



Universidad de Valladolid

Facultad de Derecho

Grado en DERECHO

DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

Presentado por:

Cristina Lajo Borderias

Tutelado por:

Ángel J. Sanz Morán

Valladolid, 28 de Junio de 2021

RESUMEN

Año tras año, los accidentes de tráfico son causa de la muerte de alrededor de 1,25 millones de personas en todo el mundo, la mitad de éstas pertenecen a “usuarios vulnerables de la vía pública” como son peatones, ciclistas o motociclistas. Sin llegar al extremo mortal, pueden causar igualmente lesiones y secuelas a las víctimas, originando un grave perjuicio económico tanto para estas como para sus familiares, e incluso para la economía de los países en general, debido a que los costes de los tratamientos requeridos son notablemente elevados.

Todo el encaje punitivo que analizaremos a continuación se presenta como un impulso de política criminal en materia de seguridad vial, castigando no solo al autor de un homicidio o de lesiones imprudentes implicado en un siniestro de tráfico, sino también aquellas conductas peligrosas, aunque de ellas no se deriven resultados de lesiones ni muertes.

Aunque a priori pueda parecer una utopía, las políticas viales españolas van encaminadas hacia la denominada “Visión Cero”, cero muertos en la carretera. La vía y el entorno, el vehículo y el factor humano forman un sistema responsable para garantizar que el accidente no se produzca y, en caso de que este se produzca, las consecuencias sean las mínimas posibles. Dentro del factor humano, el alcohol, la velocidad, las drogas y la conducción temeraria, son los elementos que mayores datos de siniestralidad y mortalidad suman, tanto en España como en el resto de países de la Unión Europea.

PALABRAS CLAVES

Seguridad vial; delitos de la seguridad vial; conducción; vehículo a motor; ciclomotor; conductor; peligro; velocidad; alcohol; drogas tóxicas; temeraria; negativa; penas; concurso.

ABSTRACT

Year after year, traffic accidents are the cause of the death of around 1,25 million people worldwide, half of them belong to "vulnerable road users" such as pedestrians, cyclists or motorcyclists. Without reaching the deadly extreme, they can also cause injuries and sequelae to the victims, causing serious economic damage both for them and for their families, and even for the economy of the countries in general, due to the fact that the costs of the required treatments are remarkably high.

All the punitive fit that we will analyze below is presented as an impulse of criminal policy in terms of road safety, punishing not only the perpetrator of a reckless homicide or injured people involved in a traffic accident, but also those dangerous behaviors, although not of them injury or death results are derived.

Although a priori it may seem like a utopia, Spanish road policies are aimed at the so-called "Vision Zero", zero deaths on the road. The road and the environment, the vehicle and the human factor form a responsible system to guarantee that the accident does not occur and, if it does occur, the consequences are as minimal as possible. Within the human factor, alcohol, speed, drugs and reckless driving are the elements that add the highest accident and mortality data, both in Spain and in the rest of the countries of the European Union.

KEY WORDS

Road safety; road safety offenses; driving; motor vehicle; moped; driver; danger; speed; alcohol; toxic drugs; reckless; negative; hardship; contest.

ÍNDICE:

1.	<i>Introducción. Bien jurídico protegido.</i>	1
2.	<i>Delito de conducción a una velocidad excesiva (art. 379.1 CP)</i>	10
3.	<i>Delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas (art. 379.2 CP)</i>	20
4.	<i>Delito de conducción temeraria (art. 380 CP)</i>	29
5.	<i>Delito de conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida de los demás (art. 381 CP)</i>	35
6.	<i>Regla concursal contenida en el art. 382 CP</i>	40
7.	<i>Delito de negativa a someterse a las pruebas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas siendo requerido por un agente de autoridad (art. 383 CP)</i>	46
8.	<i>Delito de conducción sin permiso (art. 384 CP)</i>	56
9.	<i>Delito de ocasionar un grave riesgo para la circulación (art. 385 CP)</i>	60
10.	<i>El nuevo delito de fuga introducido por la reforma de 1 de marzo de 2019 (art. 382 bis CP)</i>	63
11.	<i>Vehículo a motor o ciclomotor como instrumento del delito. Decomiso (art. 385 bis CP)</i>	70
12.	<i>Supuestos atenuados (art. 385 ter CP)</i>	71
13.	<i>Conclusiones</i>	74
14.	<i>Bibliografía</i>	76
15.	<i>Jurisprudencia</i>	77

1. INTRODUCCIÓN. BIEN JURÍDICO PROTEGIDO.

Los «Delitos contra la seguridad vial» se encuentran tipificados en el Cap. IV del Tít. XVII («Delitos contra la seguridad colectiva») del Libro II («Delitos y sus penas») del Código Penal -arts. 379 a 385 ter. CP-. Los delitos regulados en estos preceptos están conectados al fenómeno de la circulación rodada a través de las redes viarias¹, actividad que con el paso del tiempo ha adquirido una mayor importancia en la sociedad actual, dado el incremento de personas y actividades que recurren al mismo, y por los efectos que ello produce en la sociedad.

Los ciudadanos de un territorio tienen el derecho fundamental de libertad de circulación². Este derecho a la movilidad de un lugar a otro se ha de garantizar mediante la seguridad vial. Si se hiciese un uso responsable del mismo no habría problema alguno, pese a que los accidentes siguieran ocurriendo, pues la seguridad vial no es, y desgraciadamente nunca lo será, una realidad en valores absolutos. Ahora bien, como todos sabemos, no siempre se hace un uso adecuado y responsable del vehículo. Cuando esto ocurre, cuando dicho comportamiento incrementa de forma notable el riesgo de siniestralidad con comportamientos tales como conducir a una velocidad muy elevada, bajo los efectos del alcohol, de forma temeraria, etc. habrá que corregir los citados comportamientos sancionándolos como ilícitos administrativos o como delitos³.

El bien jurídico protegido de los delitos que analizaremos a lo largo de este trabajo es, sin duda alguna, la seguridad vial⁴; en concreto, la seguridad en el tráfico de las vías públicas o de uso común. Estamos, en consecuencia, ante un bien jurídico colectivo o social⁵.

¹ La red viaria es definida por la Real Academia de Ingeniería como aquel conjunto de vías adaptadas al tráfico de vehículos, de uso permanente y servicio público.

² En el derecho español, este derecho fundamental a la circulación se prevé en el art. 19 de la Constitución Española: «*Los españoles tienen derecho [...] a circular por el territorio nacional.*»

³ ORTS BERENGUER, Enrique (autor); González Cussac, José Luis (coordinador). *Derecho Penal Parte Especial*. Tirant lo Blanch (ed.), 2019. Pág. 621.

⁴ Se establece en la Exposición de Motivos de la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que «*La magnitud del fenómeno de la circulación, con su trágico índice de siniestralidad, ha movido a la Administración a abandonar la primitiva concepción, puramente policial de su actuación, para pasar a un planteamiento activo de la misma, orientada a promover la seguridad de la circulación.*»

⁵ «Delitos contra la seguridad vial», en *Guías Jurídicas wolters kluwer*.

En lo que respecta a la naturaleza jurídica, los delitos contra la seguridad vial son delitos de mera actividad y de peligro, abstracto o concreto, según el delito en cuestión⁶. Tradicionalmente, para dotar de relevancia penal una conducta, se necesitaba probar que dicha conducta suponía un peligro, bien fuera abstracto, bien fuera hipotético⁷, para la vida o salud de las personas⁸. Sin embargo, cabe destacar que las recientes reformas penales incorporan tipos penales, relativos a la seguridad vial, en los que no es posible encontrar una mínima peligrosidad en la conducta respecto del bien jurídico individual⁹. Es posible que comportamientos carentes de peligrosidad puedan dar lugar a responsabilidades criminales en tanto coincidan formalmente con la descripción¹⁰.

⁶ Por ejemplo, va a ser un delito de peligro concreto la conducción temeraria, puesto que el peligro forma parte de la tipicidad y es requisito esencial la puesta en peligro del bien jurídico. Mientras que serán delitos de peligro abstracto aquellos en los que el peligro no forma parte del tipo, siendo únicamente necesario la presunción de que la situación en sí es peligrosa, es decir, serán delitos de este tipo el conducir bajo la influencia del alcohol, drogas o estupefacientes, conducir a velocidad excesiva, obstaculizar o perturbar la circulación, la negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia o drogas y el delito de conducir sin tener el carnet.

⁷ En la STS 713/2014, de 22 de octubre, podemos encontrar la definición de lo que la doctrina viene denominando delito de peligro presunto o hipotético. Se trata de aquellos delitos en los que, no solamente no es necesario que se llegue a producir una lesión del bien jurídico que se pretende proteger, sino que ni siquiera el resultado del peligro para el mismo ha de ser probado, bastando con que se prueben los presupuestos del tipo ya que el peligro, en tal caso, se presume, siquiera cabría eludir la sanción penal si efectivamente se probara la inexistencia de lesión y peligro.

⁸ Así, por ejemplo, para el delito de conducción bajo los efectos del alcohol u otras sustancias se exige la creación de un riesgo o peligro para la vida o la integridad del resto de usuarios de las vías públicas, sin necesidad de probar la producción de un peligro concreto ni un resultado lesivo, pues el precepto penal exige únicamente que se cree un peligro hipotético, el cual deberá ser en todo caso real y no presunto. Igualmente sucede con el delito por conducción temeraria, en el que no bastará con conducir un vehículo con temeridad manifiesta sino que será necesario que además, como consecuencia de dicha temeridad manifiesta, se provoque un peligro concreto para la vida o integridad de las personas, el cual ha de ser real, exigiendo el tipo que pueda identificarse a quien efectivamente se haya puesto en peligro.

⁹ El alejamiento del objeto de tutela se produce, con especial intensidad, a través del tipo penal de conducción sin permiso, el cual es incluido entre los tipos de desobediencias a la autoridad y únicamente es regulado para reforzar la autoridad de las normas y resoluciones administrativas. Asimismo, cabe indicar en este tipo de delitos, en los que no existe peligrosidad alguna, el delito de fuga, el cual es incompatible con los postulados básicos de un derecho penal garantista, ya que la tipificación del abandono del lugar es planteada como un reproche moral donde se valoran criterios morales y éticos, castigando el mal intrínseco del sujeto que se fuga dejando malheridos o fallecidos tras el accidente, aun cuando éstos estuvieren siendo atendidos por profesionales sanitarios.

¹⁰ TORÍO LÓPEZ, Ángel, “Los delitos de peligro hipotético”, publicado en *Anuario de derecho penal y ciencias penales*, tomo 34, 1981. Pág. 825.

Los elementos comunes de los arts. 379, 380, 381 y 384 son tres¹¹:

- En primer lugar, la conducta típica se realiza al conducir un vehículo a motor. En cuanto al concepto de conducir, el CP no nos ofrece ninguna definición sobre qué debemos entender por conducción de un vehículo de motor. Debemos acudir, por tanto, a la normativa administrativa si queremos aclarar la cuestión que nos ocupa en estos momentos.

El Anexo I.1 del 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 tampoco aporta una definición del hecho de conducir, pero establece que se entiende por conductor aquella *«persona que, con las excepciones del párrafo segundo del punto 4, maneja 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.»*¹².

Desde el punto de vista administrativo, concluimos que conduce quien maneja los mecanismos de dirección o va al mando de un vehículo a motor o de un ciclomotor, para llevarlo de un punto a otro, a impulsos de su motor. La acción de conducir deberá tener cierta duración temporal e incorporar un desplazamiento, es decir, el traslado de un punto geográfico a otro¹³.

- En segundo lugar, el instrumento del delito es un vehículo a motor o un ciclomotor. El concepto de vehículo a motor también es definido por la legislación administrativa, en el Anexo I.12 Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad vial, como un *«vehículo provisto de motor para su propulsión»*, excluyendo de

¹¹ MUÑOZ CONDE, Francisco. *Derecho Penal Parte Especial*. Tirant lo Blanch (ed.), 2019. Págs. 630-631.

¹² En este sentido, no concurre la condición de conductor si, por ejemplo, la persona se halla apoyada al volante de un vehículo parado y sin el motor en marcha (SAP de Madrid de 5 de febrero de 1999); la conducta típica “conducir” no es solo coger el volante y accionar el vehículo, sino que hay que dirigirlo o guiarlo mientras este circula, es decir, se desplaza o mueve por la vía (SAP de Asturias de 29 de marzo de 2000).

¹³ La STS 463/2017, de 15 de junio, dictada en un recurso por interés casacional, desestima el recurso de casación por entender que se ha realizado el tipo penal al realizarse un desplazamiento del vehículo a motor o del ciclomotor en vía pública, aunque dicho desplazamiento del vehículo haya sido mínimo (dos metros). No consideran que sea necesario una relevancia de esas coordenadas, ni tampoco una prolongación determinada del trayecto, actos tales como el aparcamiento o desaparcamiento así como o desplazamientos de pocos metros del vehículo colman ya las exigencias típicas.

tal definición tanto los ciclomotores así como los tranvías y los vehículos aptos para personas de movilidad reducida.

Ahora bien, en el contexto de los delitos contra la seguridad vial, la doctrina penal considera tal concepto como orientativo, considerando vehículo a motor todo vehículo destinado al transporte de personas o cosas no movido por energía humana o animal. Por consiguiente, y en todo caso, también se considera vehículo a motor el ciclomotor. No obstante, debido a que el legislador penal emplea un concepto normativo de vehículo a motor, cuando ha querido castigar una conducta relacionada con un ciclomotor ha tenido que incorporar expresamente dicho término¹⁴.

- Finalmente, en tercer lugar, el lugar en que se realiza el delito ha de ser en la vía pública. La definición de vía pública no se prevé expresamente en el CP, sin embargo el art. 2 de la Ley de Tráfico establece que sus preceptos *«obligan a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios»*.

Existe un sector de la jurisprudencia española¹⁵ que considera que se excluyen de los tipos delictivos aquellas conductas realizadas por vías privadas no dedicadas normalmente al uso común o público así como los lugares no transitables o cerrados al tráfico (cauces secos de ríos, patios, garajes, parques, etc.). Sin embargo, otro

¹⁴ Mediante la LO 17/1994, de 25 de diciembre, sobre modificación de diversos artículos del Código Penal, introdujo el ciclomotor como objeto material utilizable para la comisión de los delitos contra la seguridad del tráfico. Más adelante, la LO 19/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, introdujo el término ciclomotor, junto al existente vehículo a motor, en el delito de robo y hurto de uso de vehículos.

¹⁵ La AP de Zaragoza, en su sentencia 10/2006, de 10 de enero, expresa que para considerar si existe un delito de conducción bajo a influencia de bebidas alcohólicas tipificado en el artículo 379 del Código Penal *«nos lleva a analizar la naturaleza o características del lugar donde los acusados estaban realizando maniobras que los Quad y si en dicho lugar era susceptible de ser lesionado el bien jurídicamente protegido aludido anteriormente y en el caso que nos ocupa se llega a la conclusión de que dicho bien no fue vulnerado en ningún momento dado que el lugar concreto de la práctica del quad era un estacionamiento privado de un Restaurante destinado a los clientes del mismo sin que se haya demostrado que hubiese peligro concreto ni abstracto para la seguridad del tráfico rodado pues el testigo miembro de la Guardia Civil de tráfico que compareció al acto del juicio oral y que estuvo presente en el lugar de los hechos el NUM006 manifestó que había gente pero no cerca de donde se encontraban los acusados y lo mismo se expresa en el atestado. Por ello y no teniendo el lugar donde se cometieron los hechos el carácter de vía pública conforme a lo establecido en el Real Decreto 13/92 de 17 de enero y no habiéndose puesto en peligro concreto ni abstracto el bien jurídicamente protegido que es la seguridad del tráfico, la conducta del acusado Jaime no encaja en el artículo 379 del Código Penal.»*

sector¹⁶ entiende que no se ha de limitar el ámbito en el que ha de tener lugar la realización de la conducta, considerando que, al no decir expresamente los preceptos que la conducción ha de ser en vía pública, no se deben excluir del ámbito de protección aquellos caminos particulares, lugares de aparcamiento o las zonas públicas destinadas únicamente por peatones¹⁷.

Salvo en el delito previsto en el art. 385 CP¹⁸, el sujeto activo será únicamente el conductor del vehículo a motor o ciclomotor. Si bien, pese a que no cabe la participación de otras personas como cómplices, se puede dar el supuesto de la coautoría, la inducción o la cooperación necesaria¹⁹.

Por lo que se refiere al sujeto pasivo, es la colectividad en general. No obstante, en lo que respecta a los delitos de peligro concreto (arts. 380 y 381 CP), sujeto pasivo será la persona o personas concretas cuya vida o integridad física se haya puesto en peligro con la actuación del sujeto activo.

Estamos ante delitos dolosos, producidos con conocimiento y voluntad de realizar los elementos del tipo completo de injusto que son el presupuesto de la prohibición y antijuridicidad. Ahora bien, si los mismos son cometidos imprudentemente no cabrá lugar a

¹⁶ Defienden un concepto de vía pública extenso la SAP de Madrid 308/2008, de 24 de junio, o la SAP de Vizcaya 46/2004, de 23 de enero, la cual considera que el aparcamiento de una discoteca es una vía pública al distinguir entre dos clases de vías públicas: «lógicamente las vías públicas, y además, cualquier otra que cumpla con los requisitos de destinarse al uso por un número indeterminado de personas.»

¹⁷ DE VICENTE MARTÍNEZ, Rosario. *El delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia o de detección de drogas*. Bosch (ed.), 2012. Pág. 61.

¹⁸ Sujeto activo en este precepto penal es todo aquel sobre el que pesa un deber jurídico de restablecer la seguridad, bien sea porque ha originado su merma con su previa conducta fortuita o imprudente, bien porque tiene asignada dicha tarea por su condición de funcionario o contratado para ese fin. ORTS BERENGUER, Enrique (autor); González Cussac, José Luis (coordinador). *Derecho Penal Parte Especial*, Tirant lo Blanch (ed.), 2019, Pág. 645.

¹⁹ *Por ejemplo*, el hecho de prestar o permitir que conduzca el coche alguien a sabiendas de que no tiene carnet así como permitir a un menor de edad conducir un vehículo a motor daría lugar a la cooperación necesaria. O la acción del pasajero que da un giro brusco al volante provocando con dicha acción un accidente da lugar a la coautoría. En este sentido, cabe citar la reciente STS 314/2021, de 15 de abril, en la que, con la finalidad de unificar aquellos criterios dispares de las audiencias respecto de si existe la posibilidad de apreciar formas de intervención ajena en el delito de conducción sin carnet o no, el alto tribunal señala que efectivamente existe esta posibilidad e, incluso, existe la posibilidad de cometerlo en autoría mediata -como sucede en el supuesto concreto, en el que el padre que deja el coche a su hijo de 8 años, en un aparcamiento abierto a todos los usuarios, grabándole con un móvil desde el exterior mientras su hijo daba varias vueltas al aparcamiento, es condenado como autor mediato de un delito de conducción sin carnet-.

una pena, sin perjuicio de que si la conducta constituye una infracción administrativa ésta sí será impuesta.

Génesis de los delitos contra la seguridad vial²⁰

Las primeras disposiciones legales, de igual manera que en la mayor parte de países europeos, fueron exclusivamente administrativas. El incremento del número de accidentes y la consiguiente preocupación ciudadana condujo a que los legisladores procedieran a la incriminación penal de las distintas conductas, con la finalidad de intimidar al conductor y favorecer la seguridad del tráfico. A la política criminal le compete la tarea de incardinar en reglas jurídicas, preventivas y represivas, las actitudes y consecuencias de los comportamientos, temerarios o no, que contravengan las propias normas de circulación.

El legislador español comienza a tipificar a partir de 1944 lo que hasta entonces eran infracciones administrativas. Ante el aparatoso número de accidentes provocados por el uso de vehículos de motor, aparece la primera ley en este sentido, la llamada Ley del Automóvil, de 9 de mayo de 1950. No obstante, el tráfico seguía aumentando con los años, lo cual motivó a la derogación de la Ley de 1950 y la consiguiente aprobación de la Ley de 24 de diciembre de 1962, de Uso y Circulación de Vehículos de Motor, en la que se integraban aspectos penales, civiles y procesales²¹.

A continuación, se dictó la LO 17/1994, de 13 de diciembre, sobre modificación de diversos artículos del Código Penal, que puso fin a los debates ocasionados por la no inclusión en los delitos tipificados del término ciclomotores. Esta ley tipificó la conducción de un ciclomotor bajo los efectos del alcohol y las drogas así como realizó modificaciones de estilo en las que incluían la referencia a los ciclomotores.

²⁰ DE VICENTE MARTÍNEZ, Rosario. *Alcohol, drogas y delitos contra la seguridad vial*. REUS (ed.), 2018. Págs. 13-23.

²¹ Esta regulación fue duramente criticada y debatida por los penalistas, ya que separaba la regulación de estos tipos penales de aquellos regulados en el Código Penal. Con la Ley 3/1967, de 8 de abril, sobre modificación de determinados artículos del Código Penal y de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, se superó esta situación, integrando los tipos penales relativos a la seguridad vial en el Código Penal. Las críticas por parte de los penalistas y la jurisprudencia no se quedaron ahí, sino que se tuvo que dictar la LO 8/1983, de 25 de junio, de Reforma Urgente y Parcial del Código Penal para suprimir el párrafo segundo del art. 340 bis.a) y vaciar de contenido el art. 340 bis.c).

El Código Penal de 1995, aprobado por la LO 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal mantuvo en su mayor parte la regulación del anterior CP, aunque si bien realizó alguna que otra mejora técnica. Así, podemos destacar la integración de los delitos contra la seguridad vial en los arts. 379 a 283 en el Tít. XVII (“De los delitos contra la seguridad colectiva”), Cap. IV (“De los delitos contra la seguridad colectiva”), del Libro II.

Por otro lado, el CP de 1995 introdujo dos novedades bastante relevantes: en primer lugar, configuró como delito autónomo la negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia, delito considerado hasta entonces como delito de desobediencia; y, en segundo lugar, tipificó como falta aquellas actividades realizadas que carecieran de los seguros obligatorios de responsabilidad civil siendo estos obligatorios para su ejercicio.

Por su parte, la LO 15/2003, de 25 de noviembre, por la que se modifica la LO 19/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, introdujo modificaciones en las penas previstas para el delito de conducción de vehículos a motor bajo los efectos del alcohol y de las drogas, añadió un segundo párrafo al art. 381²², despenalizó la conducción de vehículos a motor sin seguro²³, y, por último, suprimió el término “respectivamente” del artículo 379, terminando así con la polémica de que tal adverbio era innecesario.

En lo que respecta a la LO 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la LO 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial, se realizan las siguientes innovaciones:

- En primer lugar, modifica la rúbrica del Cap. IV del Tít. CVII del Libro II del CP, pasando a denominarse “De los delitos contra la Seguridad Vial”. De esta manera, se superó la denominación tradicional “seguridad del tráfico”.
- Además, incorpora nuevas figuras delictivas, tales como el exceso de velocidad punible o la conducción sin permiso de conducir.
- Por otro lado, modifica la redacción de varios tipos penales ya existentes, definiendo con mayor precisión los mismos. Así, va a tipificar la tasa de alcoholemia objetivada, establece como delito autónomo la negación al sometimiento de pruebas de

²² «En todo caso, se considerará que existe temeridad manifiesta y concreto peligro para la vida o la integridad de las personas en los casos de conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas con altas tasas de alcohol en sangre y con un exceso desproporcionado de velocidad respecto de los límites establecidos.»

²³ Si bien, esta conducta - conducción de vehículos a motor y ciclomotores sin seguro-, será sancionada en todo caso por la vía administrativa.

detección de alcohol y de drogas, incorpora un nuevo supuesto específico de conducción temeraria en el art. 380.2, introduce la expresión “manifiesto desprecio” en el art. 381 y, por último, suprime la expresión “alterando la seguridad del tráfico” del art. 385. Asimismo, incrementa las penas y consecuencias de los tipos delictivos. Mención especial en este sentido se debe hacer a la integración de los Trabajos en Beneficio de la Comunidad como pena.

Tras la reforma penal por la LO 15/2007, el art. 379 CP ha sido sin duda el artículo que ha sufrido una reforma de mayor calado, tanto en lo que se refiere estadísticamente -se trata del artículo más aplicado de todo el capítulo-, como en el ámbito social -por la proyección de sus modificaciones a través de los medios de comunicación-, así como desde la perspectiva estrictamente jurídica -se tipificaron dos nuevas conductas punibles-²⁴.

Tres años después de la última reforma, la LO 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la LO 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, reformó en un triple sentido los arts. 379 y 384. Por un lado, igualó la pena de prisión prevista para ambos delitos. Y por otra parte, eliminó la disyuntiva entre la pena de prisión y la de multa y la de trabajos en beneficio de la comunidad, fijando los tres tipos de pena como alternativas, de tal modo que el juez tenía un mayor grado de arbitrio, teniendo la posibilidad de reservar la pena de prisión únicamente para los supuestos de mayor gravedad. Para terminar, el legislador introdujo un nuevo artículo, el 385 bis, en el cual prevé como instrumento del delito los vehículos a motor así como los ciclomotores.

En lo que respecta a los delitos tipificados en los arts. 379, 383, 384 y 385, la LO 5/2010 incorpora el artículo 385 ter., el cual prevé la facultad excepcional del juez de rebajar la pena de prisión en grado cuando las circunstancias del hecho enjuiciado sean de menor entidad.

Finalmente, la última reforma es la dictada por la LO 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente. La alarma social salta cuando aumentan los accidentes en los que resultan afectados, sobre todo, peatones y ciclistas. Ante esta situación, el legislador decide

²⁴ ÁLVAREZ RODRIGUEZ, José Ramón. *Delitos contra la seguridad vial: especial referencia a la conducción influenciada desde la perspectiva penal, procesal y policial*. TECNOS (ed.), 2019. Pág. 134.

introducir tres supuestos que se considerarán imprudencia grave y otro como imprudencia menos grave; también aumentará las penas previstas para estos tipos delictivos; y finalmente introduce un nuevo delito, el delito de abandono del lugar del accidente (art. 382 bis CP).

Resulta relevante destacar de la citada reforma la modificación de los arts. 142 y 152 CP, en cuanto que, si se da uno de los supuestos previstos en el art. 379 CP, la muerte o lesiones imprudentes que deriven de la acción se considerarán «en todo caso» realizados por imprudencia grave. Se trata de una presunción *iuris et de iure*.

2. DELITO DE CONDUCCIÓN A UNA VELOCIDAD EXCESIVA (ART. 379.1 CP)

Antes de empezar a analizar el precepto regulador del delito de conducción a una velocidad excesiva, conviene establecer la distinción entre los siguientes preceptos:

- Velocidad excesiva es aquella que excede los límites marcados reglamentariamente;
- Mientras que velocidad inadecuada es aquella que, aún estando dentro de los límites legales, no se adapta a las condiciones climatológicas, a las circunstancias del tráfico, de la vía, del vehículo o a las condiciones del conductor.

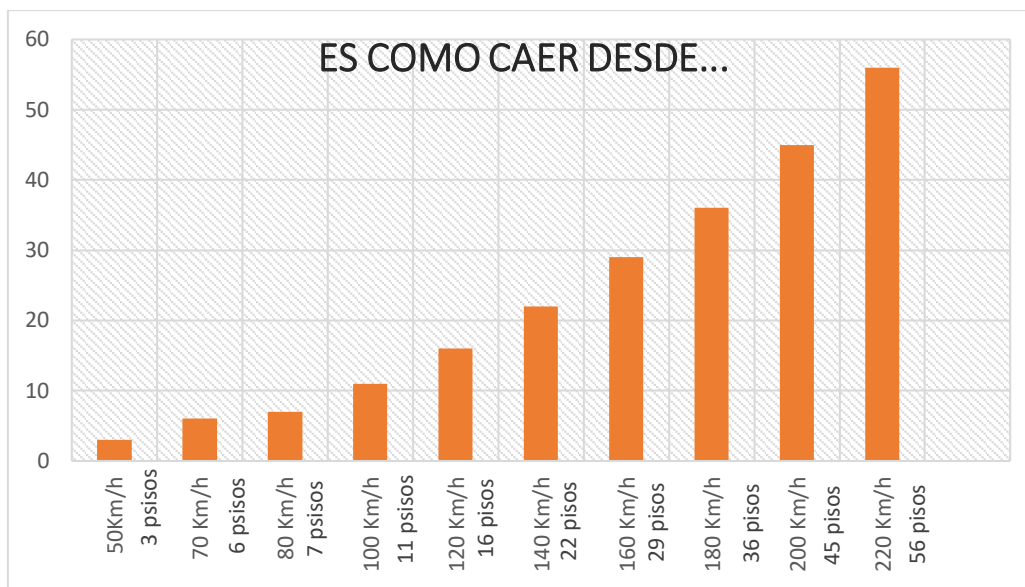
Toda velocidad excesiva es inadecuada, pero no toda velocidad inadecuada es excesiva²⁵.

La velocidad excesiva es una de las causas que más preocupa al legislador, junto con el consumo de alcohol y drogas. Ello se debe a que se trata de una de las principales causas que producen un número importante de accidentes de tráfico, en los cuales vemos las consecuencias claras de este tipo de actos, pues a medida que la velocidad aumenta las consecuencias del accidente van a ser más graves. Las frías estadísticas que nos muestran los medios de comunicación cada fin de semana, así como los puentes o los meses de vacaciones, muestran la magnitud de los accidentes: pérdidas de vidas humanas, heridos graves, familias destrozadas, daños en bienes, gastos sanitarios, etc.²⁶

Un cuerpo en movimiento (un vehículo, una persona, etc.) acumula una energía que es proporcional a su masa y al cuadrado de la velocidad a la que se desplaza. Al frenar, la energía acumulada se transforma en calor, pero en un choque esa energía provoca deformaciones del vehículo y graves lesiones en sus ocupantes, de forma que los daños físicos y materiales que se producen en los accidentes están íntimamente ligados a las velocidades a las que circulaban los vehículos. Es más fácil comprender las consecuencias que tiene un choque si se equipara éste a una caída.

²⁵ SAP de Gerona, 31 de enero de 2005.

²⁶ “El exceso de velocidad causó el accidente en el que murieron dos jóvenes en julio”, en *Diario de Jerez*, el 16 de noviembre de 2020. El vehículo en el que viajaban por el puente de San Isidro a La Ina circulaba a 96 km/h en el momento del impacto en una zona limitada a 50 cuando el conductor perdió el control del vehículo al tomar la curva y chocó dos veces contra una valla antes de colisionar con otro coche.



Por otra parte, al aumentar la velocidad, la capacidad del ser humano para percibir y reaccionar ante los eventos de la vía va disminuyendo, por lo que aumenta la probabilidad de cometer graves errores²⁷.

El art. 379.1 del CP fue introducido *ex novo* por la LO 15/2007. Hasta entonces, únicamente se hacía una breve alusión a la conducción con velocidad excesiva dentro de los delitos de conducción temeraria. Se consideraba que quien conducía con un exceso *desproporcionado* de velocidad respecto de los límites establecidos realizaba un delito de conducción con temeridad manifiesta y concreto peligro para la vida o la integridad de las personas. La razón de su tipificación autónoma reside en que, hasta entonces, no bastaba con conducir a una velocidad notablemente elevada sino que se requería, además, la puesta en peligro del bien jurídico; de manera que si un conductor circula a una velocidad desproporcionada pero dicha conducción era realizada de manera impecable y, por consiguiente, no suponía peligro objetivo alguno para la vida o integridad de las personas, entonces se entendía que no concurrían las circunstancias necesarias para tipificar la conducta como delito del art. 381 del CP.

La última reforma del art. 379.1 CP, realizada por la LO 5/2010, establece que «*El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado*

²⁷ Capítulo 13: velocidad y distancias. *Manual del Alumno CumLaude*. ETRASA-Editorial Tráfico Vial, S.A – 18ª edición Mayo 2019. Pág. 211.

con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.». El motivo de la citada reforma fue convertir aquel delito de peligro hipotético, en el que era necesario probar la puesta en peligro del bien jurídico protegido, en un delito de peligro abstracto puro o de mera desobediencia, introduciendo el legislador una presunción *iuris et de iure* de peligrosidad cuando se rebasaran los límites citados en el precepto. Lo que sucede es que se adelanta el momento de intervención penal, pues no exige la realización de un peligro concreto, y, además, objetiviza la peligrosidad al establecer unos límites fijos predeterminados de cuándo se entiende que el exceso de velocidad da lugar a una infracción penal. Todo ello, con motivo de la Sentencia de la AP de Burgos, de 12 de marzo de 2007²⁸, en la que se absuelve a un conductor que fue detectado por un radar conduciendo a 260 km/h por una autovía, puesto que la conducción fue realizada de manera impecable, no suponiendo, por tanto, peligro objetivo para la vida o integridad de las personas –ninguna persona (el conductor o su acompañante, los agentes de la Guardia Civil, u otros usuarios de la vía), fueron sujetos pasivos de un peligro concreto–.

Este precepto castiga la conducción de un vehículo a motor o ciclomotor cuando supere los 60 km/h por vía urbana²⁹, o los 80 km/ por vía interurbana³⁰ a la permitida reglamentariamente, sin que se necesite ningún presupuesto más. A diferencia de lo ocurrido hasta el año 2007, el precepto castiga aquellas conductas que impliquen conducir a una velocidad que exceda de la establecida para cada supuesto, siendo innecesario generar un riesgo de peligro concreto para los demás usuarios de la vía, así como sin entrar a valorar las circunstancias en las que el accidente es producido, tales como la climatológica, el estado de la vía o la afluencia del tráfico. Se trata de una presunción *iuris et de iure*, basta con comprobar la velocidad a la que se desplaza el vehículo y comparar ésta con la autorizada en la vía

²⁸ SAP de Burgos 48/2007, de 12 de marzo.

²⁹ Anexo I.73 Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial: «*VÍA URBANA. Vía pública situada dentro de poblado, excepto las travesías.*»;

³⁰ Anexo I.72 Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial: «*VÍA INTERURBANA. Vía pública situada fuera de poblado.*»;

Anexo I.70 Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial: «*POBLADO. Espacio que comprende edificios y en cuyas vías de entrada y de salida están colocadas, respectivamente las señales de entrada a poblado y de salida a poblado.*»

Anexo I.71 Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial: «*TRAVESÍA. Tramo de carretera que discurre por poblado. No tendrán la consideración de Travesías aquellos tramos que dispongan de una alternativa viaria o variante a la cual tienen acceso.*»

utilizada por el mismo para así averiguar si hay el exceso típico y se ha cometido el delito en cuestión³¹.

El art. 379.1 CP es una norma penal en blanco³², que nos remite a la legislación administrativa para fijar las velocidades máximas y mínimas autorizadas. En concreto, hemos de acudir al art. 21.2 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículo a Motor y Seguridad Vial, el cual establece que *«Las velocidades máximas y mínimas autorizadas para la circulación de vehículos serán las fijadas de acuerdo con las condiciones que reglamentariamente se determinen, con carácter general, para los conductores, los vehículos y las vías objeto de esta ley, en función de sus propias características. Los lugares con prohibiciones u obligaciones específicas de velocidad serán señalizados, con carácter permanente o temporal. En defecto de señalización específica se cumplirá la genérica establecida para cada vía.»*

La Sección 1ª del Cap. II del Tít. II del Real Decreto 148/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo³³, regula las velocidades máximas y mínimas así como los límites de velocidad en sus artículos 47, 48 y 50.

En vías urbanas y travesías, el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico, establece en su artículo primero, apartado dos, nuevos límites genéricos de velocidad en vías urbanas, cuya

³¹ ORTOS BERENGUER, Enrique (autor); González Cussac, José Luis (coordinador). *Derecho Penal Parte Especial*, Tirant lo Blanch (ed.), 2019, p. 626.

³² «Por leyes penales en blanco se deben entender aquellas que solo contienen una amenaza penal para la infracción de otra norma a la cual remiten» (STS 849/1995, de 7 de julio). Las normas penales incompletas han de cumplir los siguientes requisitos: «que el reenvío normativo sea expreso y esté justificado en razón del bien jurídico protegido por la norma penal; que la ley, además de señalar la pena, contenga el núcleo esencial de la prohibición y sea satisfecha la exigencia de certeza o, como señala la citada STC 122/1987, se dé la suficiente concreción, para que la conducta calificada de delictiva quede suficientemente precisada con el complemento indispensable de la norma a la que la ley penal se remite, y resulte de esta forma salvaguardada la función de garantía de tipo con la posibilidad de conocimiento de la actuación penalmente conminada». (STC 127/1990 de 5 de julio).

³³ El Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, ha sido derogado por el actual 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.

finalidad última es evitar los accidentes de los colectivos vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) en el ámbito urbano³⁴:

- En vías urbanas encontramos tres límites genéricos de velocidad:
 - 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera.
 - 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación.
 - 50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido de circulación.
- En travesías, el límite genérico de velocidad es de 50 km/h para todo tipo de vehículos.
- Excepcionalmente, tanto en vías urbanas como en travesías, los vehículos que transporten mercancías peligrosas deberán circular como máximo a 40 km/h.

En vías interurbanas, se realiza una distinción en función de la carretera así como del vehículo con el que se circula.

- En autopistas y autovías, la velocidad máxima será de:
 - 120 km/h para turismos y motocicletas.
 - 100 km/h para autobuses, vehículos derivados de turismos y vehículos mixtos adaptables.
 - 90 km/h para camiones, vehículos articulados, conjuntos de vehículos, furgones, autocaravanas y automóviles con remolque de hasta 750 kilogramos.
 - 80 km/h para los restantes automóviles con remolque.
- En carreteras convencionales, la velocidad máxima fijada es:
 - 100 km/h para turismos y motocicletas.
 - 90 km/h para autobuses, vehículos derivados de turismos y vehículos mixtos adaptables.
 - 80 km/h para camiones, tractocamiones, furgones, autocaravanas, vehículos articulados y automóviles con remolque.

³⁴ Un estudio de la OMS de 2011, sobre atropellos y velocidad, estableció que el riesgo de fallecer como consecuencia de un atropello se reduce como mínimo cinco veces si la velocidad del vehículo que impacta es de 30 km/h en vez de 50 km/h. Aún hay más, pues también se reduce en un 3% el riesgo de resultar herido grave y un 4% el de sufrir un accidente con víctimas mortales. “Calmar el tráfico”, en *Revista DGT* (Nº 251), 2019. Págs. 16-19.

La conducta tipificada en el art. 379.1 del CP se obtiene sumando los excesos a las velocidades máximas establecidas reglamentariamente, de tal modo que se considerará delito cuando el conductor supere:

- En vía urbana,
 - con plataforma única de calzada y acera, los 80 km/h;
 - con un único carril por sentido de circulación, los 90 km/h;
 - con dos o más carriles por sentido de circulación, los 110 km/h;
 - y tratándose de un vehículo de transporte de mercancías peligrosa, los 100 km/h.
- En vías interurbanas,
 - En autopistas y autovías, turismos y motocicletas los 200 km/h; autobuses, vehículos derivados de turismos y vehículos mixtos adaptables los 180 km/h; camiones, vehículos articulados, conjuntos de vehículos, furgones, autocaravanas y automóviles con remolque de hasta 750 kilogramos los 170 km/h; y los restantes automóviles con remolque los 160 km/h.
 - En carreteras convencionales, turismos y motocicletas los 180 km/h; autobuses, vehículos derivados de turismos y vehículos mixtos adaptables los 170 km/h; y camiones, vehículos articulados, conjuntos de vehículos, furgones, autocaravanas y automóviles con remolque los 160 m/h.

SANCIONES POR EXCESO DE VELOCIDAD				
INFRACCIÓN	LÍMITES ENTRE 20 Y 50 KM/H	LÍMITES ENTRE 60 Y 120 KM/H	MULTA	PUNTOS
Grave	hasta 20 km/h más	hasta 30 km/h más	100 €	0
	de 21 a 30 km/h más	de 31 a 50 km/h más	300 €	2
	de 31 a 40 km/h más	de 51 a 60 km/h más	400 €	4
	de 41 a 50 km/h más	de 61 a 70 km/h más	500 €	6
Muy grave	+51 km/h	+71 km/h	600 €	6
Delito	+ 60 km/h en vías urbanas + 80 km/h en vías interurbanas		Prisión 3 a 6 meses o multa de 6 a 12 meses o trabajos para la comunidad de 31 a 90 días	Privación del permiso de conducción entre 1 y 4 años

(fuente: revista DGT, 11 de abril de 2019 «¿Sabe a qué velocidad debe circular?»)³⁵

³⁵ <https://revista.dgt.es/es/sabia-que/normas/2018/0103velocidad-a-la-que-debe-circular.shtml>

Contra el exceso de velocidad, la DGT ha iniciado una evidente y clara batalla, por tratarse de una de las principales causas de siniestralidad y de mortalidad en los accidentes de tráfico. A destacar, una de las medidas más recientes es aquella que acabamos de analizar, la implantación de tres límites genéricos de velocidad en las vías urbanas, en función de las características de la calle en la que nos encontremos. Otra de las medidas, en vía interurbana, es la prohibición de superar en 20 km/hora la velocidad máxima permitida cuando se adelante a otro vehículo³⁶.

El tipo subjetivo de este delito es, en todo caso, doloso, aunque si bien la relación subjetiva respecto de los resultados de muerte o lesiones que pudieran tener lugar serán generalmente de imprudencia³⁷.

Las penas previstas para este tipo delictivo pueden ser la pena de prisión de tres a seis meses, la multa de seis a doce meses o trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días. Eso sí, en todo caso, se privará al conductor del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años. Además, el artículo 47 del CP *in fine* prevé la pérdida de vigencia del permiso o licencia que habilite para la conducción cuando la pena impuesta lo fuere por un tiempo superior a dos años.



(fuente: Tráfico y Seguridad Vial/Dlirios)

No estamos ante un delito de peligro hipotético, puesto que, aunque el tipo no reclama la producción de un peligro efectivo, sí requiere una acción apta para producir un peligro

³⁶ El Director General de Tráfico, Pere Navarro, aclara que el motivo de esta reforma legal es que «Casi el 80% de los accidentes mortales se producen en carreteras secundarias. La gran mayoría, por salidas de la vía provocadas por excesos de velocidad y por distracciones. Permitir superar en 20 km/h el límite para adelantar incita a superar los límites». ANDREU, Marta. "La DGT explica por qué no podrás aumentar a 20 km/h la velocidad para adelantar", en *La Vanguardia*, 7 de diciembre de 2021.

³⁷ MUÑOZ CONDE, Francisco. *Derecho Penal Parte Especial*. Tirant lo Blanch (ed.), 2019. Pág. 632

respecto del bien jurídico protegido en el tipo penal³⁸. Va a ser imprescindible, en cada supuesto, la verificación de la puesta en peligro del bien jurídico, de modo que, a continuación, en lo que respecta a la prueba o medio por el que se demostrará la velocidad a la que circula el vehículo, hemos de hacer referencia a aquellas medidas impuestas por la DGT para controlar de forma efectiva la velocidad.

En primer lugar, la DGT utiliza los radares como medida de control de velocidad, radares que van a disponer del llamado “umbral de tolerancia”, a partir del cual se activarán y los cuales no están exentos de problemas.

En sus orígenes, la DGT publicó la famosa “regla del 7”, en la que establecía que el umbral de tolerancia era de 7 km/h cuando la velocidad era inferior a 100 km/h, mientras que si la velocidad superaba los 100 km/h el umbral se fijaba en 7%. La razón de establecer este margen se debe a que los errores máximos permitidos en los radares de la DGT se encuentran en una franja que va entre el 3% -en los más nuevos- y el 7% -en los más antiguos.

Limitación de la velocidad (genérica o específica)	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120
Velocidad de activación del cinemómetro	38	48	58	68	78	88	98	109	120	131

Sin embargo, la Orden ITC/3123/2010, de 26 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de vehículos a motor, establecía un margen de error diferente en función del radar que captara la velocidad del vehículo. De manera que para los radares fijos el margen de error era de 5 km/h para velocidades inferiores a 100 m/h y del 5% cuando éstas fueran superiores, mientras que para instalaciones móviles se establecía la regla del 7. Si bien, en esta etapa cabe destacar la sentencia del TS de 17 de abril de 2018, la cual determinó que el margen de error de los radares móviles que estuvieran instalados en coches parados o trípodes debía ser el mismo que el de los radares de fijos, un 5%, puesto que consideraba que ni uno ni otro estaban en movimiento.

³⁸ TORÍO LÓPEZ, Ángel, “Los delitos de peligro hipotético”, publicado en *Anuario de derecho penal y ciencias penales*, tomo 34, 1981. Pág. 282.

Ahora bien, esto no queda así, pues la reciente Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida, especifica otros valores que difieren de los establecidos por el TS en lo que respecta a los radares de tramo y del Pegasus³⁹, fijando el TS el margen de error en 10 km/h o 10% para velocidades de hasta 100 km/h o más de 100 km/h respectivamente y la Orden citada incorpora un margen de 3 km/h hasta los 100 km/h y del 3% cuando se superen los 100 km/h.

Velocidad	Fijo (Regla del 5)	Móvil estático (Regla del 5)	Móvil (Regla del 7)	Pegasus (5%)	De tramo (Regla del 3)
20 km/h	25 km/h	25 km/h	27 km/h	21 km/h	23 km/h
30 km/h	35 km/h	35 km/h	37 km/h	31,5 km/h	33 km/h
50 km/h	55 km/h	55 km/h	57 km/h	52,5 km/h	53 km/h
90 km/h	95 km/h	95 km/h	97 km/h	99 km/h	93 km/h
100 km/h	105 km/h	105 km/h	107 km/h	105 km/h	103 km/h
120 km/h	126 km/h	126 km/h	128,4 km/h	126 km/h	123,6 km/h

(Fuente: AUTOPISTA.ES/Adrián Lois)

Lo más habitual, en este ámbito, es ampararse en el margen de error de los radares que controlan la velocidad, ya que es posible que nos encontremos ante un delito de velocidad excesiva pero en realidad dicha velocidad se encuentra dentro de los márgenes de error del radar y, por consiguiente, cabría la posibilidad de ser absuelto en el juicio, sin perjuicio de la correspondiente responsabilidad administrativa⁴⁰.

³⁹ El Pegasus es un mecanismo y software que se incorpora en los helicópteros de la DGT capaz de controlar la velocidad de los vehículos y detectar otras infracciones -mantenimiento de la distancia de seguridad entre vehículos, distracciones, uso manual del teléfono móvil, uso de elementos de seguridad como el cinturón o el casco y maniobras peligrosas o antirreglamentarias- desde el aire. Estos radares constan de dos cámaras, una panorámica que facilita el seguimiento y captación de la velocidad y otra de detalle que tiene un objetivo que permite leer la matrícula del vehículo.

⁴⁰ La SAP de Barcelona 766/2017, de 9 de octubre, absuelve al acusado por aplicación del margen de error del cinemómetro móvil. El cinemómetro móvil, ubicado en el coche patrulla de la policía, tenía un margen de error del 7%. Aplicado el mismo a los 118 km/hora detectados de velocidad excesiva, nos da un resultado de 8,26, lo que restado a esa cantidad, supone que el acusado circularía a una velocidad de 109,76 Km/hora que no excedería en 60 km. al límite de velocidad permitido que lo era en aquel tramo de 50 Km/hora y, por ende, se situaría en 110 km/hora.

En segundo lugar, se realizan controles a través de radares móviles, visibles, de corta duración, ubicados en diversos lugares y con advertencia previa. Se colocarán estratégicamente en lugares donde los análisis muestren que hay mayor posibilidad de que se ocasionen accidentes graves, con víctimas mortales o heridos que necesiten hospitalización, con la única finalidad de intimidar al conductor para que respeten los límites de velocidad.

En tercer lugar, nos encontramos también con la vigilancia al polinfractor, esto es, aquel supuesto en que un conductor es detectado cometiendo una infracción de exceso de velocidad y es parado e identificado por los agentes de la Agrupación de Tráfico.

Pero esto no es todo, los hechos no se investigan únicamente a través de instrumentos de medida de la velocidad o cinemómetro sino que también es posible demostrar este acto a través de informes técnicos sobre el accidente, por medio de la huella de frenada, declaraciones de testigos y cualquier medio de prueba admitido por la Ley de Enjuiciamiento Civil.

3. DELITO DE CONDUCCIÓN BAJO LA INFLUENCIA DE DROGAS TÓXICAS, ESTUPEFACIENTES, SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS O DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS (ART. 379.2 CP)

Como anteriormente apuntábamos, junto con el exceso de velocidad, la conducción tras la ingesta de alcohol o el consumo de cualquier tipo de droga origina situaciones de riesgo que preocupan al legislador español. Ello se debe a que el consumo de alcohol ha sido, y seguirá siendo, el enemigo número uno de la seguridad en la carretera por los motivos siguientes⁴¹:

- En primer lugar, el alcohol produce un descenso del nivel de activación, aumentando por consiguiente el tiempo de reacción ante cualquier imprevisto u obstáculo que se encuentre en la carretera; altera la capacidad para evaluar la velocidad, la distancia y la situación relativa del vehículo así como la capacidad para seguir una trayectoria y hacer frente a lo inesperado.
- El alcohol produce una "depresión" no selectiva del sistema nervioso central, deteriorando la función psicomotora, la percepción sensorial, modificando el comportamiento del individuo, etc. Al deprimir el sistema nervioso, el alcohol produce cambios del humor y del comportamiento: el sujeto se siente más desinhibido, despreocupado, locuaz, etc. Además, como depresor que es, genera en el conductor una sensación de somnolencia, que provoca situaciones de riesgo al volante⁴².
- Con el aumento el nivel de impregnación alcohólica, el individuo pierde el control emocional, pudiendo volverse agresivo y menos responsable realizando conductas temerarias. Se reduce la percepción, se altera la capacidad para evaluar la velocidad, la distancia y la situación relativa del vehículo, así como la capacidad para seguir una trayectoria y hacer frente a lo inesperado. El alcohol también reduce el control muscular y la coordinación.

⁴¹ ÁLVAREZ RODRIGUEZ, José Ramón. *Delitos contra la seguridad vial: especial referencia a la conducción influenciada desde la perspectiva penal, procesal y policial*. TECNOS (ed.), 2019. Págs. 90-95.

⁴² *Heraldo*, 11 de octubre de 2020. *Un conductor ebrio se queda dormido en un carril en plena calle, en Zaragoza*. La Policía Local encontró al hombre, de 50 años, dormido en su coche en medio de la calle Nobleza Baturra y arrojó un resultado positivo en las prueba de alcoholemia.

- En lo que respecta a la función visual, el alcohol deteriora y altera todas las funciones sensoriales: dificulta la concentración visual, reduce el campo visual, perturba la visión periférica, provoca problemas de acomodación ocular correcta tras los cambios de luz, colores o deslumbramientos.
- También altera la capacidad auditiva, impidiéndole oír y distinguir correctamente los sonidos de las inmediateces.
- Por último, y que paradójicamente cuesta la vida a muchas personas, el efecto de falsa sensación de seguridad en sí mismo puede llevar al conductor a adoptar ciertas acciones de mayor riesgo que causen la pérdida de la vida propia o la de otras personas. Asimismo, otros efectos frecuentes que origina en el comportamiento del conductor son las reacciones de euforia, agresividad, conductas temerarias, etc.

La fundamentación de este tipo penal lo hallamos en la potencial peligrosidad para la seguridad vial y para la vida e integridad física de las personas provocada por la disminución de las facultades psíquicas, de los reflejos, de la atención, de las disfunciones sensoriales, etc. del conductor. Dicha disminución no comienza hasta la ingesta de cierta cantidad y, además, varía según el sujeto que las ingiere, puesto que la repercusión que tengan las dosis tóxicas en el sujeto va a depender de las circunstancias somáticas individuales de cada uno, de ahí que se plantee el problema de cuáles son las dosis necesarias para que el conductor incurra en este delito.

Con anterioridad a la reforma penal de 2007, el art. 379 únicamente castigaba a aquel que *«condujere un vehículo a motor o un ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas»*. Tras la modificación del art. 379 CP por la LO 15/2007, pasó a albergar tres tipos penales: el delito de conducción a velocidad excesiva (art. 379.1 CP, el cual ha sido anteriormente analizado), el tradicional delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas (art. 379.2 CP, primer inciso), y el delito de conducción con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro (art. 379.2 *in fine* CP).

Como a continuación analizaremos, el primer inciso del art. 379.2 del CP prevé un delito de peligro hipotético, siendo necesario probar la peligrosidad de la acción de conducir, mientras que el segundo inciso regula un delito de peligro abstracto puro o de mera

desobediencia, al contener un presunción *iuris et de iure* (“en todo caso”) de peligrosidad de la conducción. De manera que, mientras que el primer tipo resulta admisible, los segundos son muy discutibles⁴³, pues estos últimos se fundamentan en juicios de la experiencia que describen acciones generalmente peligrosas, en las que no existe la necesidad de verificar la concreta peligrosidad.

Para que concurra el clásico y tradicional delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas se han de dar los siguientes presupuestos⁴⁴:

1º. El conductor ha de conducir un vehículo a motor o un ciclomotor, lo que se traduce en que ha de manejar los mecanismos de dirección y realizar un desplazamiento espacial del vehículo de un sitio a otro⁴⁵. Dicha conducción, además, deberá realizarse en vías o terrenos públicos o en aquellos que, siendo privados, sean transitados por una colectividad de personas.

2º. El conductor ha de haber introducido en su cuerpo -por ingesta, inyección, inhalación, fricción, etc.- drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas.

Ni penalmente ni procesalmente existe definición legal sobre qué se ha de entender por “drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas”, de tal manera que deberemos acudir a fuentes ajenas, como son los Convenios internacionales o los conceptos médicos o farmacéuticos. El listado que proporcionan estas fuentes no es más que un parámetro a mayores en la valoración, pues cualquier sustancia que pueda alterar las capacidades psicofísicas del conductor será valorada como “drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas”. El hecho de que la sustancia haya sido prescrita facultativamente con una finalidad terapéutica no impide su subsunción en el tipo penal⁴⁶.

⁴³ KARL BINDING niega la existencia de delitos de peligro abstracto: “todo delito de peligro es de peligro concreto”. En todo caso, el peligro es una situación real que compromete la estabilidad del objeto de protección, de manera que no cabe en ningún caso que la noción de peligro carezca de realidad.

⁴⁴ ÁLVAREZ RODRIGUEZ, José Ramón. *Delitos contra la seguridad vial: especial referencia a la conducción influenciada desde la perspectiva penal, procesal y policial*. TECNOS (ed.), 2019. Págs 164-185.

⁴⁵ Vid. STS 463/2017, de 15 de junio.

⁴⁶ SAP de Oviedo 425/2014, de 18 de septiembre, estima que la sentencia condenatoria dictada es ajustada a derecho y no vulnera el alegado principio de presunción de inocencia, pues la acusada conducía bajo la influencia de Lorazepam: «la recurrente desde meses antes venía siguiendo un tratamiento por crisis de ansiedad que comprendía la ingesta de Lorazepam, no debe olvidarse que dicho fármaco está incluido en el Real Decreto 2829/1977, de 6 de octubre, por el que se regula la fabricación, distribución, prescripción y dispensación de sustancias y preparados psicotrópicos, en la Lista IV del

3°. Para la materialización de la conducta en el tipo penal presente no es suficiente con que el actor conduzca tras haber ingerido drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o alcohol, sino que será necesario además que éstas influyan negativamente en la conducta del mismo, alterando sus facultades físicas y psíquicas de percepción, de reacción y de autocontrol⁴⁷.

Tanto el TC como el TS entienden que la prueba de alcoholemia no es condición *sine qua non* para apreciar el tipo delictivo⁴⁸, puesto que, pese a ser el medio más idóneo que acredita una determinada concentración de alcohol en sangre, éste se habrá de valorar junto a las demás pruebas. Así pues, la prueba de alcoholemia no es necesaria ni tampoco suficiente para apreciar por sí sola el delito de conducción bajo la influencia del alcohol. La jurisprudencia entiende, incluso, que sería suficiente el testimonio de testigos y de la Policía de tráfico⁴⁹ para apreciar el delito de conducción bajo la influencia del alcohol o las drogas, pues bastaría con que estos observaran conductas tales como la comisión de infracciones de tráfico, el comportamiento en carretera (*por ejemplo*, hacer zig-zags), los ojos rojos, las pupilas dilatadas,

Anexo I, añadiendo que el hecho de estar recibiendo un tratamiento médico en modo alguno justifica la conducción en las condiciones en que lo hizo, y, por el contrario, dicha prueba, que no hace más que acreditar el efectivo consumo por la recurrente de benzodiazepinas, resalta más, si cabe, la dolosa conducta de la recurrente pues nos encontramos ante un manifiesto supuesto de "actio libera in causa", es decir de provocación intencional de un posterior estadio de semi-inimputabilidad, por cuanto en el plenario reconoció que era conocedora de los efectos y la finalidad de los medicamentos en cuestión, y es claro que si había leído el prospecto - como voluntariamente reconoció- sabía perfectamente los efectos de dichas sustancias, y entre otros que "la capacidad para la conducción puede verse mermada por la sedación, amnesia y dificultad en la concentración" [...] ingiriéndolo conscientemente, a sabiendas de los efectos que podía originar, sabiendo que iba a coger un vehículo, reconociendo que se quedó dormida y tuvo un accidente, siendo por ello correcto vincular la pérdida de control del vehículo por parte de la acusada, con la ingesta del referido fármaco, lo que afectó al grado de control, reacción o atención de la actividad desarrollada, impidiéndole conducir con seguridad, estimando que la versión de la acusada, referida al error, si bien es fruto de su derecho a no declararse culpable no reviste credibilidad alguna.»

⁴⁷ STS 2632/2002, de 15 de abril: «Dos son los elementos que caracterizan el tipo delictivo regulado en el art. 379 del Código penal: Uno, objetivo, consistente en el grado de impregnación alcohólica que padece el sujeto activo, y otro subjetivo, que se refiere a la influencia que tal grado de impregnación alcohólica determina en la conducción [...] la jurisprudencia señala que no basta el dato objetivo del grado de impregnación alcohólica, sino que es preciso acreditar la influencia que la misma tenga en la conducción (STS 5/1989, de 15 de enero), no siendo necesario un peligro concreto (Sentencia de 2 de mayo de 1981), sino únicamente que la "conducción" estuvo "influenciada por el alcohol" » (Sentencias de 6 de abril de 1989 y 14 de julio de 1993, entre otras muchas posteriores).

⁴⁸ SSTC 15 de enero de 1990, 25 de noviembre de 1991, 19 de septiembre de 1994, entre otras.

⁴⁹ SAP Cuenca de 16 de enero de 2002. Agentes de la Guardia civil testificaron en el juicio oral, a mayores de lo expuesto en el atestado, «... que al observar cómo el vehículo, poco antes de llegar al control de la Guardia Civil, se apartaba de la carretera para ingresar en un camino rural cortado, se dirigieron al mismo, siendo que al abrir la puerta percibieron en el acusado un fuerte olor a alcohol [...] observando una extrema redundancia en las manifestaciones del acusado que una y otra vez insistía en preguntar «en base a qué» se le iban a practicar aquellas pruebas. Al mismo tiempo los agentes observaron que tenía un movimiento oscilante en la verticalidad del cuerpo, independientemente de su minusvalía [...] al margen de su minusvalía no era capaz de mantener correctamente el equilibrio, tampoco cuando se hallaba parado sin caminar...»

dificultad a la hora de hablar, fuerte olor, entre otras⁵⁰, para que se apreciara que el conductor circula bajo la influencia de drogas o de alcohol.

En cuanto a la conducción bajo los efectos de la droga, hemos de recalcar que no existe un tope legalmente establecido el cual demuestre que a partir de determinada cantidad disminuya las facultades del conductor, así como tampoco se ha desarrollado un aparato técnico homologado capaz de detectar tales sustancias (a excepción de la prueba de test indiciario salival), de tal modo que, en este sentido, será necesaria una prueba analítica o la determinación de indicios en la conducta del conductor que demuestren que se encontraba bajo la influencia de las drogas.

4º. La última exigencia del precepto es la creación de un riesgo o peligro para la vida o la integridad del resto de usuarios de las vías públicas, sin necesidad de probar la producción de un peligro concreto ni un resultado lesivo. El precepto exige únicamente que se cree un peligro hipotético o posible, el cual deberá ser en todo caso real y no presunto. En consecuencia, será necesario demostrar, en cada caso concreto, que el conductor conducía bajo la negativa influencia del alcohol o drogas tóxicas⁵¹.

El alcoholismo tiene una incidencia notablemente negativa en personas jóvenes⁵². Y es que éstas son el conductor tipo que suele provocar este tipo de accidentes, consecuencia de un cúmulo de diversos factores desfavorables, tales como la poca experiencia al volante, el afán de conducir de forma arriesgada o con una actitud menos respetuosa, los comportamientos en grupo, etc. Se puede constatar, igualmente, que la siniestralidad viaria se produce especialmente en desplazamientos de ocio, por la noche, o a primeras horas de la mañana⁵³.

⁵⁰ La SAP Madrid de 5 de julio de 2004, indica otros indicios que muestran una grave alteración psicósomática: «... desaliño al vestir, torpeza, alteraciones en el equilibrio con dificultad para andar en línea recta, somnolencia, olor en el alcohol, habla pastosa y lentitud en las respuestas».

⁵¹ En este sentido, MUÑOZ CONDE manifiesta que «debe exigirse por lo menos que se haya creado con el becho un riesgo para la circulación, aunque no se pongan en peligro concretamente bienes jurídicos individuales» MUÑOZ CONDE, Francisco. *Derecho Penal Parte Especial*. Tirant lo Blanch (ed.), 2019. Págs. 634-635.

⁵² ÁLVAREZ RODRIGUEZ, José Ramón. *Delitos contra la seguridad vial: especial referencia a la conducción influenciada desde la perspectiva penal, procesal y policial*. TECNOS (ed.), 2019. Pág. 37.

⁵³ *Crónica Balear*, 15 de noviembre de 2020. *Un conductor novel causa un accidente en Palma y sextuplica la tasa de alcoholemia*. Un conductor novel ha causado un aparatoso accidente este domingo, en torno a las 1:50 horas, con un total de cuatro vehículos implicados. El joven, de unos veinte años, que ha sextuplicado la tasa máxima permitida de alcohol, ha golpeado un coche aparcado a su derecha. Tras esto, ha impactado contra un segundo vehículo y este, a su vez, ha colisionado contra otro coche. En total, se han visto implicados cuatro turismos: el del conductor y tres vehículos estacionados.

La reforma del CP por la LO 15/2007 introdujo un nuevo tipo penal en el inciso final del apartado 2 del art. 379, castigando *iuris et de iure* a aquel que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,6 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro. En el Proyecto del Código Penal de 1992⁵⁴ hubo un primer intento de incluir un delito de conducción etílica, intento frustrado por el Proyecto de Ley Orgánica de Código Penal de 1994⁵⁵.

Apreciamos en el precepto 379.2, inciso final, la expresión «*en todo caso será condenado*», lo que implica que el juez no tiene margen alguno de apreciación y, por ende, el conductor que supere las tasas indicadas en la norma será condenado con independencia de que se encuentre o no bajo la influencia de las bebidas alcohólicas.

Este tipo delictivo supone que el legislador castiga toda conducción con una tasa superior a 0,60 mg o 1,2 gr por litro, por considerar a la misma siempre, *iuris et de iure*, como potencialmente peligrosa, y por consiguiente delictiva. Así pues, la conducta tipificada penalmente consistirá en superar dichas tasas, sin que se deba probar que el conductor que conducía el vehículo a motor o ciclomotor manifestaba signos externos negativos por el alcohol o drogas que hubiere ingerido; se plantea así una interpretación material en contraposición con la interpretación formal⁵⁶. El hecho de conducir superando las tasas que establece el CP es considerado *per se* como una conducta peligrosa, sin que sea necesario poner en riesgo a otros conductores o usuarios de la vías, así como sin atender a las circunstancias concurrentes al tiempo de dicha conducción. Se trata pues de un delito de peligro abstracto puro.

La tasa típica ha de ser obtenida dos veces, con el intervalo de tiempo reglamentariamente establecido entre ambas. Si una de las pruebas arroja un resultado de alcohol en aire espirado inferior a 0,6 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre inferior a 1,2 gramos

El coche del joven ha quedado atravesado en mitad de la calle, cortando el paso al tráfico por completo. El impacto contra el segundo coche estacionado ha sido de tal magnitud que lo ha desplazado unos siete metros.

⁵⁴ Artículo 266: «*el que condujere un vehículo a motor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas, o de bebidas alcohólicas, o con porcentajes de alcohol en sangre superiores a los autorizados reglamentariamente, será castigado con la pena de arresto de ocho a doce fines de semana o multa de tres a ocho meses y, en cualquier caso, privación del derecho a conducir vehículos a motor por tiempo superior a uno y hasta cuatro años*».

⁵⁵ El legislador suprimió la expresión «*o con porcentajes de alcohol en sangre superiores a los autorizados reglamentariamente*» (artículo 357).

⁵⁶ ÁLVAREZ RODRIGUEZ, José Ramón. *Delitos contra la seguridad vial: especial referencia a la conducción influenciada desde la perspectiva penal, procesal y policial*. TECNOS (ed.), 2019. Pág. 25.

por litro, entonces no concurren los presupuestos típicos para encajar la conducta en el art. 379.2 *in fine*, sin perjuicio de que existan posibilidades de aplicar el art. 379.2 primer inciso.

Si bien, el precepto únicamente habla de una tasa típica en la que se objetiva una determinada tasa de alcohol, sin hacer mención alguna a las drogas tóxicas, estupefaciente o sustancias psicotrópicas, de tal manera que para este tipo de sustancias seguirá siendo imprescindible la prueba de la conducción bajo la influencia de las mismas⁵⁷. Ello se debe a que, como anteriormente indicamos, no existe ningún aparato técnico homologado que sea capaz de detectar con fiabilidad el porcentaje de droga tóxica consumida, provocando una mejor situación penal para estos frente a los que presentan un alto índice de alcoholemia.

La prueba habitualmente empleada para comprobar la ingesta de alcohol de los conductores es el etilómetro evidencial, autorizado por el Centro Español de Metrología. El test indiciario salival, cada vez más frecuente, detecta el consumo de opio, cocaína, cannabis, anfetaminas y algunos fármacos. En ambos supuestos, en caso de duda o si es solicitado por el conductor, y a su costa, se habrá de realizar una prueba consistente en análisis de sangre. Al igual que sucede con la medición de la velocidad, la medición de alcohol a través de respiración alveolar por los aparatos homologados tiene un margen de error de un 5%⁵⁸, el cual tendrá que tener en cuenta el juez a la hora de juzgar la conducta de conducción etílica⁵⁹.

Para que sea punible es imprescindible que haya dolo en la conducta, esto es, que el conductor sea consciente de que conduce embriagado o drogado. La comisión imprudente no se prevé en el CP, por consiguiente, en caso de darse este supuesto, el actor quedaría impune. Especial relevancia, en este aspecto, se reconoce a la figura *actio libera in causa*, pues en muchas ocasiones cuando el conductor coge el coche y realiza la acción de conducir es inimputable, sin embargo la culpabilidad se remonta al momento en que, consciente de que va a conducir un vehículo a motor o un ciclomotor, bebe de forma que produce una alteración en su capacidad para conducir, aunque su intención no sea ocasionar la comisión de la infracción.

⁵⁷ Indicios adicionales que muestran que la circulación se desarrolla bajo los efectos de sustancias prohibidas son, *por ejemplo*, que el conductor tenga la pupila dilatada, esté sudoroso y pálido, desorientado en el tiempo y espacio, muecas involuntarias (SAP Valencia, Secc.2ª, S. 7-7-1999)

⁵⁸ Orden Ministerial ITC/3707/2006.

⁵⁹ SAP de Madrid de 8 de mayo de 2008: absuelve por delito contra la seguridad vial al no superar la tasa de alcohol de 0,60 mg/litro de aire espirado una vez descontadas las centésimas de desviación.

Tanto a la persona que conduzca bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas como a quien conduzca superando la tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro, se le impondrá una pena de prisión de tres a seis meses o una multa de seis a doce meses o trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días. A su vez, en todo caso, se le privará del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.



(fuente: Tráfico y Seguridad Vial/Dlirios)

De importante interés es la reforma llevada a cabo por la LO 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la LO 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en Materia de Imprudencia en la Conducción de Vehículos a Motor o Ciclomotor y Sanción del Abandono del Lugar del accidente, la cual incorpora presunciones de peligrosidad en los supuestos en que el conductor esté bajo los efectos del alcohol u otras sustancias estupefacientes así como cuando supere notablemente los límites de velocidad reglamentariamente previstos. En virtud de la citada reforma, los arts. 142 y 152 realizan una interpretación del término de imprudencia grave, pasando a considerar como tal aquellos actos que se produzcan en las circunstancias previstas en el art. 379 CP⁶⁰. Por otro lado, por disposición de los arts. 142.2 y 152.2, se considerarán cometidos por imprudencia menos grave el homicidio o las lesiones de los arts. 147.1, 149 o 150 -cuando la imprudencia no sea calificada de grave- «*siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, apreciada la entidad de ésta por el Juez o tribunal*».

⁶⁰ Los arts. 142.1 y 152.1 establecen que el homicidio o las lesiones previstas en los arts. 147.1, 149 o 150 se considerarán en todo caso cometidas por imprudencia grave cuando sean el resultado de una conducción en la que concurra cualquiera de las circunstancias previstas en el art. 379.

Fuera de estos supuestos, los resultados lesivos provocados por una conducta constitutiva de delito de conducción temeraria o sin licencia se imputarán a título de imprudencia grave, mientras que si se produce dicho resultado lesivo por una conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida de los demás, se imputará a título de dolo eventual.

4. DELITO DE CONDUCCIÓN TEMERARIA (ART. 380 CP)

Constituye una exigencia inexcusable para todo conductor que transite por las vías públicas prestar a su actividad la atención plena que requiere el gobierno de su vehículo y el desarrollo de la circulación. La seguridad vial se ha convertido en uno de los intereses más relevantes para la seguridad colectiva y, de ahí, la necesidad que ha tenido el legislador de responder penalmente ante comportamientos altamente insolidarios, creadores de riesgos socialmente inaceptables. Todo ello ha dado lugar, desde ya hace un tiempo, a un adelantamiento de las líneas de intervención del Derecho Penal, castigando aquellas conductas que, atendiendo a las reglas de la experiencia, son generadoras de un peligro intolerable para la seguridad vial en general y, mediatamente, para otros bienes individuales⁶¹.

La relevancia de estas conductas, que provocan con frecuencia lesiones y muertes, dieron lugar a su tipificación en la Ley de 9 de mayo de 1950, sobre uso y circulación de vehículos a motor. La citada ley disponía en su artículo segundo que el que condujere un vehículo con velocidad excesiva o de otro modo peligroso para el público, dada la intensidad del tráfico, condiciones de la vía pública u otras circunstancias que aumente el riesgo, será castigado con la pena de arresto mayor o multa de mil a cincuenta mil pesetas. El precepto castigaba a aquel que condujere de forma peligrosa, con independencia de que generara un resultado lesivo⁶².

La ley 3/1967, de 8 de abril, sobre modificación de determinados artículos del Código Penal y de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, introdujo en su art. 340 bis a) 2º el delito de conducción temeraria⁶³. A lo largo de los años, este delito se ha ido concretando y modificando hasta la redacción que actualmente conocemos⁶⁴.

⁶¹ ÁLVAREZ RODRIGUEZ, José Ramón. *Delitos contra la seguridad vial: especial referencia a la conducción influenciada desde la perspectiva penal, procesal y policial*. TECNOS (ed.), 2019. Pág. 287.

⁶² GARCÍA DEL BLANCO, Victoria; GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, Marina; MARTÍN LORENZO, María; SANZ DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, Marina. Ponencia “Delitos contra la seguridad vial”, en *SIMEPROVI*, 2013, Págs. 4-5.

⁶³ «Será castigado con las penas de multa de cinco mil a cincuenta mil pesetas y privación del permiso de conducción por tiempo de tres meses y un día a cinco años: [...]»

Segundo. El que condujere un vehículo de motor con temeridad manifiesta y pusiera en concreto peligro la vida de las personas, su integridad o sus bienes.»

⁶⁴ ÁLVAREZ RODRIGUEZ, José Ramón. *Delitos contra la seguridad vial: especial referencia a la conducción influenciada desde la perspectiva penal, procesal y policial*. TECNOS (ed.), 2019. Págs. 287-289.

La temeridad manifiesta ya era castigada por el Código Penal derogado por la LO 3/1989, de 21 de junio, de actualización del Código Penal. La alarma social saltó con los llamados conductores homicidas o suicidas, de manera que esas conductas calificadas de conducción altamente temeraria tuvieron que ser tipificadas como un delito de peligro concreto. La LO 3/1989, de 21 de junio, eliminó la referencia que el precepto hacía los «bienes» e introdujo la pena de arresto mayor como alternativa a la pena de multa, cuya cuantía aumentó notablemente⁶⁵.

Posteriormente, la LO 10/1995, de 23 de noviembre, pasa a tipificar el delito de temeridad manifiesta en el art. 381 CP, endureciendo las penas previstas en el precepto derogado. El art. 381 del CP castiga al que *«condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiera en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años»*.

La LO 15/2003, de 25 de noviembre, por su parte, va a incorporar al artículo un nuevo apartado: *«En todo caso, se considerará que existe temeridad manifiesta y concreto peligro para la vida o la integridad de las personas en los casos de conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas con altas tasas de alcohol en sangre y con un exceso desproporcionado de velocidad respecto de los límites establecidos»*. Con la redacción de este precepto se abrió un extenso debate debido al abuso de conceptos jurídicos indeterminados: ¿qué había de interpretarse por “altas tasas”? ¿y por “exceso desproporcionado” de velocidad?

A raíz de las numerosas críticas realizadas tanto por la jurisprudencia como por la doctrina, el legislador por LO 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la LO 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial, en el art. 380 objetiviza los supuestos en que podemos apreciar una conducción manifiestamente temeraria, mientras que en el art. 381 preverá el delito de conducción homicida, aquella conducción manifiestamente temeraria que se produce con un desprecio por la vida de los demás.

⁶⁵ Artículo 340 bis a). *«Será castigado con las penas de arresto mayor o multa de 100.000 a 1.000.000 de pesetas y privación, en todo caso, del permiso de conducción por tiempo de tres meses y un día a cinco años: [...]*

^{2.º} *El que condujere un vehículo de motor con temeridad manifiesta y pusiera en concreto peligro la vida o la integridad de las personas.»*

La LO 15/2007, de 30 de noviembre, preveía en el art. 381.3 que tanto el vehículo a motor o el ciclomotor empleado para los hechos previstos en dicho precepto serían considerados instrumentos del delito. Este apartado fue suprimido por la LO 5/2010, de 23 de junio, pues en el art. 385 bis se prevé que ambos serán instrumentos del delito en todos los delitos contra la seguridad vial, de manera que es innecesaria dicha reiteración.

El delito de conducción temeraria se encuentra tipificado en el art. 380 del CP: «1. *El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.*

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

La conducta típica del primer apartado consiste en conducir con temeridad manifiesta⁶⁶. En primer lugar, entendemos por «temeridad» aquella forma de conducir un vehículo de motor o de un ciclomotor sin tener presentes las precauciones más elementales de seguridad en el tráfico de vehículo⁶⁷, en función de las circunstancias de lugar y tiempo, y asumiendo el conductor situaciones de riesgo evidentes para el resto de conductores y demás usuarios que transiten la vía pública. Además, la omisión de la diligencia ha de ser evidente por un conductor medio⁶⁸, dado que cuando se de este presupuesto consideraremos la temeridad como “manifiesta”.

⁶⁶ La conducción temeraria se ha de diferenciar de la conducción negligente. Mientras que la primera constituye un peligro para la vida e integridad de los usuarios de la vía y es considerada una infracción muy grave penada por el CP, la segunda va a ser considerada como una falta grave y no muy grave, sancionada con 200 euros, sin pérdida de puntos ni constituir un delito contra la seguridad vial. Esta última conducta se dirige a sancionar a aquellos conductores que conducen sin el cuidado oportuno, sin poner en peligro a otros usuarios. Precisamente, la creación de un peligro concreto durante la conducción temeraria es lo que va a convertir de ser una mera infracción administrativa a un delito penal (STS 561/2002, de 1 de abril).

⁶⁷ Sobre el concepto jurídico indeterminado “temeridad manifiesta” existe una consolidada doctrina jurisprudencial según la cual conduce temerariamente un vehículo de motor *quien incurre en la más grave infracción de las normas de cuidado formalizadas en la Ley de Tráfico* (STS 561/2002, de 1 de abril) o, lo que es lo mismo, quien lo hace *con notoria desatención a las normas reguladoras del tráfico* (STS 2251/2001, de 21 de noviembre).

⁶⁸ Según el Tribunal Supremo, la temeridad manifiesta ha de ser notoria o evidente para cualquier ciudadano medio, esto es, ha de ser patente, clara y apreciable para cualquier persona. Conductor medio es aquel con una experiencia y un conocimiento medio.

Se pueden considerar conductas altamente peligrosas, a modo de ejemplo, la conducción por el centro de un pueblo a una velocidad excesiva y realizando trompos y derrapajes, realizar un adelantamiento en línea continua y a gran velocidad⁶⁹, la conducción a alta velocidad y por carriles correspondientes al sentido contrario de circulación⁷⁰, la conducción sin respetar las zonas peatonales o los pasos de cebra⁷¹, conducir con un ciclomotor por la vía urbana haciendo caballitos y zigzag⁷², entre otras muchas.

No basta con conducir un vehículo con temeridad manifiesta, sino que será necesario que además, como consecuencia de dicha temeridad manifiesta, se provoque un peligro concreto para la vida o integridad de las personas⁷³. Este riesgo ha de ser real para la vida o integridad de las personas, exigiendo el tipo que pueda identificarse a quien efectivamente se haya puesto en peligro. En este aspecto, basta con que testigos que hayan presenciado la conducción declaren que las personas que se encontraban en la vía en ese momento tuvieron que reaccionar para no ser dañados o evitar un resultado lesivo⁷⁴. Este requisito, que se ponga en concreto peligro bienes jurídicos de terceros, es el que distingue entre ilícito administrativo y penal.

Además, dicho riesgo debe recaer en personas distintas del sujeto activo, pues si éste arriesga únicamente su vida o la del acompañante que está conforme con la forma de conducir no se entenderá realizado este presupuesto y, en consecuencia, no hay delito.

El acompañante o los acompañantes que se encuentren con el conductor temerario pueden presentar dos tipos de conductas. En este sentido, los autores distinguen dos supuestos⁷⁵:

- Aquel supuesto en los que los acompañantes consienten libremente la creación de un peligro concreto para sus vidas. En esta situación, se aboga por la atipicidad,

⁶⁹ SAP de Madrid de 26 de julio de 2009.

⁷⁰ SAP de Albacete de 26 de febrero de 2008.

⁷¹ SAP de Sevilla de 4 de septiembre de 2006 y SAP de León de 12 abril de 2007.

⁷² SAP de Barcelona de 17 de septiembre de 2001, Sec. 10ª.

⁷³ «La simple conducción temeraria, creadora por sí misma de un peligro abstracto no sería suficiente, debiendo quedar acreditada la existencia de un peligro concreto (...) peligro que debe ser efectivo, constatable para la vida o integridad física de personas concretas, distintas del sujeto pasivo.» SSTS 2251/2001, de 29 de noviembre, y 1030/2001, de 29 de mayo.

⁷⁴ ÁLVAREZ RODRIGUEZ, José Ramón. *Delitos contra la seguridad vial: especial referencia a la conducción influenciada desde la perspectiva penal, procesal y policial*. TECNOS (ed.), 2019. Pág. 307.

⁷⁵ ÁLVAREZ RODRIGUEZ, José Ramón. *Delitos contra la seguridad vial: especial referencia a la conducción influenciada desde la perspectiva penal, procesal y policial*. TECNOS (ed.), 2019. Pág. 292.

razonando que nos encontramos ante un caso de autopuesta en peligro jurídico-penalmente relevante⁷⁶;

- Aquellas situaciones en las que no se consiente dicho peligro concreto, situaciones en las que la doctrina se divide, a su vez, entre aquellos que defiende la relevancia penal⁷⁷ de aquellos otros que se inclinan por defender la atipicidad⁷⁸. En este último supuesto, el acompañante podría aconsejar al conductor cierta prudencia o que le permita bajar del vehículo, en cuyo caso, si el conductor no accediese a tal petición, el acompañante, además de ser sujeto pasivo del delito de conducción temeraria, podría ser víctima de un delito de detención ilegal⁷⁹, concurriendo un concurso de delitos del art. 381 con otro de detención ilegal⁸⁰.

El segundo apartado del artículo 380 CP prevé una presunción *iuris et de iure*, obligando al juez a castigar como conducción temeraria, en todo caso, a todo aquel que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente y dicha conducción, además, fuera llevada a cabo bajo una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro. Además de concurrir de manera cumulativa ambos comportamientos, tanto el tipificado en el art. 379.1 CP como el tipificado en el art. 379.2 *in fine* CP, será necesario que la conducción temeraria del sujeto activo provoque un peligro

⁷⁶ ALCÁCER GUIRAO, Rafael. “Embriaguez, temeridad y peligro para la seguridad del tráfico. Consideraciones en torno a la reforma del delito de conducción temeraria” en *La ley penal: revista de derecho penal, procesal y penitenciario*, N° 10, 2004. Pág. 4.

⁷⁷ Entre otros, MAGALDI PATERNOSTRO, María José. De los delitos contra la seguridad en el tráfico, en *Comentarios al Código Penal. Parte Especial*, Tomo II, (Córdoba Roda/García Arán dirs.), Madrid, 2004, Pág. 1718; MOLINA FERNÁNDEZ, Fernando. *Compendio de Derecho penal: Parte especial*, Volumen II, Colección Ceura, 1998. Pág. 728. Manifiesta que la persona puesta en concreto peligro no puede ser el conductor, pero sí sus acompañantes, salvo que hayan consentido el riesgo; MUÑOZ CONDE, Francisco. *Derecho Penal Parte especial*, Tirant lo Blanch, 2019, Pág. 637. Señala que no basta con que el conductor ponga en peligro su vida o su integridad, sino que se requiere que con la conducción ponga en peligro bienes individuales ajenos como son, por ejemplo, los de los demás pasajeros del vehículo siempre y cuando no consientan el riesgo.

⁷⁸ ORTÍ BERENGUER, Enrique (autor); González Cussac, José Luis (coordinador). *Derecho Penal Parte Especial*, Tirant lo Blanch (ed.), 2019, Págs 827 y ss. Se pronuncia definiendo la exclusión del acompañante como sujeto pasivo del delito de conducción temeraria en todos los casos, por cuando, en su opinión, dicho ilícito penal “está pensado para el peligro creado para los demás”.

⁷⁹ Artículo 163.1 CP «*El particular que encerrare o detuviere a otro, privándole de su libertad, será castigado con la pena de prisión de cuatro a seis años.*»

⁸⁰ SAP de Madrid de 26 de abril de 2011.

concreto para la vida o la integridad de las personas, siendo únicamente posible la aplicación de la pena si queda probada la efectiva situación de peligro.

Lo que acabamos de indicar sobre el delito de conducción temeraria -la conducción con temeridad manifiesta y la puesta en peligro concreto de la vida o integridad de las personas- hace referencia a los elementos objetivos del tipo. En lo que al aspecto subjetivo se refiere, el delito de conducción temeraria exige dolo⁸¹, pues en el precepto nada se dice sobre una incriminación imprudente⁸². El sujeto debe ser consciente de su forma de conducir y de la efectiva puesta en peligro de bienes jurídicos. En consecuencia, se trata de un dolo de peligro, que atiende a la acción peligrosa *per se*, y no al posible resultado lesivo.

Concurriendo todos los elementos del tipo penal, el artículo 380 del CP impone a quien conduzca temerariamente las penas de prisión de seis meses a dos años y la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.



(fuente: Tráfico y Seguridad Vial/Dlirios)

⁸¹ Dolo que no quedará desplazado ni neutralizado cuando el móvil que lo provoca sea la huida o elusión de la acción policial tras el descubrimiento de una participación en hechos punibles (SSTS 341/1998, 146/2000, 168/2001 y 1464/2005).

⁸² La STS de 1461/2000, de 27 de septiembre, establece que este delito exige la presencia de dolo de peligro.

5. DELITO DE CONDUCCIÓN TEMERARIA CON MANIFIESTO DESPRECIO POR LA VIDA DE LOS DEMÁS (ART. 381 CP)

La conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida de los demás se introdujo en el Código Penal por la LO 3/1989, de 21 de junio, reservándose este tipo a los supuestos de extraordinaria gravedad⁸³. Su integración en el Código Penal es consecuencia de la extrema peligrosidad de las conductas de los llamados conductores “suicidas” o “kamikazes”, para los que resultaba insuficiente la pena prevista para el delito de conducción temeraria.

En el CP 1995 encontramos regulado este delito en el art. 384, el cual preveía una pena de prisión de uno a cuatro años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a seis y hasta diez años, al que, con consciente desprecio por la vida de los demás, incurra en la conducta descrita en el artículo 381.

Tras la reforma realizada por la LO 15/2007, el precepto se traslada al art. 381 del CP, estableciendo que: *«1. Será castigado con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de doce a veinticuatro meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años el que, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el artículo anterior.*

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

Desde el punto de vista objetivo, la conducta típica consiste en conducir un vehículo de motor o ciclomotor con temeridad manifiesta provocando, además, un peligro concreto para la vida o la integridad de otras personas. En cuanto a la perspectiva subjetiva, el precepto expone que la conducción se ha de realizar “con manifiesto desprecio por la vida de los demás”; sin embargo, el precepto nada dice sobre qué

⁸³ El preámbulo de la LO 3/1989, de 21 de junio, establece que este tipo especial de riesgo, creado para dar respuesta a la alarma social originada por los conductores homicidas (esto es, aquellos que iban en una autopista en dirección contraria) “alcanza una posición intermedia entre el delito de riesgo y la tentativa de homicidio”.

debemos entender por dicha expresión, por lo que se ha de traer a colación la interpretación histórica (se introdujo como réplica a los llamados “conductores suicidas”) así como lo que la jurisprudencia ha ido matizando como conductas extremadamente graves integrantes del precepto (conducir en sentido contrario, *por ejemplo*)⁸⁴.

El primer apartado del precepto condena el tipo básico, exigiendo una conducta manifiestamente temeraria por parte del sujeto pasivo que ponga en peligro concreto la vida o integridad de los demás usuarios de la vía; mientras que el segundo apartado del precepto prevé un tipo residual, con una pena más atenuada, en cuanto que no concurre un peligro concreto para la vida o integridad de las personas sino que se representa un peligro abstracto.

La conducta penada es aquella conducción temeraria de un vehículo a motor o ciclomotor con manifiesto desprecio por la vida de los demás. La temeridad manifiesta se ha de entender de la misma manera que la referida en el art. 380, debido a la expresión que hace el inciso final del art. 381.1: «*realizarse la conducta descrita en el artículo anterior*». De tal modo que podríamos concluir, a priori, que el elemento objetivo de ambos preceptos es exactamente el mismo. Ahora bien, en el tipo penal recogido por el art. 381, la creación de una situación de peligro concreto para la vida o integridad de los demás usuarios de la vía sería un factor de agravación de la pena y no un elemento esencial del tipo penal, ya que, de no generarse tal situación de peligro concreto para la vida o integridad de los demás usuarios de la vía, dicha conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida de los demás seguiría siendo penada aunque, si bien, con la imposición de una pena más atenuada que la pena que le sería impuesta al conductor si dicha conducta generase una situación de peligro concreto.

Lo que diferencia ambos preceptos es el elemento subjetivo, que no va a ser igual, puesto que en el precepto que ahora abordamos se prevé que la conducta sea realizada con manifiesto desprecio por la vida de los demás⁸⁵. Aún más, esta previsión constituye

⁸⁴ ÁLVAREZ RODRIGUEZ, José Ramón. *Delitos contra la seguridad vial: especial referencia a la conducción influenciada desde la perspectiva penal, procesal y policial*. TECNOS (ed.), 2019. Pág. 323.

⁸⁵ En la STS 1209/2009, de 4 de diciembre, se discute sobre la concurrencia del elemento subjetivo del tipo penal, concluyendo que el autor del delito no obra “con consciente desprecio por la vida de los demás” al no quedar afectada la seguridad colectiva, ya que de su conducta no deriva desprecio para la vida de quienes pudieran circular por la carretera al ocurrir al final de una carretera sin salida existiendo un césped contiguo por el cual circuló unos metros su coche. Encontramos en la misma un interesante voto particular, formulado por

el elemento más característico del delito, suponiendo una alteración esencial de la estructura de esta figura en relación con los restantes delitos contra la seguridad vial (STS 561/2002, de 1 de abril). El dolo no sólo comprende la infracción de la norma sino también el eventual resultado; para el tribunal supremo, la diferencia entre el precepto 380 y 381 radica en que este último exige un elemento a mayores: «*el conductor ha de presentarse la alta probabilidad de que su comportamiento produzca un accidente, pese a lo cual persiste en su propósito*»⁸⁶, con independencia del móvil, el ánimo o los motivos que impulsaron al conductor a realizar esa acción así como sin necesidad de que se produzca resultado lesivo alguno.

En la STS 1019/2010, de 2 de noviembre, se discute acerca de si el resultado lesivo causado por la denominada “conducción suicida” se imputa a título de dolo o de imprudencia. El alto tribunal entiende que quien desprecia la vida de los demás, conoce y admite que lo hace, ya que no puede despreciarse lo que no se conoce, de tal manera

el Excmo. Sr. Magistrado Don Alberto Jorge Barreiro, y al cual se adhiere el Magistrado Don Carlos Granados Perez, en el cual expone los motivos de la discrepancia que mantiene con respecto a los criterios seguidos en la sentencia. En primer lugar, se aprecia del hecho de que el acusado embistiera repetidamente el vehículo con plena consciencia de que estaba generando peligro para la vida de todos los ocupantes del coche la consiguiente puesta en grave peligro para la vida de aquellas personas que iban dentro del coche; sin embargo, la mayoría entiende que no cabe apreciar que el acusado actuó con consciente desprecio por la vida de los demás al no quedar afectada la seguridad colectiva. Entienden que el argumento de la mayoría se refiere al elemento objetivo y sólo de forma indirecta al subjetivo, así como que la mayoría se contradice con el contenido y la decisión de la sentencia. En primer lugar, lo que se afirma con el argumento de la mayoría es que el elemento objetivo del tipo exige la creación de un peligro para la vida o integridad de una colectividad indeterminada de personas y de un peligro indeterminado en cuanto a los resultados lesivos, de manera que si la conducción temeraria del autor no pone en peligro ex ante un número indeterminado de víctimas sino que la acción peligrosa se dirige contra personas o sujetos determinados se debe operar con las normas relativas a las tentativas de delito doloso. En este sentido se incurre en contradicción, puesto que este argumento excluye la aplicación del tipo penal del art. 381 y 380 del CP, dado que como se indicó *ut supra* el elemento objetivo de ambos tipos penales es el mismo: ambos preceptos penales castigar aquella peligrosidad creada para víctimas potenciales indiferenciadas. Por otro lado, la sentencia de la mayoría excluye la concurrencia del elemento subjetivo, examinando únicamente el dolo directo, sin cuestionar el dolo eventual, que es el que se corresponde con la frase “desprecio por la vida de los demás”. A su entender, sobre la cuestión sobre si se está o no ante un supuesto de dolo eventual, concurre dolo eventual porque la conducta realizada por el acusado no se limitó a una conducción extremadamente peligrosa para terceras personas indiferenciadas que pudieran circular por una vía pública, sino que incurrió en una conducta extremadamente peligrosa contra unas personas determinadas que ocupaban un vehículo concreto que pretendía paralizar bruscamente, de tal manera que parece claro que se da el elemento objetivo de un tipo doloso cuando menos de lesiones en fase de tentativa, pues proyecta su vehículo contra el coche de sus familiares directos de forma consciente y a sabiendas de que se está generando un peligro concreto para su vida. El acusado causó importantes desperfectos en el automóvil, a lo que ha de añadirse que en el vehículo viajaban seis personas, tres de ellas niños de muy corta edad. La probabilidad de un resultado lesivo era, pues, elevada. La única duda que nos queda es si esa probabilidad afectaba no sólo a la integridad física de los viajeros sino también a su vida. Sin embargo, este extremo fáctico, ni siquiera se ha cuestionado en la resolución mayoritaria.

⁸⁶ STS 468/2015, de 16 de julio.

que la conducta de aquel que conduce un trayecto largo en sentido contrario al sentido de circulación de los vehículos en una autovía no puede calificarse como un delito de conducción temeraria sino que deberá ser calificada en un grado más, es decir, como un delito de conducción con “consciente” desprecio (que ahora, con mayor precisión, determina la ley como de manifiesto desprecio) por la vida de los demás. La conducción es la misma pero se añade un componente de dolo eventual, el cual está ausente sin embargo en el tipo básico, y al que la ley califica como culposo.

Antes de la reforma de 2007, el legislador hacía referencia al tipo subjetivo caracterizándolo como una conducción con «consciente desprecio» hacia los demás. Tras la reforma, sustituyó la fórmula lingüística “consciente” por “manifiesto”, debido a que la doctrina no consiguió llegar a un acuerdo sobre la interpretación de la expresión “consciente desprecio” y tampoco se consiguió delimitar la conducción manifiestamente temeraria y la tentativa de homicidio realizada con dolo eventual. Todo ello, dio como resultado que se sustituyera la expresión, dando al tipo subjetivo una valoración más objetiva mediante la fórmula «manifiesto desprecio», siendo por ende suficiente con que sea patente y evidente para terceros. En cualquier caso, el «desprecio» va a mostrar una actitud subjetiva de falta de respeto por aquellos bienes jurídicos protegidos que se ponen en peligro con la conducta penada, asume que aquellos conductores que conducen adecuadamente tengan que realizar maniobras arriesgadas y peligrosas con la finalidad de evitar un choque frontal, por ejemplo, y el consiguiente riesgo de sufrir un grave accidente (perder el control del vehículo y salirse de la vía, chocarse con algún obstáculo, etc.).

Se pueden considerar conductas suicidas u homicidas, integradas en el tipo penal del artículo 381, por ejemplo, aquellas conducciones en sentido contrario en autopistas y autovías⁸⁷, los piques entre dos o más conductores en zonas urbanas con tránsito de personas emprendiendo agresivamente competiciones de velocidades excesivas y auténticas maniobras propias de circuito, conducir el vehículo hacia agentes de la policía, dando un volantazo y de esta forma provocar que uno de los agentes que circulaba en moto chocara con la vianda de la carretera y causándole la muerte⁸⁸, entre otras.

⁸⁷ SAP de Huesca de 19 de enero de 2011 o SAP de Barcelona de 20 de junio de 2008.

⁸⁸ SAP de Zamora de 23 de diciembre de 2009.

Quien conduciendo temerariamente con manifiesto desprecio por la vida de los demás ponga en peligro efectivo la vida o integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de doce a veinticuatro meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años. En el supuesto de que no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, las penas serán de prisión de uno a dos años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años.



(fuente: Tráfico y Seguridad Vial/Dlirios)

Respecto a los posibles concursos, hemos de destacar que entre los dos apartados que recoge el precepto existe una relación de subsidiariedad, en cuanto que el segundo apartado será aplicable en defecto del anterior, al no exigir peligro concreto para la vida o integridad de las personas.

Entre el delito previsto en el art. 381.1 y el art. 380, lo que encontramos es una relación de especialidad, puesto que el art. 381.1 prevé un elemento específico, de manera que cuando la conducción temeraria concorra con manifiesto desprecio por la vida de los demás habrá que aplicar únicamente este último precepto.

6. REGLA CONCURSAL CONTENIDA EN EL ART. 382 CP

El art. 382 del CP prevé aquellas conductas en las que concurre una situación de peligro con un resultado lesivo, estableciendo que *«Cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces o Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado.*

Cuando el resultado lesivo concorra con un delito del artículo 381, se impondrá en todo caso la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores prevista en este precepto en su mitad superior.».

El precepto cuyo estudio nos ocupa ahora, prevé una excepción al criterio general en el supuesto de que concorra un delito de peligro con otro de resultado. Lo habitual es que el delito de resultado absorba el delito de peligro (art. 8.3 CP), sin embargo el legislador sustituye esa regla por aquella que determina la pena del delito más grave en su mitad superior, combinando normas del concurso ideal con el principio de alternatividad⁸⁹. Se equipara así el concurso especial del art. 382 CP al concurso ideal del art. 77 CP, e incluso lo endurece más que éste, ya que excluye la regla de la “punición más beneficiosa” prevista por el art. 77 al no permitir la punición alternativa de los delitos por separado⁹⁰.

La norma concursal pretende dar respuesta a los graves resultados lesivos constitutivos de delito que se ocasionan mediante una actividad de riesgo que tiene lugar en actividades referentes a la seguridad vial. El espíritu de la norma es impedir que el delito de riesgo quede absorbido por el delito de resultado, sancionando el conjunto con una pena similar a un concurso ideal, aunque con algunas especialidades, ya que al ser regla especial no se podría aplicar la sanción por separado si resultara más favorable al reo, como sí lo permite el art. 77

⁸⁹ El TS, sala de lo penal, en la Sentencia 64/2018, de 6 de febrero, unifica la doctrina legal sobre el art. 382 CP como norma concursal específica en los delitos contra la seguridad vial: *«El art. 382 CP supone una excepción al criterio general en el caso de concurrencia de un delito de peligro y otro de resultado, en cuya virtud el delito de resultado absorbe al de peligro (STS 122/2002, de 1 de febrero), criterio que, en el caso, se sustituye por el del delito más grave en su mitad superior, combinando en la imposición de la pena las normas del concurso ideal y el principio de alternatividad. [...] La previsión del art. 382 CP contempla un concurso de delitos para el que el legislador prevé una regla penológica singular, similar al de concurso de normas, la correspondiente al delito más grave, más la previsión del concurso ideal, en su mitad superior.»*

⁹⁰ ÁLVAREZ RODRIGUEZ, José Ramón. *Delitos contra la seguridad vial: especial referencia a la conducción influenciada desde la perspectiva penal, procesal y policial*. TECNOS (ed.), 2019. Pág. 244

CP⁹¹. El legislador pretende aplicar una pena proporcional a aquellos conductores que además de poner en peligro el tráfico vial, ocasionen graves consecuencias lesivas para los usuarios de la vía⁹².

Antes de la reforma de la LO 15/2007, la mencionada regla concursal se regulaba en el art. 383⁹³, fijando un concurso de normas (consunción) cuya consecuencia era la aplicación de la pena relativa al delito más grave; lo que sucedía era que la infracción menos grave era absorbida por la más grave, aplicando únicamente esta última. Tras la citada reforma, se aumenta la respuesta punitiva, correspondiendo aplicar no solo la pena más grave sino que ésta será aplicada en su mitad superior. Nuevamente, el legislador hace caso omiso del régimen general sobre el concurso de leyes y delitos (arts. 8 y 73 a 78 bis CP) para introducir una regulación específica, que se aparta una vez más de aquel régimen, en un ámbito muy concreto, los delitos contra la seguridad vial.

Así pues, con la presente regulación del CP, una de las novedades más importante que observamos es que se pasa del concurso de normas o leyes, que castigaban el delito más grave, al concurso de delitos, ideal o medial, que castiga la infracción más grave en su mitad superior -absorción-⁹⁴. Se endurece la consecuencia penológica prevista en abstracto en coherencia con el objetivo exteriorizado por la LO 15/2007 de endurecer las infracciones contra la seguridad vial. Se trata pues de un concurso ideal que, sin embargo, al no remitirse

⁹¹ STS 2139/2020, de 25 de junio.

⁹² STS 64/1018, de 6 de febrero: «*el reproche penal contenido en el fallo de la sentencia hace referencia a la existencia de varios delitos de lesiones, un delito de homicidio, un delito de conducción temeraria y un delito de conducción sin permiso de conducir, por lo tanto pluralidad de delitos...*»

⁹³ «*Cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 381 y 382 se ocasionara, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces y Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada, condenando en todo caso al resarcimiento de la responsabilidad civil que se haya originado.*

En la aplicación de las penas establecidas en los citados artículos, procederán los Jueces y Tribunales según su prudente arbitrio, sin sujetarse a las reglas prescritas en el artículo 66.»

La redacción del art. 383 del CP de 1995, anterior a la reforma llevada a cabo por la LO 15/2007, es la misma que la redacción que daba el art. 340 bis c) del CP de 1973: «*cuando de los actos sancionados en los dos artículos anteriores se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo, cualquiera que sea su gravedad, los Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada. En la aplicación de las penas establecidas en los citados artículos, procederán los Tribunales según su prudente arbitrio, sin sujetarse a las reglas prescritas en el artículo 61»*

⁹⁴ STS 64/2018, de 6 de febrero: «*Se trata de una regla penológica que no excluye la consideración de pluralidad de delitos a los que aplicar la penalidad acumulada según el criterio expuesto en el art. 382 CP.*». Atendiendo a lo señalado en la sentencia citada, el TS, en la Sentencia 2139/2020, de 25 de junio, añade que el precepto interpretado tiene una naturaleza concursal propiamente de delitos debido a que el empleo de la preposición “con” en su redacción indica el modo o manera de cómo se realiza una acción o el instrumento con que se ejecuta, de manera que con tal acción se ocasiona, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que sea su gravedad.

a las reglas correspondientes del art. 77 CP, el cual regula el concurso ideal, no se ve beneficiado por los límites que establece cuando se trata de supuestos en los que la pena resulta superior a la que correspondería aplicar si las infracciones se penaran por separado⁹⁵. Asimismo, las redacciones de los preceptos 382 y 77 del CP son ligeramente diferentes, ya que mientras que en el art. 77 CP se parte de la concurrencia de varias infracciones (aunque la pena impuesta finalmente se base en la asociada a una de ellas), en el precepto 382 CP lo que se prevé es que “tan solo” se apreciará la infracción más gravemente penada, esto es, que sólo es de aplicación una infracción (y consecuentemente una pena)⁹⁶.

Alguna de las consecuencias prácticas que favorecen a optar por esta clase de concurso son las siguientes: si entendemos que el concurso es de delitos, en primer lugar, en el supuesto de que el sujeto cometa otro hecho delictivo, la posibilidad de apreciar la agravante de reincidencia podría fundamentarse en cualquiera de las dos infracciones, bien en el delito contra la seguridad vial, bien en el delito de resultado lesivo; por otro lado, en segundo lugar, la posibilidad de suspensión de la ejecución de la pena es obstaculizada porque en tanto que el delito de resultado lesivo tenga un carácter imprudente no computará a efectos de suspensión con arreglo al art. 81 CP, el delito contra la seguridad vial, indefectiblemente doloso, sí malograría la aplicación de esta forma sustitutiva de la ejecución de la pena de prisión⁹⁷.

Por otro lado, con la nueva regulación en el art. 382 del CP se excluye de la aplicación de la regla concursal el delito contenido en el precepto número 385 del CP vigente (creación de un grave riesgo para la circulación), delito que se encontraba tipificado anteriormente en el art. 382 del CP y que, en consecuencia, antes sí le afectaba la cláusula concursal cuando ésta era regulada en el art. 383. Tras la reforma realizada por la LO 15/2007, pasarán a quedar integrados en el conjunto de delitos comprendidos por la regla concursal el delito de

⁹⁵ SANZ MULAS, Nieves., *Los delitos contra la seguridad en el tráfico. El inmutable alejamiento del principio de lesividad penal*, en dos décadas de reformas penales, 20º Congreso Universitario de Alumnos de Derecho Penal Salamanca, Comares (ed.), 2008, Pág.68.

⁹⁶ OBREGÓN GARCÍA, Antonio. Los concursos entre delitos contra la seguridad vial y delitos de resultado lesivo tras las últimas reformas penales: estudio del artículo 382 del código penal, en *Revista Jurídica Universidad Autónoma De Madrid*, N° 25, 2012. Pág. 158.

⁹⁷ OBREGÓN GARCÍA, Antonio. Los concursos entre delitos contra la seguridad vial y delitos de resultado lesivo tras las últimas reformas penales: estudio del artículo 382 del código penal, en *Revista Jurídica Universidad Autónoma De Madrid*, N° 25, 2012. Pág. 158.

conducción con temeridad manifiesta y manifiesto desprecio por la vida de los demás del art. 381 CP.

Con la reforma de la LO 15/2007, observamos también como desaparece el margen de interpretación que se otorgaba a los jueces, integrando el precepto una presunción *iuris et de iure*.

Con la reforma de la LO 2/2019 se introducen los arts. 142 bis y 152 bis CP, los cuales van a ser aplicados en aquellos casos en los que el sujeto provoque una pluralidad de resultados lesivos imputables a homicidio o lesiones de los arts. 149 y 150 CP cometidos con imprudencia grave. Para la aplicación de estos preceptos ha de atenderse a dos criterios⁹⁸: uno relativo a la conducta realizada y el otro referido a los resultados derivados o causados por aquella

Las reglas concursales sirven para castigar de manera agravada o hiperagravada al sujeto que con su conducta imprudente comete una pluralidad de delitos de homicidio y/o lesiones imprudentes de cierta gravedad. Pero estos resultados lesivos plurales pueden haberse derivado de la comisión previa del delito de peligro, en particular de uno de los delitos contra la seguridad vial de los tipificados en los arts. 379 a 381 CP. En este caso habrá que decidir de qué manera se coordina la regulación concursal de los arts. 142 bis y 152 bis CP y la regla concursal del art. 382 CP, surgiendo la disyuntiva de aplicar ambas reglas, primero la relativa al concurso de homicidio y/o lesiones imprudentes y luego la relativa al concurso entre el resultado lesivo-delito de peligro, solución que sería la técnicamente más correcta, o la otra alternativa consistente en apreciar una única regla concursal, en cuyo caso esta sería la de los arts. 142 bis o 152 bis CP.

Para que la regla concursal adquiera vigencia es necesario que el resultado lesivo sea constitutivo de delito imprudente, o eventualmente con dolo eventual⁹⁹, excluyendo por

⁹⁸ Que habrían de concurrir de manera cumulativa, como indica DE VICENTE MARTÍNEZ, *Siniestralidad vial, delitos imprudentes y fuga*. REUS (ed.), 2019. Pág. 101. Indica que se trata de tres elementos, a saber, notoria gravedad, singular entidad y relevancia del riesgo creado y del deber normativo de cuidado infringido y el resultado lesivo, varias o múltiples muertes y/o lesiones, MAGRO SERVET, LL. núm. 9304, 22 de noviembre de 2018, Pág. 7; LL núm. 9370, 5 de marzo de 2019, Pág. 5 y ss.

⁹⁹ La cláusula concursal se aplicará indudablemente al resultado lesivo, cuando se trate de delitos imprudentes, y se aplicará el concurso real, como en nuestro caso, cuando existan otros bienes jurídicos puestos en juego, como la vida o la integridad física de terceros, y la acción sea dolosa. El dolo directo de atentar contra la vida o causar una lesión a la víctima perseguida por el autor, impide la aplicación de la cláusula concursal, porque lo

consiguiente las faltas¹⁰⁰. Además, será imprescindible que, junto a la concurrencia de dicho resultado lesivo constitutivo de delito, la regla concursal se aplique a los delitos de conducción con velocidad excesiva (art. 379.1 CP), conducción bajo los efectos del alcohol o drogas (art. 379.2 CP), conducción temeraria (art. 380 CP) y conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida de los demás (art. 381 CP). Para aplicar la regla concursal, hemos de realizar tres operaciones cuya finalidad es la medición de la pena que ha de imponerse¹⁰¹:

- En primer lugar, hemos de determinar la infracción más grave, junto con su marco penal abstracto.
- A continuación, deberemos determinar la agravación de dicho marco penal, comprimiéndolo a su mitad superior, lo cual determinará un nuevo marco penal abstracto.
- Y, finalmente, se habrá de atener a las reglas generales de medición de la pena de los arts. 61 y siguientes CP que resulten aplicables sobre el marco penal abstracto definido anteriormente, hasta concretar la sanción de forma exacta.

El primer párrafo del art. 382 CP termina «*condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado*»¹⁰².

Cuando la regla concursal se establece entre los delitos de homicidio y lesiones imprudentes-delitos contra la seguridad vial, en cualquier caso será de aplicación la pena de privación del derecho a conducir por tratarse de una pena principal de los delitos previstos. Sin embargo, cuando la regla concursal se plantea entre los delitos de homicidio o lesiones dolosos, o con otros delitos dolosos eventualmente en concurso, los cuales entrarán generalmente en concurso con el delito previsto por el art. 381 CP, el delito más gravemente sancionado la mayoría de las veces va a ser el delito doloso, y no el delito de lesiones, de

querido es llevar a cabo tal resultado. En ese supuesto, cuando se afecta la seguridad vial que incluya como bien jurídico a terceros, podrá dar lugar a un concurso real de delitos, a sancionar por separado. Para la aplicación de la norma concursal se requiere que el autor, además del riesgo prevenido, origine un resultado lesivo constitutivo de un delito imprudente, o eventualmente con dolo eventual. (STS 2139/2020, de 25 de junio).

¹⁰⁰ Actualmente, tras la reforma originada por la LO 1/2015, de 30 de marzo, las faltas han desaparecido, de tal modo que esto ya no supone problema alguno. Tras la citada reforma, las faltas se tipifican, en alguna ocasión, como delito leve y, en otras, pasan directamente a la vía administrativa.

¹⁰¹ OBREGÓN GARCÍA, Antonio. Los concursos entre delitos contra la seguridad vial y delitos de resultado lesivo tras las últimas reformas penales: estudio del artículo 382 del código penal, en *Revista Jurídica Universidad Autónoma De Madrid*, N° 25, 2012.

¹⁰² Arts. 109 a 115 CP.

manera que no será de aplicación la pena de privación del derecho a conducir, ni siquiera será aplicable tal pena a través del régimen general de las penas accesorias (arts. 54 a 56 CP)¹⁰³. Para solventar este vacío penológico, la LO 2/2019, de 1 de marzo, introduce un segundo párrafo, en el cual se prevé la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotores en su mitad superior, esto es, de ocho a diez años, cuando el resultado lesivo concorra con el delito del art. 381 (conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida de los demás). La ampliación del precepto cobra sentido si el resultado lesivo producido, en la denominada “conducción suicida”, se entiende producido con dolo eventual, en cuanto que los delitos de homicidio o lesiones dolosas, a diferencia de las correspondientes modalidades imprudentes, no prevén la pena de privación del permiso de conducir. El fundamento de tal ampliación consiste en aumentar la punición de este tipo de conductas, las cuales se imputarán a título de dolo (eventual), complementando la pena prevista por la regla concursal en aquellos casos en que se produzca un resultado lesivo durante la realización de dicha conducción temeraria.

¹⁰³ TRAPERO BARREALES, María A. “Comentario urgente sobre la reforma penal vial y otros aspectos controvertidos”, en *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, 2019, núm. 21-11. Pág. 24.

7. DELITO DE NEGATIVA A SOMETERSE A LAS PRUEBAS PARA LA COMPROBACIÓN DE LAS TASAS DE ALCOHOLEMIA Y LA PRESENCIA DE DROGAS TÓXICAS, ESTUPEFACIENTES Y SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS SIENDO REQUERIDO POR UN AGENTE DE AUTORIDAD (ART. 383 CP)

Hasta la entrada en vigor del Código Penal de 1995, la acción de negarse al sometimiento de pruebas de alcoholemia era sancionada sólo por vía administrativa. Si bien, con la entrada en vigor del CP de 1995, se tipificó en el art. 380¹⁰⁴ *ex novo* la conducta de negarse a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de la conducción bajo la influencia del alcohol o de drogas tóxicas. El legislador consideró este tipo de conductas como un delito de desobediencia específica y a efectos de establecer la pena remitía al art. 556 del CP¹⁰⁵.

La previsión de este tipo penal y el tenor literal que le dio el legislador fue objeto de numerosos debates¹⁰⁶, tanto por su inadecuada ubicación en los Delitos contra la Seguridad del Tráfico como por las diferentes interpretaciones que dicha redacción daba del mismo. El Pleno del TC finalizó esta polémica con la Sentencia 161/1997, de 2 de octubre, considerando que el tipo previsto en el art. 380 CP y penado conforme al art. 556 era plenamente constitucional.

En primer lugar, considera que, respecto a la supuesta vulneración del derecho de todos a no declarar contra sí mismos y a no confesarse culpable, cuestión que ya había sido expresamente abordada y resuelta por la STC 103/1985, *«el deber de someterse al control de alcoholemia no puede considerarse contrario al derecho a no declarar, a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable, pues no se obliga al detectado a emitir una declaración que exteriorice un contenido,*

¹⁰⁴ Artículo 380 CP 1995. *«El conductor que, requerido por el agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de los hechos descritos en el artículo anterior, será castigado como autor de un delito de desobediencia grave, previsto en el artículo 556 de este Código.»*

¹⁰⁵ Artículo 556 CP 1995. *«Los que, sin estar comprendidos en el artículo 550, resistieren a la autoridad o sus agentes, o los desobedecieren gravemente, en el ejercicio de sus funciones, serán castigados con la pena de prisión de seis meses a un año.»*

¹⁰⁶ Se plantearon 21 cuestiones de inconstitucionalidad, fundamentalmente por entender que vulneraba los derechos de todo acusado a no declarar y a no confesarse culpable, así como el derecho de defensa y a la presunción de inocencia y al principio de proporcionalidad de las penas.

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 arts. 17.3 y 24.2 de la Constitución».

Por otro lado, en cuanto a la vulneración del principio de proporcionalidad entre el desvalor del comportamiento tipificado y la pena de prisión prevista para dicho comportamiento, *«la relación valorativa entre precepto y sanción solo será indicio de una vulneración del derecho fundamental que la sanción limita cuando atente contra el valor fundamental de la justicia propio de un Estado de Derecho y de una actividad pública no arbitraria y respetuosa con la dignidad de la persona; es decir, cuando concurra un desequilibrio patente y excesivo o irrazonable entre la sanción y la finalidad de la norma a partir de las pautas axiológicas constitucionalmente indiscutibles y de su concreción en la propia actividad legislativa».*

La reforma llevada a cabo por la LO 15/2007, de 30 de noviembre, cambió la ubicación sistemática del precepto, ya no se encontraba en el art. 380 sino en el 383 del CP. También, suprimió la remisión al art. 556 del CP que integraba el art. 380 para establecer la pena¹⁰⁷; así pues, el art. 383 CP integra en ese mismo precepto la referencia penológica, castigando con las penas de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años al conductor que, requerido por un agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a que se refieren los artículos anteriores¹⁰⁸.

Los elementos típicos del tipo penal objeto de análisis en estos momentos son los siguientes¹⁰⁹:

1º. *Requerimiento* por parte del agente de la autoridad al conductor de un vehículo de motor o ciclomotor que circula por una vía objeto de tráfico para que se someta a las

¹⁰⁷ Con esta acción finalizó las dudas que suscitaba la exigibilidad o no de los requisitos del delito de desobediencia para la aplicación de este tipo.

¹⁰⁸ Ya no es sólo típica la conducta omisiva de negarse a someterse a las pruebas de impregnación alcohólica y a la presencia de drogas tóxicas, para la constatación del art. 379, sino que además lo es la negativa a someterse a las pruebas correspondientes para la comprobación del delito de peligro concreto del art. 380.2, por lo que a la presencia de alcohol y drogas se refiere, no para el caso de la conducción manifiestamente temeraria con consciente desprecio por la vida de los demás -art. 381 CP-.

¹⁰⁹ ÁLVAREZ RODRIGUEZ, José Ramón. *Delitos contra la seguridad vial: especial referencia a la conducción influenciada desde la perspectiva penal, procesal y policial*. TECNOS (ed.), 2019. Págs. 260-277.

pruebas legalmente previstas para la detección de alcohol o drogas tóxicas. La orden o requerimiento debe proceder de un agente de la autoridad competente¹¹⁰, que se halle en el momento en cuestión en el ejercicio de sus funciones, y que proceda a realizar dicha prueba con la debida observancia de las normas procedimentales legales.

El requerimiento ha de ser preciso, claro y expreso¹¹¹, debiendo el agente, además, comunicar al requerido los derechos que este tiene en relación con la práctica de la prueba a las que se le pretenda someter, así como también deberá advertirle de que todos los conductores están obligados a someterse a la misma y en caso de negarse incurrirá en un delito contra la seguridad vial.

El requerimiento debe tener una mínima insistencia por parte de los agentes, pues en ocasiones se ha producido la absolución del acusado por entender la jurisprudencia que hay una falta de mínima insistencia por parte de los agentes actuantes a la hora de practicar la prueba¹¹². Asimismo, dicho requerimiento no debe hacerse como un mero ofrecimiento a realizar la prueba, ya que entonces no sería un requerimiento en sentido estricto y, por ende, la negativa a someterse a la prueba no constituiría delito alguno¹¹³.

Para realizar este requerimiento no es necesario que se haya producido con anterioridad un accidente de tráfico, tampoco que se hayan observado indicios del conductor de estar bajo la influencia del alcohol o las drogas, ni siquiera se requiere que haya infringido las normas de circulación. Puede tratarse de un simple control de rutina y que el conductor no haya cometido infracción alguna ni se halle influenciado por el alcohol o las drogas. Bastará la simple negativa a someterse a las pruebas para que se de este tipo penal.

2º. *Negativa* a someterse a las pruebas legalmente previstas para la comprobación de las tasas de alcoholemia, y la presencia de drogas tóxicas, estupeficientes, y sustancias psicotrópicas.

Se trata del elemento clave del tipo que analizamos, pues la consumación del tipo tiene lugar en el momento en que la persona requerida se niega, de forma reiterada y manifiesta,

¹¹⁰ En virtud de los arts. 5 y 7 de la Ley de Tráfico, Circulación de vehículos a Motor y Seguridad vial, podemos entender que los sujetos competentes son, en zonas urbanas, la Policía Local y, en zonas interurbanas y travesías, la Guardia Civil.

¹¹¹ SAP de Murcia, de 15 de noviembre de 2011.

¹¹² SAP de las Palmas, de 29 de marzo de 2011

¹¹³ SAP de A Coruña, de 31 de marzo de 2009.

a someterse a las pruebas legalmente previstas para la comprobación de las tasas de alcoholemia o la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

En lo que respecta a las tasas de alcohol, todos los conductores de vehículos deberán someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de posibles intoxicaciones por alcohol. Estamos ante un precepto que establece un delito contenido en una ley penal en blanco, la cual deberá complementarse en lo relativo a las “pruebas legalmente previstas” con la regulación de los arts. 12.2 y 12.3 del 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 y los arts. 21, 22, 23, 24, 26 y 28 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación¹¹⁴.

La jurisprudencia exige que la negativa a someterse ha de ser patente, se ha de tratar de un incumplimiento grave y trascendente de lo ordenado. Igualmente, quedarán integradas aquellas conductas que, pese a no ser consideradas como una negación rotunda de la obligación, suponen, en cambio, la realización de un acto que se realiza a sabiendas de que la prueba realizada terminará siendo ineficaz. En este sentido, se entiende que se ajusta al tipo penal del 383 CP aquella conducta que, después de haber dado positivo en la primera prueba, se niega a someterse a la segunda¹¹⁵; también podría

¹¹⁴ Aquellos supuestos en que el conductor está obligado a someterse a las pruebas de determinación de alcohol no constituirá este delito, sino una mera infracción administrativa, el hecho de negarse a someterse a la misma en caso de control preventivo de alcoholemia en que no haya ningún indicio de estar afectado el conductor por el alcohol (STS 3/1999, de 9 de diciembre; SAP de León, de 1 de septiembre de 2008; SAP de Madrid, de 8 de septiembre de 2008; SAP de Castellón, de 1 de octubre de 2008).

¹¹⁵ La ausencia de doctrina jurisprudencial ha constituido un campo en el que conviven interpretaciones opuestas sobre la consideración penal de la negativa a reiterar transcurridos unos minutos, tal y como establece la normativa reglamentaria, la medición de alcohol en aire espirado si el primer resultado fue positivo o se aprecian síntomas de embriaguez. Tanto la doctrina como la jurisprudencia han debatido si la negativa a someterse a la segunda prueba debe considerarse subsumida en el tipo penal. La STS 107/2017, de 28 de marzo, interpreta el precepto debatido y unifica su entendimiento en la doctrina en el sentido siguiente: defiende que la negativa a realizar la segunda prueba es subsumible en el delito del art. 383 CP porque, en primer lugar, estamos ante “una única prueba cuya fiabilidad plena requiere dos mediciones con un intervalo de tiempo”, de manera que aunque la negativa a la primera medición es muestra de una rebeldía mayor, ello no excluye que la negativa a la realización de la segunda medición siga siendo subsumida dentro del tipo, ya que sigue siendo una negativa que impide que la prueba no pueda realizarse en su integridad; en segundo lugar, indica el TS que la segunda prueba, además de ser una garantía para el requerido, es también una garantía para el sistema, lo que implica que la realización de la segunda prueba no puede ser potestativa para el requerido; finalmente, el alto tribunal muestra la estrecha y evidente relación con la protección del principio de autoridad, sin dejar de lado que el bien jurídico protegido es la seguridad vial, y por ende el objetivo que se pretende con la regulación de este delito es blindar una singular protección penal a la autoridad de los agentes que velan por tal seguridad cuando intervienen para comprobar la tasa de alcohol de cualquier conductor. Si bien, es cierto que tampoco hay unanimidad dentro del TS, pues la citada sentencia recoge seis votos particulares.

encajar aquella prueba realizada defectuosamente, de manera consciente y a sabiendas de que no va a tener eficacia alguna el resultado que concluya de la misma¹¹⁶; asimismo, la negativa a someterse a las pruebas de aire espirado y solicitar la extracción sanguínea también se considera una conducta punible por el CP¹¹⁷. De tal modo que dicha negativa puede manifestarse verbalmente, de manera expresa e inequívoca o de manera tácita, esto es, a través de actos concluyentes del actor. En cambio, en virtud del art. 22 Reglamento General de Circulación¹¹⁸, la jurisprudencia excluye de esta obligación legal a aquellas personas con dolencias torácicas y dificultades respiratorias o similares. Tampoco serán punibles aquellos casos en que, por causas ajenas al conductor, no se lleve a cabo finalmente la práctica de la prueba (*por ejemplo* el aparato está estropeado).

A la hora de realizar un control de drogas, actualmente no existe un método tan fiable como sucede en el supuesto de detección de tasa alcohólica, sino que dicho control se realiza a través de análisis sanguíneos, de orina o de saliva, lo cual origina una injerencia en la integridad corporal del sujeto que requiere la autorización de éste o del Juez para poder ser legalmente realizado. La LO 5/2010, en su Disposición final primera, modifica el apartado 1.7ª del art. 796 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal¹¹⁹, imponiendo al

¹¹⁶ La SAP de Salamanca, de 7 de octubre de 1998, no exime de responsabilidad penal a un conductor que sopló defectuosamente un par de veces y ante las advertencias de los agentes respondió que lo iba a seguir haciendo así.

¹¹⁷ No nos encontramos ante un derecho de opción o una facultad de elección por parte del requerido, sino que, al tratarse de una prueba de contraste y de comprobación de la corrección de los datos arrojados en la prueba de aire espirado, en un principio no puede elegir el análisis de sangre. Si bien, este derecho a contrastar las pruebas efectivamente realizadas sólo surgirá cuando se hayan realizado las de alcoholemia. En este contexto, cabe citar la SAP de Palencia, de 16 de junio de 1998, que condenó a un conductor que deliberadamente sopló más de veinte veces de forma infructuosa por el etilómetro, solicitando con posterioridad un análisis de sangre al que finalmente se niega tras alegar que era alérgico a los metales y testigo de Jehová.

¹¹⁸ Art. 22 RGC « Cuando las personas obligadas sufrieran lesiones, dolencias o enfermedades cuya gravedad impida la práctica de las pruebas, el personal facultativo del Centro Médico al que fueren evacuados decidirá las que se hayan de realizar»

¹¹⁹ Art. 796, apartado 1.7ª LECrim.: « La práctica de las pruebas de alcoholemia se ajustará a lo establecido en la legislación de seguridad vial.

Las pruebas para detectar la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas en los conductores de vehículos a motor y ciclomotores serán realizadas por agentes de la policía judicial de tráfico con formación específica y sujeción, asimismo, a lo previsto en las normas de seguridad vial. Cuando el test indiciario salival, al que obligatoriamente deberá someterse el conductor, arroje un resultado positivo o el conductor presente signos de haber consumido las sustancias referidas, estará obligado a facilitar saliva en cantidad suficiente, que será analizada en laboratorios homologados, garantizándose la cadena de custodia.

Todo conductor podrá solicitar prueba de contraste consistente en análisis de sangre, orina u otras análogas. Cuando se practicaren estas pruebas, se requerirá al personal sanitario que lo realice para que remita el resultado al Juzgado de guardia por el medio más rápido y, en todo caso, antes del día y hora de la citación a que se refieren las reglas anteriores.»

conductor, en primer lugar, la obligación de someterse al test indiciario salival¹²⁰ y, en segundo lugar, si el primer test finaliza con un resultado positivo o, siendo este negativo, existieren dudas por presentar el sujeto signos de consumo de drogas, el sujeto deberá facilitar a los agentes una segunda muestra salival, la cual será analizada en un laboratorio homologado¹²¹.

3º. *Apercibir al requerido* de que en caso de mantener su negativa de realizar la prueba será castigado como autor de un delito contra la seguridad vial. Es cierto que el tenor literal del precepto no dice nada sobre la obligación de advertir al interesado sobre que la negativa a someterse a la prueba constituirá delito, pero ello corroborará la actitud rebelde de quien, a pesar de dichas advertencias, se niega a realizar dicha prueba obligatoria.

La persona a quien se le ordena someterse a las pruebas de detección alcohólica o de drogas necesita saber que el hecho de negarse a realizar tal prueba constituye un hecho antijurídico. La inexistencia de conciencia de antijuridicidad supone excluir de responsabilidad criminal a quien se halla afectado por un «*error invencible sobre la ilicitud del hecho constitutivo de la infracción penab*» (art. 14 CP). Ahora bien, el TS entiende que la conciencia de la antijuridicidad como elemento del tipo penal no requiere el conocimiento concreto de la norma penal que castiga la actuación en cuestión, ni el conocimiento ni tampoco el conocimiento genérico de que dicha conducta es penalmente castiga. Basta con saber que las normas que regulan la convivencia social prohíben tal comportamiento para que dicha conducta sea reprochable penalmente¹²².

Por ello, la advertencia que hacen habitualmente los agentes policiales a los conductores sobre las consecuencias penales que pueden conllevar la negativa a realizar la práctica se ha de realizar de forma clara, incluso si es preciso se debe acudir a informar de forma escrita al conductor cuando el mismo es extranjero. No obstante, es evidente que, en un

¹²⁰ Se trata de tomar una muestra de la saliva del conductor, la cual será analizada en el equipo portátil, arrojando un resultado positivo o negativo de consumo reciente de drogas, a la vez que indicará que sustancia es la que produce dicho resultado positivo.

¹²¹ Art. 788.2 LECrim: «...informes emitidos por laboratorios oficiales sobre la naturaleza, cantidad y pureza de sustancias estupefacientes cuando en ellos conste que se han realizado siguiendo los protocolos científicos aprobados por las correspondientes normas.»

¹²² STS 1171/1997, de 29 de septiembre: «a) *Queda excluido el error si el agente (sujeto activo) tiene normal conciencia de la antijuridicidad o al menos sospecha de lo que es un proceder contrario a derecho*

b) *No es permisible la invocación del error en aquellas infracciones, cuya ilicitud es notoriamente evidente.*

En caso de error de prohibición impera el principio ignorantia iuris non excusat, no pudiéndose conjeturar o invocar tales errores en infracciones de carácter natural o elemental, cuya ilicitud es notoriamente evidente y de comprensión y constancia generalizadas.»

procedimiento por un delito de esta naturaleza, es difícil que prospere el presupuesto de error de prohibición. Así, se entiende que cualquier conductor con permiso de conducir conoce suficientemente que es su obligación someterse a tales pruebas, por preverse tal obligación en la mayoría de países, y en caso de que no se prevea en su ley nacional serán los agentes, como hemos indicado, quienes les manifestaran de forma comprensible y reiterada que su negativa a someterse a la práctica de la prueba será constitutiva de delito contra la seguridad vial.

4°. Que el requerido, a pesar de las advertencias, *persista en su negativa* a someterse a las pruebas legalmente exigidas, esto es, que el actor presente una actitud pasiva o ponga dificultades a los agentes que determinen una voluntad rebelde del sujeto activo.

5°. *Conciencia y voluntad de oposición* al cumplimiento de la orden recibida de manera reiterada y persistente, cuya finalidad no es otra que no someterse a las pruebas de detección de alcohol o drogas.

La pena para aquellos que se nieguen a someterse a esta prueba será la de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años¹²³. Únicamente podrá ser sujeto activo el conductor del vehículo a motor o ciclomotor que se niegue a la realización de las pruebas a las que se halla obligado, de tal modo que, a priori, no será posible apreciar una posible coautoría. Ahora bien, es posible que, aquel tercero que se encuentre en el coche y que induzca al conductor a no someterse a dichas pruebas, quepa apreciar responsabilidad por participación en la realización del tipo.



(fuente: Tráfico y Seguridad Vial/Dlirios)

¹²³ Las SSTC 161/1997, de 2 de octubre, y 234/1997, de 18 de diciembre, consideraron que este delito no infringía el principio de proporcionalidad por imponer una pena superior a la del delito de conducción bajo los efectos de drogas o bebidas alcohólicas, ni el derecho a la no autoincriminación.

Si además de negarse a someterse a las pruebas legalmente establecidas, presentara síntomas de hallarse bajo la influencia del alcohol, cometerá también el delito *ex art.* 379.2 CP. En este sentido, cabría examinar la relación concursal que mantiene el art. 383 con el 379.2 CP, por las numerosas controversias que la misma ha ocasionado¹²⁴, pues la relación concursal depende de la posición que se adopte sobre el bien jurídico protegido y el ámbito de incumplimientos punibles de la obligación de someterse a las pruebas legalmente sometidas. En una primera etapa, con la redacción anterior del art. 380, previo a la reforma de la LO 15/2007, en la jurisprudencia existían posiciones contrarias:

- La jurisprudencia menor¹²⁵ entendía que, al proteger ambos preceptos el mismo bien jurídico -la tutela de la seguridad del tráfico-, la condena simultánea de ambos infringiría tanto el principio de proporcionalidad como el principio de *non bis in ídem*, incurriendo por ende en la vulneración del art. 25 CE. Entendían que lo que cabía en estos supuestos de concurrencia de ambos preceptos era un concurso de leyes. Defendían la incompatibilidad de ambas condenas, puesto que el texto legal exigía que la negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas se produjera para la comprobación de los hechos descritos en el artículo anterior, de manera que se realizaba dicha prueba para comprobar un riesgo ya producido y, por consiguiente, únicamente se había puesto en peligro la seguridad del tráfico en una sola ocasión.
- En contraposición a esta jurisprudencia, la SAP de Barcelona de 9 de julio de 2007¹²⁶, haciéndose eco de la argumentación realizada por el TC (SSTC 161/1997, de 2 de octubre, y 234/1997, de 18 de diciembre), entiende que, al ser realizados dos delitos independientes por parte del sujeto activo en concurso real -de un lado la conducción y de otro la negativa al sometimiento-, deberá aplicarse la pena de ambos preceptos,

¹²⁴ LORENZO SALGADO, José Manuel: “La relación concursal entre los artículos 379.2 y 383 del Código Penal”, en *Libro Homenaje al Profesor Diego-Manuel Luçon Peña con motivo de su 70º aniversario (Vol. II)*, REUS (ed.), 2020. Págs. 1723-1735.; DE VICENTE MARTÍNEZ, Rosario. *Alcohol, drogas y delitos contra la seguridad vial*. REUS (ed.), 2018. Págs. 127-144.

¹²⁵ Entre otras, las sentencias de la Audiencia Provincial de Madrid 597/2015, de 4 de septiembre, o de la Audiencia Provincial de Zamora 35/2014, de 9 de mayo. Esta línea interpretativa ha sido la postura seguida tradicionalmente por la Sección 17ª de la Audiencia Provincial de Madrid. Así, esta última, en la sentencia 399/2013 de marzo afirma que «una vez que hemos llegado a la conclusión de que los artículos 379 y 383 del CP protegen el bien jurídico de la seguridad vial, sin perjuicio de que, además, y de forma secundaria, el art. 383 también pueda proteger el principio de autoridad, previendo una pena más grave y, por otro lado, también hemos concluido que en los hechos objeto de acusación sólo se puso en peligro en una ocasión la seguridad vial, no nos cabe duda que la condena por ambos delitos supone una clara vulneración del principio *non bis in ídem*. »

¹²⁶ Entre otras muchas, SAP de Madrid 778/2016, de 16 de diciembre, SAP de Sevilla 509/2015, de 28 de octubre, SAP de La Rioja 18/2014, de 12 de noviembre, SAP de Barcelona 202/2012, de 7 de febrero, SAP de Murcia 163/2016, de 11 de mayo.

pues se trata de dos comportamientos autónomos relacionados entre sí, siendo el segundo (desobediencia) consecuencia del primero (conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas u otras sustancias).

La nueva redacción del art. 383 CP, tras la entrada en vigor de la LO 15/2007, aprecia que la condena simultánea ante la concurrencia de las figuras delictivas en cuestión vulneraría el principio de *non bis in ídem*, reforzando la postura de aquellos que defendían la aplicación del concurso de leyes al proteger, ahora sí, la seguridad vial en ambos preceptos penales¹²⁷. No obstante, las opiniones siguen siendo disidentes y vamos a encontrar resoluciones judiciales que entiendan que los hechos son materialmente distintos con elementos objetivos bien diferenciados, sin conexión de progresión delictiva y producido en diferentes momentos aunque consecutivos¹²⁸.

Finalmente, la STS 419/2017, de 8 de junio¹²⁹, unifica los criterios en este ámbito tan problemático, rechazando la solución del concurso de leyes y proponiendo como solución final el concurso real¹³⁰. En primer lugar, manifiesta que hay una disimilitud de conductas típicas, puesto que es evidente que nos encontramos ante dos hechos diferentes (por un lado, conducir en las condiciones previstas en el art. 379.2 y, por otro lado, negarse a someterse a las pruebas legalmente previstas) y, por consiguiente, se excluye la posible infracción del principio *bis in ídem*¹³¹. Es más, aunque se admitiera la existencia de un solo bien jurídico -la seguridad vial-, el hecho de entender que el ataque a este se produce por conductas distintas

¹²⁷ Acuerdo de 25 de octubre de 2010 de la Junta de Magistrados de las Secciones Penales de la Audiencia Provincial de Valencia: «La condena por delito contra la seguridad del tráfico sobre acusación por doble delito al amparo de los artículos 379.2 y 383 del CP, determinará la imposición solamente de las penas señaladas en el segundo de los preceptos citados». En este sentido se pronuncian las sentencias de la AP de Valencia 104/2010, de 29 de diciembre, 29/2011, de 3 de enero, 356/2011, de 9 de mayo o 219/2012, de 13 de abril.

¹²⁸ En este sentido, un nuevo acuerdo, el acuerdo de 16 de junio de 2014 de la Junta de Magistrados del orden penal de la AP de Valencia, dio un giro a la solución pactada en 2010, optando por la tesis del concurso real: «La conducción no puede castigarse con el art. 383 CP, ni el hecho de la negativa con el art. 379.2 CP, e igualmente tampoco puede absolverse por la conducción y condenarse por la negativa [...]»;

¹²⁹ La sentencia de la Audiencia de instancia condenó al acusado como autor de un delito contra la seguridad del tráfico (art. 379.2 CP) y como autor de un delito de desobediencia del art. 383 del CP. El recurrente entiende que no cabe la condena conjunta por ambos delitos ya que ello vulneraría el principio de *non bis in ídem*; en este contexto cita como precedentes jurisprudenciales respaldan su tesis las sentencias 171/2015, de 11 de marzo, y 113/2012, de 4 de septiembre, de la sección 17ª de la AP de Madrid.

¹³⁰ Sentencias recientes que aplican el concurso real: SAP de Madrid 180/2018; SAP de Girona 267/2019; SAP de Zaragoza 56/2018; etc.

¹³¹ Para que concorra un supuesto de *bis in ídem* en el plano sustantivo se requiere que sea castigado un sujeto dos veces por unos mismos hechos, esto es, ha de concurrir una identidad de sujeto, hecho y fundamento (SSTC 2/1981, 154/1990, 204/1996, 177/1999, 2/2003, 180/2004, 1/2009 y 77/2010).

y de maneras diversas lleva a concluir que tampoco se quebranta de manera alguna el principio del *non bis in idem*. Además, entiende que el bien protegido no es exactamente el mismo, puesto que el art. 383, además de proteger la seguridad del tráfico vial, salvaguarda el principio de autoridad porque, pese a que ya no se remita al art. 556, califica el precepto como una “modalidad singularizada” de desobediencia. En último término, niega igualmente la vulneración del principio de proporcionalidad cuando quepa la aplicación conjunta en régimen de concurso real de los preceptos en cuestión, y ello porque la punición acumulada de ambos tipos es imprescindible si se quiere reforzar con mayor eficacia la tutela penal de los bienes jurídicos personales así como por la transcendencia de la prueba preconstituida al inicio de la investigación, la cual va a permitir dilucidar la existencia del delito previsto en el art. 379.2. En definitiva, podemos concluir que efectivamente existe compatibilidad entre el delito del art. 379.2 CP y el de negativa a la práctica de la prueba de alcoholemia.

Asimismo, cuando aquel conductor que se niegue a someterse a las pruebas legales establecidas haya sido detectado conduciendo a velocidades excesivas o de forma manifiestamente temeraria o con consciente desprecio para la vida de los demás, se dará igualmente el concurso de delitos.

8. DELITO DE CONDUCCIÓN SIN PERMISO (ART. 384 CP)

Sabemos que la obtención o tenencia del permiso de conducción no garantiza nada, pues es posible que alguien que nunca ha conseguido el permiso correspondiente conduzca muy bien y con sumo cuidado, sin provocar el menor riesgo, mientras que aquel que lo posee lo haga desastrosa y peligrosamente¹³². No obstante, la conducción de vehículos a motor y ciclomotores es una actividad reglada, prohibida con carácter general, cuya realización requiere la superación de unas pruebas y la demostración de determinados conocimientos sobre la normativa de tráfico y habilidades para el manejo de vehículos a motor o ciclomotores, debiendo materializarse dicha autorización en un documento expedido por el organismo público competente. El permiso y la licencia de conducir, por tanto, son documentos públicos expedidos por autoridad competente que facultan a su legítimo titular para conducir vehículos a motor y ciclomotores por las vías públicas¹³³.

Se trata de una de las modalidades delictivas con más vaivenes legislativos. Así, los orígenes del delito de conducir sin haber obtenido nunca la licencia de conducción se remontan al CP de 1928¹³⁴, aunque si bien esta infracción desapareció del CP de 1932 así como del CP de 1944 por carecer los mismos de tipos penales relativos al tráfico. En 1950, con la Ley sobre Uso y Circulación de vehículos de Motor, el legislador recupera el delito de conducir sin permiso por entender que hay una necesidad de sancionar adecuadamente a aquellos que utilizan ilegítimamente los vehículos¹³⁵. Finalmente, en la Ley 3/1967 y en la LO 8/1983 se destipificó, pasando a ser un mero ilícito administrativo¹³⁶.

¹³² ORTS BERENGUER, Enrique (autor); González Cussac, José Luis (coordinador). *Derecho Penal Parte Especial*, Tirant lo Blanch (ed.), 2019, p. 642.

¹³³ GARCÍA DEL BLANCO, Victoria; GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, María; MARTÍN LORENZO, María; SANZ DÍEZ DE ULZURRUM LLUCH, Marina. Ponencia “Delitos contra la seguridad vial”, en *SIMEPROVI*, 2013. Págs. 7-8.

¹³⁴ Artículo 574. «El que condujere los vehículos o aparatos de locomoción o transporte para cuya conducción se necesite aptitud determinada, sin certificación que acredite ésta, será castigado con la pena de dos meses y un día a un año de prisión y multa de 1.000 a 3.000 pesetas.»

¹³⁵ Artículo 3. «el que condujere un vehículo a motor sin estar legalmente habilitado para ello, será castigado con la pena de arresto mayor o multa de mil a diez mil pesetas.»

Artículo 12. «El que quebrantare la sanción gubernativa de privación temporal o definitiva del permiso de conducción, será castigado con la pena de arresto mayor y multa de mil a cinco mil pesetas [...] Si el quebrantamiento fuere de sanción impuesta por sentencia judicial, se aplicarán las penas del párrafo anterior conjuntamente.»

¹³⁶ Exposición de Motivos de la Ley 3/1967: «atendiendo así a un sentimiento generalizado en los medios forenses y doctrinales, que no ha podido apreciar en tal conducta algo más que un ilícito administrativo.»

No obstante, la reforma de 2007 volvió a introducir en el CP la figura de la conducción sin permiso o con permiso retirado en el art. 384¹³⁷, con el fin de *«definir con mayor rigor todos los delitos contra la seguridad en el tráfico y los relacionados con la seguridad vial, evitando que determinadas conductas calificadas como de violencia vial puedan quedar impunes»* y siendo posteriormente modificado por la LO 5/2010, con la finalidad de otorgar una mayor discrecionalidad al juez. Así, el precepto pasa a contemplar actualmente como penas alternativas la pena de prisión, la de multa y la de trabajos en beneficio de comunidad.

El actual precepto incluye varios supuestos en este tipo penal, castigando a aquel que: 1º) conduzca un vehículo de motor o un ciclomotor tras la pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente; 2º) conduzca un vehículo de motor o un ciclomotor después de haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial; o 3º) al que condujere sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.

En el primer supuesto, pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, nos encontramos ante una norma penal en blanco, de tal modo que deberemos acudir a la legislación administrativa para conocer el baremo de pérdida de puntos, en particular hemos de acudir a lo previsto en los arts. 60 y 63 de la Ley de Tráfico (RDL 339/1990, de 2 de marzo)¹³⁸.

En ellos, se hace mención del sistema de licencia y permiso de conducción por puntos, introducido por la Ley 17/2005, de 19 de julio. Cada conductor dispone de 12 puntos, los cuales irá perdiendo si comete las infracciones previstas en el Anexo II de la LTV. Con esta regulación se pretende sensibilizar a los conductores reincidentes y modificar aquellos comportamientos infractores, de manera que puedan llegar incluso a perder el permiso de conducir con la suma de infracciones y la pérdida del crédito en puntos.

Por lo que respecta a la privación cautelar o definitiva del permiso o licencia por decisión judicial, podemos incluir dentro de esta conducta tanto conducción realizada tras la privación

¹³⁷ Artículo 384. *«El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días.»*

¹³⁸ El art. 60.4 LSV, con carácter general, condiciona la vigencia del permiso o la licencia de conducción a que su titular no haya perdido todos los puntos legalmente asignados, así como el sistema de pérdida y reasignación de los mismos.

cautelar que ordena discrecionalmente el juez después de haber cometido un delito contra la seguridad vial como aquella conducción quebrantando una condena que impone dicha privación como pena principal. Se castiga, igualmente, a aquel que conduzca tras haber sido privado administrativamente del permiso o licencia para conducir en un procedimiento contencioso-administrativo.

Finalmente, la conducta de conducir sin haber obtenido nunca el permiso o licencia de conducción integra aquella conducción de vehículos a motor o ciclomotor sin permiso de conducir por no haberlo obtenido nunca, así como la conducción de aquellos tipos de vehículos diferentes al que se tiene la licencia.

Surge una duda respecto de si nos encontramos ante un delito de peligro abstracto o si se trata de un delito formal que solamente protege el orden administrativa. El TS, en su sentencia del 26 de abril de 2017, unifica doctrina respecto a la interpretación del precepto debatido en el sentido de que, de la lectura del mismo, no se observa la exigencia de que se produzca un peligro para la seguridad vial, sino que únicamente se exige la conducción de un vehículo de motor sin el permiso correspondiente. De tal modo que, la conducción de vehículos a motor o ciclomotores, sin la correspondiente habilitación administrativa, constituirá el delito previsto en el art. 384, sin perjuicio de que se infrinja o no alguna norma o de que se haya generado un riesgo concreto o abstracto. TRAPERO BARREALES¹³⁹ entiende que el delito de conducción sin permiso es un delito de desobediencia en todos sus aspectos, pues así lo expresa incluso el propio legislador en la Exposición de Motivos de la LO 15/2007.

Asimismo, en cuanto al bien jurídico protegido por este delito, cabe manifestar que es complicado considerar que se tutela la seguridad vial, pues el precepto no exige que la conducción suponga peligro alguno para la seguridad en el tráfico o para la vida e integridad física del resto de usuarios de la vía. Sin embargo, hemos de considerar que, efectivamente, pese a lo dicho anteriormente, el bien jurídico protegido es la seguridad vial, en cuanto que el precepto penal presenta la conducta típica de los delitos que protegen la seguridad vial: la conducción de vehículos de motor o ciclomotores.

¹³⁹ TRAPERO BARREALES, María A. *Los delitos contra la Seguridad Vial ¿Una reforma de ida y vuelta?*, Tirant lo Blanch (ed.), Valencia, 2011. Pág. 342

Aquella persona privada del permiso o que nunca lo ha obtenido que conduzca un vehículo a motor o un ciclomotor en un espacio abierto al uso público, durante un cierto tiempo, recorriendo tal distancia que se pueda percibir que dicha conducta ocasiona un riesgo probable para los demás, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días. No será necesario que se cree un riesgo para un bien jurídico concreto o para la seguridad vial en general, sino que el precepto trata la conducta como un delito de peligro abstracto.



(fuente: Tráfico y Seguridad Vial/Dlirios)

En el supuesto de que el conductor realizara la acción de manera habitual o en diferentes días, si éste es interceptado en varias ocasiones conduciendo sin autorización para ello, estará realizando el tipo del art. 384 CP varias veces. La solución en estos supuestos se puede entender como un concurso de delitos, en virtud de lo dispuesto en el art. 73 del CP, o bien como la existencia de la continuidad de la conducta delictiva del art. 74 del CP.

Si el sujeto, a mayores de realizar el tipo del art. 384 CP, llevará a cabo alguna de las conductas penadas en los artículos anteriores, entonces se entenderá que estamos ante un concurso ideal (medial) de delitos.

Finalmente, también puede ocurrir que el sujeto activo de la conducta tipificada por el art. 384 CP falsifique un carnet de conducir para eludir a la policía, de manera que, junto al delito del art. 384, concorra un delito de falsedad documental, concurrencia que será resuelta a través de un concurso real de delitos.

9. DELITO DE OCASIONAR UN GRAVE RIESGO PARA LA CIRCULACIÓN (ART. 385 CP)

El art. 385 CP tipifica la conducta de aquel que origine un grave riesgo para la circulación, bien colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio, bien no restableciendo la seguridad de la vía cuando recaiga en el mismo dicha obligación.

A continuación, analizamos las diferentes conductas penadas¹⁴⁰. En primer lugar, el párrafo 1º, castiga a todo aquel que coloque en la vía obstáculos imprevisibles, originando por consiguiente un grave riesgo para la circulación. Por obstáculo se entiende todo objeto material abandonado o colocado a propósito para impedir o dificultar el tráfico, cuya presencia no puede ser prevista por un individuo medio.

El precepto, en su párrafo 1º, también castiga a aquel que derrama sustancias deslizantes o inflamables, originando un grave riesgo por tratarse de sustancias aptas para los efectos de deslizamiento o incendio de vehículos o usuarios de la vía.

Asimismo, el párrafo 1º, penaliza aquella conducta consistente en cambiar el sentido de la señalización, retirar dicha señalización -con o sin ánimo de lucro-, o anular la señalización, es decir, hacerla inservible para su fin, haciendo de la señal relativa a la seguridad vial una señal engañosa, inservible o desaparezca, generando con dicha conducta un peligro grave para la circulación del tráfico.

Cuando el párrafo 1º del precepto hace referencia a “cualquier otro medio”, deberemos entender este comportamiento como todo acto susceptible de alterar de forma efectiva la seguridad vial que, además, debe tener alguna similitud con los comportamientos descritos. Tales comportamientos pueden ser, *por ejemplo*, tirar piedras sobre la vía pública o contra los vehículos, jugar a los “toros” con los vehículos, correr con patines por una autopista, etc.

¹⁴⁰ ÁLVAREZ RODRIGUEZ, José Ramón. *Delitos contra la seguridad vial: especial referencia a la conducción influenciada desde la perspectiva penal, procesal y policial*. Ed. TECNOS, 2019. Págs. 644-645.

Por último, el número 2º de este precepto equipara a estas conductas activas un delito de comisión por omisión¹⁴¹ cuando se cree un grave riesgo a la circulación por no reestablecer la seguridad de la vía. Castiga no solo la omisión del que haya creado el riesgo, sino también de quien tenga “obligación de hacerlo”, siempre y cuando esta no suponga un peligro para uno mismo o para otros. Aunque, en realidad, parece más apropiado encajar la conducta en un delito de omisión pura¹⁴², en cuanto que lo que castiga el precepto en líneas generales es el no restablecer la seguridad de la vía, sin exigirse ningún resultado concreto.

La tipificación exige, en primer lugar, que se lleve a efecto cualquiera de las conductas indicadas y, en segundo lugar, que el riesgo que se origine sea grave y concreto. En este sentido, no basta con la mera probabilidad de producción de un peligro, sino que será necesario que se produzca una situación objetivamente peligrosa para la vida e integridad de las personas que trascurren por la vía¹⁴³. Quedan así excluidos, *por ejemplo*, los meros retrasos producidos por conducir a velocidad reducida provocando atascos.

Por supuesto, para que se pueda condenar al sujeto por estas acciones u omisiones, será necesario que el sujeto pueda restaurar la seguridad, ya que en caso contrario no incurrirá en responsabilidad, siempre y cuando haga lo posible por avisar a quien tiene los medios para hacerlo así como a los usuarios de la vía que corren tal riesgo.

En ambos casos, se requiere que exista dolo. Teniendo lugar todos los aspectos que acabamos de tratar, la pena impuesta para el sujeto que origine un grave riesgo para la circulación de alguna de las maneras indicadas en este delito será de pena de prisión de seis meses a dos años o de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficios de la comunidad de diez a cuarenta días.

¹⁴¹ Los delitos de comisión por omisión (u omisión impropia) son delitos de resultado, los cuales exigen que del no hacer se origine un resultado de riesgo.

¹⁴² En los delitos de omisión pura se castiga la no realización de una determinada conducta, independientemente de que de ese *no restablecer* produzca o no un resultado.

¹⁴³ ORTS BERENGUER, Enrique (autor); GONZÁLEZ CUSSAC, José Luis (coordinador). *Derecho Penal Parte Especial*, Tirant lo Blanch (ed.), 2019. Pág. 643-645.



(fuente: Tráfico y Seguridad Vial/Dlirios)

La relación entre ambos párrafos del precepto es de alternatividad, de manera que la aplicación de uno excluye la del otro. Si el sujeto comete el delito del apartado número 1, no tiene la obligación que exige la conducta del apartado número 2, ya que en estos casos el tipo penal del apartado 1 al ser de acción desplaza al segundo, de omisión, que aparece como un simple agotamiento del comportamiento activo¹⁴⁴. En consecuencia, si se aprecia uno de ellos no será posible condenar al mismo sujeto por el otro.

Este precepto está excluido de la regla concursal prevista en el art. 382 CP, aunque podrá entrar en concurso con el art. 263.4, el cual prevé el delito de daños contra un bien de uso público o común, cuando se destruyeren por ejemplo señales. Igualmente, si como consecuencia de la creación del riesgo grave se ocasionare un resultado lesivo para la vida o integridad de las personas, estaremos ante un concurso ideal entre el precepto de delito contra la seguridad vial y este (art. 77 CP), y si se origina un delito de daños se remitirá al art. 8 CP.

¹⁴⁴ SAP de Barcelona 793/2015, de 9 de octubre.

10. EL NUEVO DELITO DE FUGA INTRODUCIDO POR LA REFORMA DE 1 DE MARZO DE 2019 (ART. 382 BIS CP)

El Código de Circulación de 1934 regulaba, en su art. 49¹⁴⁵, una sanción administrativa para aquel que no se parare, escapare o se intentara escapar acto seguido de la producción de un accidente, así como para el que no procediera a prestar ayuda a las personas que hubieran resultado heridas tras el mismo.

Con la Ley de 9 de mayo de 1950, sobre uso y circulación de vehículos a motor se estableció como delito formal, pasándose a denominar delito “de fuga” y castigando a todo aquel que abandonare el lugar del accidente, hubiera o no peligro. Posteriormente, la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, en su art. 7¹⁴⁶ tipificó no sólo la omisión del deber de socorro a la víctima por él causada sino también la omisión de socorro a las víctimas causadas por un comportamiento ajeno.

Con la posterior Ley 3/1967, de 8 de abril, sobre modificación de determinados artículos del Código Penal y de Ley de Enjuiciamiento Criminal, desapareció el delito “de fuga”, pasando desde entonces a regularse en la legislación administrativa de forma exclusiva¹⁴⁷. Las conductas que anteriormente constituían una omisión específica del deber de socorro en materia de circulación de vehículos pasan a integrarse en el delito común de omisión del deber de socorro entonces vigente (art. 489 bis, párr. 3º)¹⁴⁸.

¹⁴⁵ Art. 49 del Código de Circulación de 1934: « a) *Todo conductor de un vehículo cualquiera que, sabiendo que ha causado u ocasionado un accidente, no se pare, escape o intente escapar para eludir la responsabilidad penal o civil en que pueda haber incurrido, será castigado con 100 pesetas de multa, sin perjuicio de las demás responsabilidades que resulten de la aplicación de las leyes vigentes.*

b) *En caso de accidente con desgracias, el conductor del vehículo que lo haya causado debe proceder a prestar auxilio a las personas que hubiesen resultado lesionadas, y si fuera preciso, conducirá a éstas en su propio carruaje al lugar más próximo en que puedan ser asistidas.»*

¹⁴⁶ Art. 7 de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre: « *El conductor de un vehículo de motor que pudiendo hacerlo no socorriese a las víctimas causadas con ocasión de la circulación, o que siendo solicitado para ello no lo hiciere, será castigado con la pena de arresto mayor y multa de cinco mil a cincuenta mil pesetas.*

Se aplicará al conductor la pena de prisión menor y privación del permiso de conducir de dos a diez años en caso de que se tratara de víctima causada por él.

Las mismas penas de privación de libertad se impondrán al dueño o usuario del vehículo que no ordenase al conductor que le está subordinado la prestación de aquel socorro. »

¹⁴⁷ DE VICENTE MARTÍNEZ, Rosario. *Siniestralidad vial, delitos imprudentes y fuga*. REUS (ed.), 2019. Págs 125-127.

¹⁴⁸ BENÍTEZ ORTÚZAR, Ignacio F.: “Notas críticas a la política criminal en materia de seguridad vial”, en *Libro Homenaje al Profesor Diego-Manuel Luzón Peña con motivo de su 70º aniversario (Vol. II)*, REUS (ed.), 2020. Pág. 1409.

El fundamento de la nueva tipificación de la conducta de abandonar el lugar del accidente (*hit and run*) lo encontramos reflejado en el Preámbulo LO 2/2019: lo que el legislador quiere sancionar es «*la maldad intrínseca en el abandono de quien sabe que deja atrás a alguien que pudiera estar lesionado o incluso fallecido, la falta de solidaridad con las víctimas, penalmente relevante por la implicación directa en el accidente previo al abandono, y las legítimas expectativas de los peatones, ciclistas o conductores de cualquier vehículo a motor o ciclomotor, de ser atendidos en caso de accidente de tráfico*». Penaliza la falta de solidaridad con las víctimas, ya fueren peatones, conductores o ciclistas, pero que en cualquier caso esperan ser atendidos lo más pronto posible tras haber sufrido un accidente. La finalidad de esta incorporación no es otra que tutelar aquellos bienes jurídicos más esenciales, como puede ser la vida de la víctima, frente a los ataques más graves e intolerantes¹⁴⁹. Esta figura delictiva se encuentra dentro del campo de excepciones a los principios y planteamientos consolidados del Derecho positivo, obligando al conductor a que permanezca en el lugar del siniestro, para facilitar la investigación sobre el mismo, con repercusiones en el establecimiento de posibles responsabilidades, civiles, administrativas y/o penales, con lo que se excepciona el planteamiento tradicional sobre la impunidad del autoencubrimiento¹⁵⁰.

Se trata de colmar una presunta laguna de punibilidad en este ámbito, tipificando aquellos supuestos en los que el delito de omisión de deber de socorro preveía la impunidad, esto es, aquellos supuestos en los que la víctima moría en el acto, de manera que se entendía que en esta situación la persona no se encontraba en peligro manifiesto y grave y, por ende, no eran punibles por no concurrir los requisitos necesarios. Asimismo, se prevé la necesidad de reincorporar este delito en cuanto que también cabrá responsabilidad penal para quien omita el auxilio debido aunque se haya cerciorado de que la víctima está siendo atendida de forma efectiva y su presencia no proporciona nada. Según LANZAROTE MARTÍNEZ, no se trata de un deber de socorro sino de un deber de permanencia en el lugar de los hechos, de permanecer junto a la víctima, aunque no se haga nada o con independencia de la eficacia que pueda tener su auxilio¹⁵¹.

¹⁴⁹ BENÍTEZ ORTÚZAR, Ignacio F.: “Notas críticas a la política criminal en materia de seguridad vial”, en *Libro Homenaje al Profesor Diego-Manuel Luzón Peña con motivo de su 70º aniversario (Vol. II)*, REUS (ed.), 2020. Pág. 1409.

¹⁵⁰ TRAPERO BARREALES, María A. “Comentario urgente sobre la reforma penal vial y otros aspectos controvertidos”, en *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, 2019, núm. 21-11. Pág. 39.

¹⁵¹ DE VICENTE MARTÍNEZ, Rosario. *Siniestralidad vial, delitos imprudentes y fuga*. REUS (ed.), 2019. Pág. 134.

El delito de fuga o de abandono del lugar del accidente es un delito cercano pero diferente al delito de omisión del deber de socorro¹⁵². En cuanto a las similitudes, en ambos casos la víctima aparece con la producción de un accidente de un vehículo a motor o ciclomotor, accidente tras el cual surge un deber de detención para proceder al auxilio de la víctima. La relación entre uno y otro es de subsidiariedad¹⁵³:

- En primer lugar, el art. 195 se aplicará cuando la víctima esté en situación de peligro manifiesto y grave y desamparada mientras que el art. 382 bis sanciona la simple fuga, no exige por tanto que la víctima se encuentre desamparada y en peligro manifiesto y grave.
- Asimismo, en el delito de omisión del deber de socorro será impune aquel que abandone el lugar del accidente cuando la víctima haya fallecido o esté siendo atendida. En cambio, aún cuando la víctima haya fallecido o esté siendo atendida, será castigado en virtud del art. 382 bis aquel que abandone el lugar del accidente.
- El delito de omisión del deber de socorro exige una conducta omisiva sobre el deber de socorrer a una persona en peligro manifiesto y grave y desamparada. Por el contrario, el delito de fuga es un delito de acción, no de omisión, que exige la realización de una conducta, la conducta de huir o abandonar el lugar de los hechos.

Los supuestos en que concurran los delitos de fuga o abandono del lugar a la vez con los delitos de omisión del deber de socorro no serán sancionados por las dos infracciones penales, sino solo por la segunda. Con ello se demuestra que, efectivamente, con el delito de fuga no se pretende reforzar penalmente la obligación de colaborar con las autoridades en la averiguación del siniestro vial¹⁵⁴, sino que se limita a sancionar al conductor que abandona el lugar donde ha causado un accidente. Aunque cabe defender la tesis de que en el delito de omisión del deber de socorro del art. 195.3 CP hay un deber adicional que recae sobre el sujeto activo, el deber de mantenerse en el lugar del suceso para el esclarecimiento de los hechos y, eventualmente, el deber de resarcimiento a la víctima, cuyo incumplimiento, en unión de los deberes de socorro vulnerados por el garante, genera una sanción penal

¹⁵² DE VICENTE MARTÍNEZ, Rosario. *Siniestralidad vial, delitos imprudentes y fuga*. REUS (ed.), 2019. Págs 139-140.

¹⁵³ MUÑOZ CONDE, Francisco. *Derecho Penal Parte Especial*. Tirant lo Blanch (ed.), 2019. Págs. 646-648.

¹⁵⁴ En este supuesto, en el cual se pretenden proteger bienes jurídicos diferentes entre ambas modalidades delictivas (por un lado, la solidaridad con las víctimas y, por otro, la colaboración con las autoridades en la investigación), se debería proceder a la aplicación de las reglas del concurso de delitos.

agravada¹⁵⁵. La concurrencia de ambos delitos se resuelve como un concurso de normas, en virtud del principio de subsidiariedad (art. 8.2 CP), castigando únicamente la conducta del art. 195 CP.

Sujeto activo del delito previsto en el art. 382 bis del CP es aquel conductor del vehículo a motor o ciclomotor que abandona voluntariamente el lugar donde ha provocado, ya sea por imprudencia o por caso fortuito, un accidente, siempre y cuando no haya riesgo propio ni de tercero, el sujeto que abandona el lugar haya provocado un accidente en el cual se haya causado la muerte de una o varias personas o lesiones constitutivas de un delito del art. 152.2, y que no se aplique al supuesto el delito de omisión del deber de socorro a una víctima de accidente (art. 195.3 CP). Por el contrario, no incurrirá en este delito aquel conductor que se encuentra a la víctima fallecida o con lesiones causadas por un tercero, pues el tipo penal se limita a los casos de abandono de las víctimas causadas por el propio conductor.

Si como consecuencia del accidente se producen únicamente lesiones de carácter leve o daños sobre las cosas, será de aplicación el derecho administrativo sancionador. Igualmente, de la redacción del precepto se entiende que cuando se produzcan las lesiones previstas en los arts. 147.1, 149 o 150, debidas a una imprudencia grave del conductor, se aplicará específicamente el art. 152.2, en vez de el art. 152 en general, de manera que excluye de su ámbito de aplicación aquellas víctimas de accidentes producidos por una imprudencia grave aunque puedan resultar con lesiones de carácter grave o menos grave. Respecto a esta previsión del art. 328 bis, en cuanto a su específica remisión al 152.2, TRAPERO BARREALES entiende que en el caso de causación imprudente se abarca cualquier clase o modalidad de imprudencia, puesto que si se incluye lo menos -accidente fortuito- también se ha de incluir lo más. A su juicio, en relación con las lesiones, manifiesta que el que se aluda al art. 152.2 en el delito de fuga es simplemente para concretar la clase de resultado lesivo que ha de producirse en el afectado por el siniestro, esto es, cualquiera de los previstos en los arts. 147.1, 149 y 150¹⁵⁶.

¹⁵⁵ TRAPERO BARREALES, María A. “Comentario urgente sobre la reforma penal vial y otros aspectos controvertidos”, en *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, 2019, núm. 21-11. Pág. 44

¹⁵⁶ JUANATEY DORADO, Carmen; DOVAL PAIS, Antonio: “Algunos comentarios críticos sobre la reforma del régimen de los resultados lesivos por imprudencia en la conducción y la sanción del abandono del lugar del accidente (LO 2/2019), en *Libro Homenaje al Profesor Diego-Manuel Luzón Peña con motivo de su 70º aniversario (Vol. II)*, REUS (ed.), 2020. Pág. 1694.

En cuanto al tipo subjetivo del delito de fuga, se requiere el dolo, en cuanto que la conducta de abandonar el lugar del accidente es voluntaria y consciente, además de diferente e independiente de la conducta previa que ha provocado el accidente de circulación por imprudencia o de manera fortuita. El dolo, respecto del entorpecimiento de la acción, ha de ser, al menos, eventual, esto es, el conocimiento base debe abarcar tanto el haber causado el accidente como la existencia de personas fallecidas o lesionadas.

Hemos examinado que este precepto califica el delito de fuga como delito de propia mano, de manera que el abandono provocado por el acompañante del conductor¹⁵⁷ no puede ser castigado, por actuar el conductor en un error de tipo que excluye el dolo¹⁵⁸. Tampoco puede ser castigado el acompañante, ni como partícipe, porque estaría induciendo a que el autor cometa un hecho atípico (por falta de dolo), ni como autor mediato, porque en el no concurre la cualidad exigida para la autoría, no es el conductor¹⁵⁹.

El legislador ha distinguido las penas previstas entre el sujeto activo que abandona el lugar tras un accidente imprudente del que abandona el lugar tras haber cometido un accidente fortuito. En el primer supuesto, se prevé una pena conjunta de la pena de prisión de seis meses a cuatro años y de la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a cuatro años. En caso de que el accidente hubiera sido fortuito, la pena será de tres a seis meses de prisión y de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de seis meses a dos años.

Si, además de abandonar el lugar del accidente, se cometiera un delito contra la seguridad vial, el art. 382 bis CP operaría en concurso real con el hecho delictivo contra la seguridad vial que se hubiere cometido.

La regulación legal respecto a esta conducta reprochable socialmente es notablemente criticada. Así, especialistas en materia de derecho penal, como pueden ser CARMEN

¹⁵⁷ Es el acompañante del conductor el que hace la comprobación del estado en que ha quedado la víctima después del siniestro causado por el conductor, y hecha la comprobación indica al conductor que siga circulando porque no ha sucedido nada, o el hecho es levísimo, la víctima está perfectamente.

¹⁵⁸ Sea el error vencible o invencible, el resultado es el mismo, la atipicidad de la conducta, pues el delito de fuga es doloso.

¹⁵⁹ TRAPERO BARREALES, María A. “Comentario urgente sobre la reforma penal vial y otros aspectos controvertidos”, en *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, 2019, núm. 21-11. Pág. 47-48.

JUANATEY DORADO y ANTONIO DOVAL PAIS¹⁶⁰, entienden que la aprobación de nuevas leyes que pueden ser asociadas inequívocamente a determinados acontecimientos sociales ante los que la opinión pública demanda¹⁶¹, irreflexivamente por falta de conocimientos específicos sobre la cuestión, es una línea ya común de actuación, que descuida la calidad de las leyes y el legislador, aun sabiendo que no es buena solución para el problema, satisface igualmente dichas demandas. Lamentablemente, esta es la forma de legislar española de las dos últimas décadas: reformas a golpe de demanda social, con poca reflexión acerca de su auténtica necesidad, con excesos sobre los límites del *ius puniendi*, con una más que deficiente técnica legislativa y con insignificantes o nulos periodos de *vacatio legis*.

Por otro lado, si examinamos el Preámbulo de la LO 2/2019, la razón de ser de esta reforma es la demanda social existente frente al incremento de accidentes en los que se ven implicados peatones y ciclistas, sin embargo los datos estadísticos del momento en que se inicia la tramitación parlamentaria de esta ley muestran lo contrario, pues en ellos podemos observar un descenso tanto del número de fallecidos y de heridos por accidentes de tráfico¹⁶², así como del número de procedimientos penales en los que se investigan las fugas tras el siniestro vial.

¹⁶⁰ JUANATEY DORADO, Carmen; DOVAL PAIS, Antonio: “Algunos comentarios críticos sobre la reforma del régimen de los resultados lesivos por imprudencia en la conducción y la sanción del abandono del lugar del accidente (LO 2/2019)”, en *Libro Homenaje al Profesor Diego-Manuel Luzón Peña con motivo de su 70º aniversario (Vol. II)*, REUS (ed.), 2020. Págs. 1679-1680 y 1689-1691.

¹⁶¹ La LO 2/2019, de 1 de marzo, sirve para dar respuesta a la solicitud de varios colectivos de víctimas que, tras la reforma llevada a cabo por la LO 1/2015, de 30 de marzo, iniciaron la campaña “Por una ley más justa” que tuvo notable repercusión en redes sociales y, asimismo, contó con el apoyo de destacadas figuras del deporte. VIDALES RODRÍGUEZ, CATY: “El delito de abandono del lugar del accidente: un análisis orientado a las consecuencias”, en *Libro Homenaje al Profesor Diego-Manuel Luzón Peña con motivo de su 70º aniversario (Vol. II)*, REUS (ed.), 2020. Pág. 1986.

¹⁶² Fuente: Anuario estadístico de accidentes 2017, en DGT (<https://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/anuario-estadistico-accidentes/>; <https://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/anuario-estadistico-de-accidentes/Anuario-estadistico-de-accidentes-2017.pdf>).

Se produce una reducción del número de accidentes con víctimas en el año 2017, respecto al año 2016, con ciento veintinueve accidentes menos. Así, en 2016 las víctimas fueron 102.362, mientras que en 2017, que es cuando se inicia la tramitación parlamentaria, fueron 102.233.

En cuanto al número de víctimas, tanto en vías interurbanas y urbanas, también podemos corroborar dicha disminución: mientras que en el año 2016 hay 142.200 víctimas, en el año 2017 nos encontramos 140.992.

Asimismo, este precepto regula conductas “de fuga” que ya son sancionadas administrativamente, sin que el legislador ofrezca razones satisfactorias, fundadas y contrastadas, para la introducción de las mismas en el Derecho penal.

- En primer lugar, el legislador justifica la introducción de este tipo penal como objeto de sanción de la maldad intrínseca de las personas, pero el abandono del lugar no necesariamente se debe a la maldad de la persona, pues normalmente las razones de abandonar el lugar del accidente son cuestiones de elusión de la responsabilidad o el temor que crea el verse involucrado en un accidente al ser provocado por algún tipo de imprudencia u otras razones que nada tienen que ver con la bondad o maldad de las personas.
- También se alude en el preámbulo a la falta de solidaridad con las víctimas, pero debido a su subsidiariedad con el delito de omisión del deber de socorro parece que este deber de solidaridad respecto de algunas víctimas no tiene suficiente entidad como para constituir un bien jurídico penal sino que más bien se debería englobar, a juicio de los catedráticos Carmen Juanatey y Antonio Doval, en el Derecho administrativo, puesto que éste tiene los medios necesarios para prevenir y sancionar estas conductas.

11. VEHÍCULO A MOTOR O CICLOMOTOR COMO INSTRUMENTO DEL DELITO. DECOMISO (ART. 385 BIS CP)

Todo delito doloso lleva aparejada una posible pena accesoria, la pérdida del instrumento con el que se efectuó el delito cometido. Para los hechos previstos en este Capítulo se considera que tiene carácter de “instrumento del delito”, a los efectos de los arts. 127 y 128, el vehículo a motor o ciclomotor utilizado en su comisión.

No obstante, el juez podrá abstenerse de decretar el comiso cuando el instrumento del delito sea de lícito comercio y su valor no guarde proporción con la naturaleza o gravedad de la infracción penal, o se hayan satisfecho completamente las responsabilidades civiles. Ello implica que no siempre se decomisa el vehículo de motor o ciclomotor tras cometer alguno de los delitos previstos en este capítulo, sino que dependerá de la peligrosidad del vehículo de motor o ciclomotor. En concreto, va a depender de la posibilidad de que vuelva a ser utilizado en la realización de una conducta antijurídica; el vehículo de motor o ciclomotor, para que sea objeto del decomiso, se ha de considerar peligroso para un bien jurídicamente protegido¹⁶³.

¹⁶³ Se celebraron en León unas jornadas, los días 25 y 26 de enero de 2009, a las que asistieron 50 fiscales delegados en materia de seguridad vial. Estas jornadas finalizaron con la publicación de un documento, el cual muestra supuestos en los que se recomienda el decomiso del vehículo a motor o ciclomotor: «(...) serían datos que no aconsejarían el comiso la difícil situación económica o laboral del penado. También su opción por vehículos y planteamientos tendentes a una conducción con energías alternativas y respetando el medio ambiente. Por el contrario lo recomendarían la utilización de inhibidores de radares o de vehículos con placas de matrículas alteradas para no ser captados por ellos. Asimismo las manipulaciones en el automóvil (vehículos tuneados) y la emisión de sustancias contaminantes por encima de los límites exigidos».

12. SUPUESTOS ATENUADOS (ART. 385 TER CP)

El art. 385 ter del CP prevé la posibilidad de que el Juez o Tribunal, motivándolo en sentencia, atenúe la pena de prisión en un grado en los delitos previstos en los arts. 379, 383, 384 y 385 del CP en función de la menor entidad del riesgo causado y de las restantes circunstancias del hecho.

En virtud del principio de proporcionalidad, este tipo privilegiado se prevé respecto de los delitos que el mismo menciona, para evitar excesos punitivos y conseguir una mayor individualización de la pena.

Podemos analizar una serie de causas modificativas de la responsabilidad criminal que, a la hora de valorar la responsabilidad del conductor, podrían tener relevancia¹⁶⁴:

- Tras la reforma del código en materia de seguridad vial, apenas puede contemplarse la aplicación de ninguna circunstancia atenuadora cuando la conducción de forma temeraria se lleva a cabo bajo los efectos de sustancias tóxicas, sin llegar las mismas a anular la capacidad de comprender y querer, aunque sí cabría su aplicación en supuestos limitados cuando la ingesta sea de tal grado que esté totalmente desconectada de la decisión de conducir temerariamente. Tampoco cabría aplicar en este aspecto la teoría de la *actio libera in causa*, puesto que el dolo va referido al momento en que, consciente de que va a conducir, bebe de forma que se ve alterada su capacidad, con independencia de que haya buscado dicha situación con el propósito de cometer la infracción.
- El autoencubrimiento impune únicamente operará en los casos de huida o elusión de la policía (delito de desobediencia), excluyendo aquellas conductas que en la fuga pongan en peligro o lesionen bienes jurídicos.
- Por encontrarse en una situación excepcional de estado de necesidad, en contadas circunstancias, el conductor de un vehículo no prioritario puede invocar esta circunstancia excepcional, puesto que se exige que en dicha situación no pudiera acudir a otro medio así como deberá haber atendido a determinadas normas de circulación y advertir a los demás de su especial situación.

¹⁶⁴ ÁLVAREZ RODRIGUEZ, José Ramón. *Delitos contra la seguridad vial: especial referencia a la conducción influenciada desde la perspectiva penal, procesal y policial*. TECNOS (ed.), 2019. Págs. 307-314.

- Los vehículos de carácter prioritario, tales como los vehículos de los servicios de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento así como los de asistencia sanitaria, podrán circular por encima de los límites de velocidad, prestando especial cuidado en todo caso a las intersecciones y a las señales de los semáforos y utilizando siempre las señales luminosas y acústicas.
- Quien realice la parte positiva del injusto en cumplimiento de un deber o en el ejercicio legítimo de su derecho. Para que esta circunstancia opere se exige que la acción se ejecute por la Autoridad o sus agentes en el ejercicio de la función pública, que el uso de la fuerza o el comportamiento violento sean necesarios por existir una agresión y proporcionados a la misma, que la autoridad o sus agentes actúen con la voluntad de cumplir su deber y no por móviles ajenos a la función pública.

Las circunstancias que pueden modificar las responsabilidad criminal de aquel conductor que conduce a una velocidad excesiva o bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas son las siguientes¹⁶⁵:

- o Como causas de exención de la responsabilidad, se contemplan las siguientes conductas:
 - Cuando en el momento de llevar a cabo la conducta delictiva, el sujeto activo se halla en un estado de intoxicación plena como consecuencia del consumo de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas u otras con análogos efectos (art. 20.2 CP).
 - Cuando se produce un supuesto de estado de necesidad, de manera que el conductor ha de realizar dicha conducta delictiva para salvar un bien jurídico igual o superior categoría. *Por ejemplo*, el conductor realiza una conducción excediendo los límites marcados reglamentariamente con la finalidad de trasladar lo más rápido posible a una persona que ha sufrido un infarto de miocardio.
 - Como consecuencia del cumplimiento de un deber o el ejercicio legítimo de un derecho, oficio o cargo (art. 20.7 CP). En realidad, en el supuesto de que un policía condujera un coche patrulla influido por el consumo de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas u otras con análogos efectos para poder alcanzar a unos peligrosos delincuentes que huyeran, *por ejemplo*, en ningún supuesto quedaría amparada su conducta por ese cumplimiento de su deber en este

¹⁶⁵ ÁLVAREZ RODRIGUEZ, José Ramón. *Delitos contra la seguridad vial: especial referencia a la conducción influenciada desde la perspectiva penal, procesal y policial*. TECNOS (ed.), 2019. Págs. 221-224.

precepto porque estatualmente está expresamente prohibido el consumo de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas, especialmente durante el servicio.

- Es causa de atenuación de la responsabilidad la embriaguez o la toxicomanía. Sin embargo, el TS manifiesta que difícilmente puede aceptarse una atenuante de esta naturaleza, pues al producirse la consumación con la realización de la conducta sin necesidad de un ulterior resultado, tanto la frustración como la tentativa, constituyen ya la consumación¹⁶⁶.

Cuando se aprecia la concurrencia de los arts. 379.2 y 383, en pocas ocasiones se apreciará la aplicación del art. 385 ter CP. En tal sentido se pronuncia la SAP de Madrid 158/2011, de 26 de abril: *«La sala entiende que el recurrente no es merecedor de la rebaja en un grado prevista en el actual artículo 385 ter del CP – introducido por la LO 5/2010- en atención a la menor entidad del riesgo causado y a las demás circunstancias del hecho, desde el momento en el que ha sido condenado por dos infracciones, no solo circular bajo los efectos del alcohol sino además negarse a someterse a la prueba de detección del alcohol».*

¹⁶⁶ SSTS 6 de marzo de 1948, 9 de octubre de 1953, 8 de julio de 1963, 2 de junio de 1965, entre otras.

13. CONCLUSIONES

Los comportamientos del conductor en la carretera preocupan al legislador desde hace décadas, ya que, pese a que los medios de comunicación muestran día tras día escenas y tragedias horribles en este ámbito, no somos capaces de sensibilizarnos, de poner remedio al número de muertos y de heridos graves que cada accidente de tráfico provoca en las carreteras. Por todo ello, porque cada muerte suma una pérdida en la que no hay vuelta atrás, es necesario combatir este fenómeno que destruye vidas y familias mediante iniciativas estatales, así como iniciativas de todas aquellas autoridades responsables de la seguridad vial y demás grupos sociales implicados, tales como fabricantes, autoescuelas, aseguradoras, etc. Igualmente, se podrían implantar talleres educativos en las escuelas para que futuros conductores fueran concienciados desde la infancia acerca de las consecuencias que tiene la utilización incorrecta de un vehículo a motor, y para que los mismos empleen el vehículo de forma idónea y responsable; en definitiva, mostrarles que la vida no es un videojuego, y que si corren, derrapan o hacen maniobras peligrosas en la vida real las consecuencias también serán reales y en la mayoría de los casos irreparables.

El legislador intenta poner remedio a las cifras de siniestralidad tan elevadas que encontramos en este ámbito, castigando aquellos comportamientos que provocan o favorecen las catástrofes viarias. No obstante, pese a que las penas previstas para los delitos contra la seguridad vial cada vez son mayores, es evidente que parecen no ser suficientes, de manera que -en mi opinión- esta agravación de las medidas punitivas previstas en el CP debería ser complementada con la aseveración de otras medidas de *lege ferenda* que puedan resultar útiles: control en la aplicación de las normas; mantenimiento de las carreteras, establecer el derecho administrativo sancionador como herramienta para prevenir y oprimir conductas infractoras, controlar la velocidad mediante radares automáticos, eliminar los puntos negros, sistemas automáticos en los vehículos para controlar la velocidad, etc. Igualmente, las normas actuales podrían ser aplicadas con mayor rigor, e incluso podría llegarse a dictar normas nuevas con el fin de reducir al máximo los accidentes de tráfico. Así, el límite actual de 0,5 gr/l de alcohol en sangre podría reducirse a la mitad o, es más, podría imponerse la tasa CERO, como ya sucede en los países nórdicos.

Si las medidas administrativas no se agravan a la par que las penas previstas en el CP, las cuales refuerzan, entonces no sirve de nada, pues lo ideal -a mi parecer- para reducir al

máximo la cifra de siniestralidad sería llevar tales medidas al límite. Con ello, por ser los factores que más se repiten, considero que, al igual que se está llevando al extremo el control de la velocidad imponiendo el famoso “límite 30” en ciudad, debería suceder lo mismo con la tasa de alcohol y drogas tóxicas, debiendo poner las autoridades la “tasa CERO”. Si tales medidas, junto con las demás previstas legalmente, fueran estrictamente controladas, considero que los cambios a corto plazo serían notables, dando paso a la deseada seguridad vial. Todo lo cual unido al trabajo desarrollado alrededor de los futuros conductores desde la infancia a nivel educativo, podría llevar en un futuro cercano a una reducción del problema de la seguridad vial a niveles mínimos.

14. BIBLIOGRAFÍA

- ALCÁCER GUIRAO, Rafael. “Embriaguez, temeridad y peligro para la seguridad del tráfico. Consideraciones en torno a la reforma del delito de conducción temeraria” en *La ley penal: revista de derecho penal, procesal y penitenciario*, N° 10, 2004.
- ÁLVAREZ RODRIGUEZ, José Ramón. *Delitos contra la seguridad vial: especial referencia a la conducción influenciada desde la perspectiva penal, procesal y policial*. TECNOS (ed.), 2019.
- BENÍTEZ ORTÚZAR, Ignacio F.: “Notas críticas a la política criminal en materia de seguridad vial”, en *Libro Homenaje al Profesor Diego-Manuel Luzón Peña con motivo de su 70º aniversario (Vol. II)*, REUS (ed.), 2020.
- JUANATEY DORADO, Carmen; DOVAL PAIS, Antonio: “Algunos comentarios críticos sobre la reforma del régimen de los resultados lesivos por imprudencia en la conducción y la sanción del abandono del lugar del accidente (LO 2/2019)”, en *Libro Homenaje al Profesor Diego-Manuel Luzón Peña con motivo de su 70º aniversario (Vol. II)*, REUS (ed.), 2020.
- LORENZO SALGADO, José Manuel: “La relación concursal entre los artículos 379.2 y 383 del Código Penal”, en *Libro Homenaje al Profesor Diego-Manuel Luzón Peña con motivo de su 70º aniversario (Vol. II)*, REUS (ed.), 2020.
- MAGRO SERVET, Vicente. “La inminente reforma penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor”, en *Diario La Ley*, N° 9304, 2018.
- MAGRO SERVET, Vicente. “¿Cómo se van a tramitar ahora las reclamaciones por accidente de tráfico en la vía penal?”, en *Diario La Ley*, N° 9370, 2019.
- MUÑOZ CONDE, Francisco. *Derecho Penal Parte Especial*. Tirant lo Blanch, 2019.
- OBREGÓN GARCÍA, Antonio. “Los concursos entre delitos contra la seguridad vial y delitos de resultado lesivo tras las últimas reformas penales: estudio del artículo 382 del Código Penal”, publicado en *Revista jurídica Universidad Autónoma de Madrid*, 2012, N° 25.
- ORTS BERENGUER, Enrique. “Delitos contra la seguridad colectiva (y III): Delitos contra la seguridad vial” publicado en GONZÁLEZ CUSSAC, José Luis (coord.), *Derecho Penal Parte Especial*, Tirant lo Blanch (ed.), 2019.
- SANZ MULAS, Nieves. *Los delitos contra la seguridad en el tráfico. El inmutable alejamiento del principio de lesividad penal, en dos décadas de reformas penales*, 20º Congreso Universitario de Alumnos de Derecho Penal Salamanca, Comares (ed.), 2008.

- SERRANO GÓMEZ, Alfonso; SERRANO MAÍLLO, Alfonso. “La reforma de los delitos contra la seguridad vial”, publicado en *RDUNED. Revista de derecho UNED*. N° 3, 2008.
- TORÍO LÓPEZ, Ángel, “Los delitos de peligro hipotético”, publicado en *Anuario de derecho penal y ciencias penales*, tomo 34, 1981.
- TRAPERO BARREALES, María A. *Los delitos contra la Seguridad Vial ¿Una reforma de ida y vuelta?*, Tirant lo Blanch (ed.), Valencia, 2011.
- TRAPERO BARREALES, María A. “Comentario urgente sobre la reforma penal vial y otros aspectos controvertidos”, publicado en *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, 2019, N° 21-11.
- DE VICENTE MARTÍNEZ, Rosario. *El delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia o de detección de drogas*. Bosch (ed.). Barcelona, 2012.
- DE VICENTE MARTÍNEZ, Rosario. *Alcohol, drogas y delitos contra la seguridad vial*. REUS (ed.), 2018.
- DE VICENTE MARTÍNEZ, Rosario. *Siniestralidad vial, delitos imprudentes y fuga*. REUS (ed.), 2019.
- VIDALES RODRÍGUEZ, CATY:: “El delito de abandono del lugar del accidente: un análisis orientado a las consecuencias”, en *Libro Homenaje al Profesor Diego-Manuel Luñón Peña con motivo de su 70º aniversario (Vol. II)*, REUS (ed.), 2020.

15. JURISPRUDENCIA

- STS de 1461/2000 de 27 de septiembre.
- STS 1030/2001, de 29 de mayo.
- STS 2251/2001, de 21 de noviembre.
- STS 1/2002, de 22 de marzo.
- STS 561/2002, de 1 de abril.
- STS 2632/2002, de 15 de abril.
- STS 1209/2009, de 4 de diciembre.
- STS 1019/2010, de 2 de noviembre.
- STS 713/2014, de 22 de octubre.
- STS 468/2015, de 16 de julio.
- STS 107/2017, de 28 de marzo.
- STS 2012/2017, de 26 de abril.
- STS 419/2017, de 8 de junio.
- STS 463/2017, de 15 de junio.

- STS 64/2018, de 6 de febrero.
- STS 184/2018, de 17 de abril.
- STS 2139/2020, de 25 de junio.
- STS 314/2021, de 15 de abril.