzo.

SAP Murcia núm. 2913/2021, de 16 de noviembre.

SJPI Pamplona núm. 418/2010, de 9 de diciembre.