



Universidad de Valladolid

Facultad de Derecho

**Grado en Derecho y Administración y
Dirección de Empresas**

**Título del Trabajo Fin de Grado:
El tratamiento penal de la
Seguridad Vial**

Presentado por:

Cynthia Antolino Cuadrado

Tutelado por:

Tomás Montero Hernanz

Valladolid, 20 de junio de 2020

ABREVIATURAS	4
RESUMEN	6
INTRODUCCIÓN	7
BREVE REFERENCIA HISTÓRICA	8
ANÁLISIS DEL VIGENTE MARCO NORMATIVO	9
DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL QUE CONSISTEN EN CONducir	10
1. Delito de conducción a velocidad excesiva (Art. 379.1 CP)	12
1.1. Conducta típica	14
1.2. Tipo subjetivo	19
1.3. Prueba de velocidad	20
2. Delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas (Art. 379.2 CP)	21
2.1. Conducta típica	22
2.2. Tipo subjetivo	26
3. Delito de conducción con temeridad manifiesta y poniendo en concreto peligro la vida o integridad personales (Art. 380 CP)	27
3.1. Conducta típica	27
3.2. Tipo subjetivo	33
3.3. Sujetos	33
3.4. Penas	34
4. Delito de conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida de los demás (Art. 381 CP)	34
4.1. Tipo objetivo	36
4.2. Tipo subjetivo	36
4.3. Sujetos	37
4.4. Penalidad	37
5. Delito de conducción sin permiso o con el permiso retirado (Art. 384 CP) 39	
5.1. Pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida de la totalidad de los puntos asignados legalmente: la desobediencia a la autoridad administrativa	42
5.2. Privación cautelar o definitiva del permiso por decisión judicial: la desobediencia a la autoridad judicial	43
5.3. Conducción sin haber obtenido nunca el permiso: la desobediencia a un mandato legal	44
5.4. Causas modificativas de la responsabilidad penal	47

6.	Concurso de delitos	48
6.1.	Mención especial al artículo 382 CP.....	49
DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL QUE NO CONSISTEN EN CONducir.....		51
1.	Delito de fuga o abandono del lugar del accidente (Art. 382 bis CP)	51
1.1.	Conducta típica.....	53
1.2.	Tipo subjetivo	54
1.3.	Sujetos	54
1.4.	Penalidad.....	55
2.	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 agente de autoridad (Art. 383 CP)	55
2.1.	Dudas acerca de la constitucionalidad del delito de negativa a someterse a las pruebas para la comprobación de las tasas de alcohol y la presencia de drogas u otras sustancias.....	56
2.2.	Conducta típica.....	57
2.3.	Tipo subjetivo	60
2.4.	Sujetos	60
2.5.	Causas modificativas de la responsabilidad penal	61
2.6.	Penalidad.....	61
3.	Delito de creación de un grave riesgo para la seguridad vial (Art. 385 CP).....	62
4.	El comiso del vehículo.....	64
DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL DESDE UNA ÓPTICA PENITENCIARIA.....		65
CONCLUSIONES.....		67
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....		69
1.	Libros y revistas	69
2.	Páginas web	71

ABREVIATURAS

Art.: Artículo

BOE: Boletín Oficial del Estado

CE: Constitución española.

CEA: Comisariado Europeo del Automóvil

CP: Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

CSVCD: Comisión no permanente sobre Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico

DGT: Dirección General de Tráfico

g/l: gramos por litro

mg/l: miligramos por litro

núm.: número

LECrim: Ley de Enjuiciamiento Criminal

LO: Ley Orgánica

LSV: 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

km/h: kilómetros por hora

p./pp.: página/páginas

PROSEVAL: Programa de Intervención Psicoeducativa en Seguridad Vial

RGC: Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación.

SAP: Sentencia de la Audiencia Provincial.

ss.: siguientes

STC: Sentencia del Tribunal Constitucional.

STS: Sentencia del Tribunal Supremo.

STSJ: Sentencia del Tribunal Superior de Justicia

TASEVAL: Talleres de Seguridad Vial

TS: Tribunal Supremo.

THC: tetrahidrocannabinol

UE: Unión Europea

RESUMEN

El presente trabajo versa sobre los delitos contra la seguridad vial que existen en el ordenamiento jurídico español, partiendo de una primera distinción entre los delitos contra la seguridad vial que consisten en conducir y los que no consisten en conducir. La siniestralidad vial provoca cientos de fallecimientos y heridos en nuestro país a lo largo del año, siendo una de las principales causas de muerte no natural en las sociedades modernas. En base a ello, a lo largo de las páginas se irá haciendo un repaso de los delitos que se contemplan para castigar a aquellos que por su conducta generan una mayor probabilidad de provocar esos accidentes y las consecuencias que ello tiene.

ABSTRACT

This project deals about crimes against road safety, which exist in the Spanish legal system. It is firstly based on the distinction between crimes against road safety that consist on driving and the ones that do not. Road accidents cause hundreds of deaths and injuries in our country every year, being one of the main causes of unnatural death in modern societies. Based on this, through this pages, a review will be made of the crimes that are contemplated to punish those who by their behaviour may have caused those accidents and the consequences they have.

PALABRAS CLAVE

Seguridad vial, delito, conductor, alcohol, drogas, prueba de alcohol, velocidad, negativa, permiso de conducir, peligro, conducción temeraria y fuga.

KEY WORDS

Road safety, crime, driver, alcohol, drugs, breath test, speed, negative, driving license, danger, reckless driving and escape.

INTRODUCCIÓN

La seguridad vial en España ha experimentado una evolución muy importante en los últimos años, sobre todo, desde la entrada en el nuevo siglo. Sin embargo, sigue existiendo un problema muy grave, tal y como señaló la Organización Mundial de la Salud que llegó a considerar la seguridad vial como un “gravísimo problema de salud pública”, que requiere de soluciones en sus cuatro ámbitos, la vía y el entorno, el vehículo, el factor humano y, finalmente, la norma y su control, siendo este último elemento el que ocupa la redacción de mi trabajo.

Como también se ha señalado por otras organizaciones, como las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico, la seguridad vial es de la incumbencia de todos los participantes de la sociedad, cada uno desde su posición. Si nos fijamos en ese último elemento que hemos señalado en el párrafo anterior, será necesario, por un lado, que los poderes públicos aprueben normas relativas a conseguir una menor incidencia de los accidentes de tráfico y, por otro lado, que los ciudadanos sean responsables y cumplan dichas normas, pues de lo contrario se deberán enfrentar a unas consecuencias que, como ya veremos, siguen una tendencia a ser cada vez más graves.

El trabajo recogerá también la visión de estos delitos desde el punto de vista penitenciario, conociendo las cifras de internos en los centros penitenciarios condenados por alguno de estos delitos, así como las acciones que se llevan a cabo para evitar la reincidencia de los conductores.

Finalmente decir que, a lo largo de las líneas, se hará un repaso por los diferentes tipos penales que castigan las conductas dañosas con la seguridad vial, recogidos en los artículos 379 a 385 ter del Código Penal, distinguiéndolas de aquellas que solamente constituyen una infracción administrativa. Esto obligará a que en ciertos momentos se haga menciones a normas propias del Derecho Administrativo, las cuales serán necesarias para una correcta comprensión del contenido. Asimismo, se recogerán distintas líneas doctrinales que puedan seguir algunos autores en cuestiones que generen algún tipo de discusión, y se hará mención a la jurisprudencia de los órganos judiciales españoles.

BREVE REFERENCIA HISTÓRICA

En la actualidad, en el ordenamiento jurídico español los Delitos contra la Seguridad Vial se encuentran ubicados en los artículos 379 a 385 ter del Capítulo IV, “De los delitos contra la seguridad vial” del Título XVII del Código Penal¹, “Delitos contra la seguridad colectiva” dentro del Libro II “Delitos y sus penas”. Pese a ello, esta regulación ha sufrido de bastantes cambios a lo largo de la historia, aun tratándose de un delito con poca trayectoria en el tiempo dado que los vehículos a motor no se generalizaron hasta el siglo XX a diferencia de otros delitos, como puede ser el asesinato, que aparecieron a la par que las propias sociedades civilizadas.

Para el correcto estudio de una materia es esencial ubicarla en el tiempo, por ello, voy a hacer un pequeño repaso a la breve historia de estos delitos. En un primer momento, las sanciones eran únicamente administrativas, teniendo entonces textos como los Reales Decretos de 23 de julio de 1918, 29 de octubre de 1920 y 24 de noviembre de 1922 que se unificaron por el Reglamento de 1926 y que, posteriormente dieron lugar al Código de Circulación de 25 de diciembre de 1934. El primer Código Penal en el que se trata de esta materia es el de 1928 en el que aparece una rudimentaria regulación de los delitos por alcohol y drogas y en el que solo aparecían tipificados los delitos por exceso de velocidad y con temeridad. En 1950 entra en vigor la Ley del Automóvil, de 14 artículos, que ya contempla los delitos imprudentes por generación de peligro con vehículo, y que es considerada el germen de la actual regulación. En dicha ley ya se castigaba la conducción “bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes” con la pena de arresto mayor o multa de 1.000 a 50.000 pesetas. En 1962 la ley del Automóvil fue derogada por una nueva, la Ley de 24 de diciembre de ese año sobre el “Uso y Circulación de Vehículos a motor”. Con la aprobación del Código Penal de 1995 aparecen nuevos delitos como el de la negativa a realizarse las pruebas de alcoholemia o el de conducir sin permiso y se establecen las penas de privación de libertad o multa en función de la gravedad. En ese momento ya estamos dentro de la UE y su influencia en toda la legislación española siempre es notable².

¹ Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal (BOE núm. 281, de 24 de noviembre de 1995).

² GARCÍA PERERA, Gustavo. J. *Evolución de los delitos contra la seguridad vial en España. Influencia de la legislación europea* (trabajo fin de grado). Universidad de las Palmas de Gran Canaria, 2011. pp. 7-8.

Ya en este siglo han acontecido reformas del Código Penal que también han afectado a este tipo de delitos siendo una muy importante la motivada por la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre en materia de seguridad vial. La gran reforma del Código Penal de 2015 por la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo no supuso ningún cambio en la regulación de estos delitos más allá de la derogación del Libro II y, con ello, de las faltas. Más recientemente, en 2019 con la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente, se ha incluido un nuevo tipo penal como es el de abandono del lugar del accidente incluido en el artículo 382 bis del Código. El contenido de tales modificaciones se irá desarrollando en este trabajo a medida que se vayan explicando cada uno de los tipos penales contra la seguridad vial, pero hay que tener en cuenta que la mayoría de los preceptos incluyen normas penales en blanco que obligan a acudir a la regulación administrativa con el fin de hacer una interpretación lo más correcta posible de la norma. Algunas de estas leyes administrativas son el 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 (LSV), y el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación (RGC). Finalmente, por completar, a lo largo del extenso articulado de la Ley de Enjuiciamiento Criminal como materia procesal se regulan diversos aspectos relacionados con la seguridad vial que pueden ser relevantes para la comprensión de la materia.

ANÁLISIS DEL VIGENTE MARCO NORMATIVO

Este tipo de delitos se encargan de proteger un bien jurídico-penal muy concreto como es el de la seguridad vial al cual podemos calificar de bien jurídico colectivo y no de individual dada su importancia en el desarrollo de las sociedades, así como para el conjunto de los ciudadanos ya que todos los miembros de la sociedad tienen derecho a disfrutarlo, sin que nadie pueda ser excluido de su uso y, además, sin que exista rivalidad en el consumo, pues el uso o disfrute de la seguridad vial por parte de un individuo no solo no impide que otro individuo haga lo mismo, sino que es lo que en definitiva se busca. Por tanto, se puede decir que la seguridad vial es un bien jurídico de titularidad compartida por el conjunto de la sociedad y que obliga a todos los individuos a conducir con vehículos a motor por las vías públicas sin superar unos determinados niveles de alcohol y a respetar las velocidades fijadas.

De no respetar estas normas, en los tipos penales se establece que se habría cometido un delito contra la seguridad vial pese a que el sujeto infractor pudiera demostrar que objetivamente no había ningún peligro en su conducta.

Una vez analizado el bien jurídico en general que protege la seguridad vial vamos a ir conociendo de forma individualizada los delitos que se encuentran regulados en el sistema legislativo español, así como las penas que se podrían imponer en caso de incumplimiento. Con el objetivo de aportar la mayor claridad vamos a utilizar una clasificación muy didáctica de los diferentes delitos contra la seguridad vial que existen.

En primer lugar, encontraríamos los delitos que se relacionan con el conducir un vehículo a motor como son el delito de conducción a velocidad excesiva, el delito de conducción bajo el efecto de bebidas alcohólicas o drogas, el delito de conducción temeraria, el delito de conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida de los demás y el delito de conducción sin permiso o con el permiso retirado.

Por otro lado, aparecerían los delitos contra la seguridad vial en los que no se conduce ningún vehículo como el delito de fuga o abandono del lugar del accidente, el delito de negativa a someterse a las pruebas de detección de alcohol o drogas y el delito de creación de un grave riesgo para la seguridad vial. Y acabaremos este apartado con una pequeña mención al comiso del vehículo.

Finalmente, me parece interesante conocer cómo está la realidad de la situación penitenciaria española en relación con estos delitos.

DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL QUE CONSISTEN EN CONDUCIR

Dentro de este grupo de delitos contra la seguridad vial que consisten en conducir, más amplio que el de los delitos contra la seguridad que no consisten en conducir, aparecen una serie de elementos comunes presentes en todos ellos los cuales motivaron a crear esta categoría separada por parte de la doctrina penalista. Concretamente estos elementos

comunes son que la conducta típica consiste en la conducción, que el instrumento delictivo es un vehículo a motor y, por último, que el lugar en el que se comete el delito sea en una vía pública.

En relación con la conducta típica, el hecho de que digamos que es la conducción, nos lleva a que el sujeto infractor pueda ser, únicamente, el conductor. Al resto de los ocupantes del vehículo puede que se les condene a través de formas de participación como sucede en otros tipos penales, por ejemplo, si alguno de ellos indujo a cometer la conducta prohibida al conductor. Por tanto, son delitos de propia mano, porque no cabe la autoría mediata, aunque sí la coautoría o cualquier otra forma de participación dolosa en el delito. De hecho, si buscamos en la legislación, una vez delimitado quién puede ser el sujeto autor del hecho, cómo se define en las normas actualmente vigentes a los conductores, el Anexo 1.1 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LSV en adelante)³ nos dice que el conductor es la persona que “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”. Por tanto, en la propia definición del autor aparecen los supuestos de participación.

Por el lado del instrumento delictivo, el número 12 del Anexo I de la LSV define el vehículo a motor como el “vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores, los tranvías y los vehículos para personas de movilidad reducida”. Asimismo, se contempla la definición de ciclomotor en el número 9 entendiéndose por tal, a grandes rasgos, como el vehículo de dos, tres o cuatro ruedas cuya cilindrada sea inferior o igual a 50 cm³.

Y, por el lado del lugar en el que se realiza el delito todos tienen en común que es en la vía pública. Pese a que esto no se dice expresamente en ninguno de los tipos penales, es en la vía pública en el único lugar en el que se podría poner en riesgo el bien jurídico protegido. Además, en virtud del artículo 2 de la LSV el cual establece que sus preceptos

³ 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. (BOE núm. 261, de 31 de octubre de 2015).

“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”. Por tanto, parece que quedarían fuera las situaciones que acontecieran en vías o terrenos privados y los lugares cerrados al tráfico.

Una vez hecha esta breve introducción, vamos a desarrollar uno por uno los delitos.

1. Delito de conducción a velocidad excesiva (Art. 379.1 CP)

La invención y posterior extensión de los vehículos a motor en las sociedades modernas supuso todo un hito en el desarrollo de la vida de los seres humanos gracias a la mayor velocidad que conseguían en comparación a los medios de transporte que se utilizaban hasta esos momentos. Sin embargo, pese a las grandes ventajas que ello generó contribuyendo a la expansión económica y a la globalización con el correspondiente ahorro de tiempo también trajo consigo efectos no deseados como son los siniestros de tráfico, los muertos y los heridos⁴. Según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT) y del Comisariado Europeo del Automóvil (CEA), una de las principales causas de fallecimientos en las carreteras españolas es el exceso de velocidad, correspondiendo esta causa a un 30% del total de los accidentes mortales, relacionándose con al menos uno de cada siete accidentes con víctimas y siendo también una de las principales causas de los accidentes que solo producen daños materiales. Además, la velocidad no solo es causante de los accidentes, sino que también agrava las consecuencias de estos⁵.

Puesta de manifiesto su gran relevancia en la práctica, el artículo 379.1 del Código Penal recoge este delito imponiendo, incluso, penas de privación de libertad. Concretamente 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

⁴ Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico. *Cuestiones de seguridad vial*. Madrid, España: DGT, 2018. p. 88.

⁵ MENDOZA, Irene. *Exceso de velocidad: multas y penas de cárcel*. 26 de agosto, 2015. Auto10.

interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años”.

La previsión para castigar dicha conducta fue introducida con la Ley Orgánica 15/2007 de 30 de noviembre en materia de seguridad vial obra de la Comisión no permanente sobre Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico (CSVCD) que se constituyó en el Congreso de los Diputados en el año 2004 a causa de la creciente preocupación por el aumento de las lesiones y fallecimientos en las carreteras españolas⁶.

Con esta reforma de artículo único al Código Penal, la cual gozó en su momento de un amplio consenso parlamentario, se buscaba definir con mayor rigor los delitos que afectaban al bien jurídico en cuestión, intentando con ello que ninguna conducta de este tipo pudiera quedar sin castigo. Con anterioridad, el artículo 379 únicamente recogía el delito de conducción bajo el efecto de bebidas alcohólicas o drogas, sin embargo, el legislador español consideró que la conducción a velocidad excesiva suponía un peligro tan importante como el que puede generarse de estar el conductor bajo la influencia de determinadas sustancias, igualando, por tanto, las consecuencias de ambas situaciones.

La reforma era una demanda continua por parte de las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico y por la sociedad en general. Su aprobación fue muy aplaudida por estos grupos, alabando su carácter preventivo y disuasorio al implantar las penas de prisión para las conductas de conducción temeraria y a velocidad excesiva ya que consideraban que ello lograría aumentar la seguridad de los peatones y de los demás usuarios de las vías públicas, además de prevenir los accidentes de tráfico. Sin embargo, estas asociaciones no se han mostrado igual de contentas con la posibilidad de que algunas penas sean conmutadas con

⁶ HERNÁNDEZ-CARRILLO FUENTES, José María. “La reforma del Código Penal en materia de Seguridad Vial”. *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*. núm. 23, 2007, pp. 23-50.

trabajos en beneficio de la comunidad al considerar que ello desvirtúa en cierta forma el castigo y la finalidad pretendida de que los infractores no vuelvan a reincidir⁷.

1.1. Conducta típica

En virtud del artículo 379.1 CP como conducta típica tendríamos el conducir 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”. Por tanto, la persona que lleve a cabo esta conducta estaría cometiendo un delito doloso. En cuanto a la pena que se le impondría nos dice el precepto que “será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años”.

A diferencia del delito de conducción temeraria, que puede consistir también en conducir a una velocidad excesiva, en el que se exige poner en peligro concreto la vida o integridad de las personas, para el delito de conducción a velocidad excesiva basta con superar los límites establecidos en lo dispuesto en el artículo 379.1 CP. Podemos decir, por tanto, que el delito de conducción a velocidad excesiva es un delito de peligro abstracto. Hablamos de un peligro en general, sería como una presunción legal de riesgo puesto que el tipo penal no incorpora ese elemento del riesgo, aunque, por el contrario, el legislador sí objetiviza la peligrosidad al fijar esos límites máximos de velocidad que no pueden superarse delimitando las conductas que darían lugar a una infracción penal.

Se procura evitar a lo largo de los textos legales la presencia de delitos de peligro abstracto puesto que puede suceder que en ocasiones no haya una conducta de riesgo, pero aun así es castigada. El legislador español optó por incluir en nuestro Código Penal este delito de conducción a velocidad excesiva con esa característica de delito de peligro abstracto dada la importancia que anteriormente he indicado y buscando evitar que en algún caso se pueda

⁷ EFE. *Las víctimas del tráfico confían en que el número de muertos en 2007 baje de 3.000*. 5 de diciembre, 2007. El Mundo.

poner la vida de una persona en riesgo. Sin embargo, pese a ese carácter abstracto inicial, el legislador castiga solo el exceso de velocidad cuando supera la velocidad permitida en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana ofreciendo, sin duda, una seguridad jurídica demandada por el conjunto de la sociedad.

Pese a que la reforma fue generalmente aplaudida, una parte de la doctrina considera que se trataría de una incriminación innecesaria. La explicación estaría en que los supuestos más leves de conducción a velocidad excesiva se siguen castigando por la vía administrativa, mientras que los más graves podrían entrar en el delito de conducción temeraria tal y como ocurría antes del cambio legislativo. Lo que sí es del todo cierto es el gran paso que la reforma da en favor de la seguridad jurídica, sobre todo después de la Consulta 1/2006 de la Fiscalía General del Estado y de sentencias como la de Audiencia Provincial de Burgos del 12 de marzo de 2007⁸.

Por un lado, la Fiscalía General del Estado vio necesario presentar dicha consulta cuestionando si se podía considerar la conducción a una velocidad por encima de los 200 kilómetros por hora un delito de conducción temeraria e, incluso, de conducción temeraria con consciente desprecio por la vida de los demás. Pese a que se argumentaron los problemas que genera el conducir a gran velocidad, como son la reducción del campo visual y de la distancia de reacción del conductor ante cualquier obstáculo que pueda aparecer en la carretera, la ampliación de la distancia de frenado, así como en el caso de colisión el que aumente de forma importante la violencia del impacto, se entendía que sobrepasar esos límites de velocidad era simplemente un mero indicio de que la conducta pudiera ser delictiva, pero sería necesario también la puesta en peligro de la vida o la integridad de las personas, en definitiva, de un peligro concreto.

Por otro lado, en la SAP de Burgos 40/2007, de 12 de marzo, se resolvía el recurso de apelación interpuesto por un conductor al que se le condenó por un delito de conducción temeraria de vehículo a motor en Primera Instancia. Para comprender mejor la situación, conviene hacer un breve repaso a los hechos que acontecieron para que se produjese dicho

⁸ HERNÁNDEZ-CARRILLO FUENTES, José María. “Seguridad Vial, Velocidad y Reforma del Código Penal”. *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*. núm. 110, 2007, pp. 11-34.

escenario. Concretamente se detectó por un cinemómetro fijo que se encontraba en la carretera A-231 en dirección Burgos que un vehículo propiedad de una Sociedad Anónima conducía a una velocidad de 260 kilómetros por hora. El coche fue dado de alto por agentes de la Guardia Civil identificando tanto al conductor como al copiloto. El Juez de Primera Instancia consideró que el acusado, con dicha conducta, había puesto en riesgo tanto la vida de su copiloto como la de los mismos Guardias Civiles que le pararon, por lo tanto, que incurría en un delito de conducción temeraria.

La sentencia de la Audiencia Provincial, pese a que mantenía las pruebas que provocaron la condena en Primera Instancia se ampara en el propio atestado elaborado por la Guardia Civil para estimar el recurso interpuesto por el acusado y proceder a su consiguiente absolución. Según establece la sentencia del atestado se desprende que “el tramo de la vía era recto, siendo de día, con buena visibilidad, escasa circulación de vehículos y, además, la vía disponía de dos carriles en cada sentido (existiendo una mediana de separación), de tres metros sesenta centímetros cada uno, y el arcén izquierdo tenía una extensión de un metro y el derecho de dos metros y medio”. A mayores, cuando el exceso de velocidad fue detectado, y se dio el alto al vehículo por los agentes uniformados de la Guardia Civil, este “se detuvo entre unos 150 y 200 metros, una vez rebasados los referidos agentes, de forma normal, sin realizar virajes”. En cuanto a la puesta en riesgo de la vida e integridad física del copiloto, que fue entendida por el Juez de Primera Instancia, dice la Audiencia Provincial que “el acompañante declara que no se apercibió del exceso de velocidad, e iba hablando con el conductor”⁹.

Por todo ello, aunque al Audiencia Provincial de Burgos mantiene los hechos probados, no admite las conclusiones que se hacían en la sentencia recurrida sobre la puesta en peligro del copiloto y de los agentes de la Guardia Civil. Pese a ello, y esto es lo más relevante, admite que “la actuación del acusado, conduciendo el vehículo a una velocidad de 260 kilómetros por hora, constituye una conducta manifiestamente temeraria, al infringir gravemente las normas de circulación, y por ello crea un lógico sentimiento de rechazo y reproche en la mayoría de la sociedad”¹⁰. Sin embargo, no podían sancionar la conducta penalmente porque en ese momento se exigía el segundo requisito de la puesta en peligro

⁹ Ver Fundamento de Derecho Tercero.

¹⁰ Ver Fundamento de Derecho Cuarto.

concreto de la vida o integridad de las personas el cual no se daba aquí, así que hacían una llamada a su castigo en el ámbito del Derecho administrativo.

Desde la reforma de 2007 conductas como la que trata la sentencia son castigadas penalmente en virtud de este artículo 379.1 del Código Penal al superarse la velocidad permitida en vía interurbana, que normalmente son 120 kilómetros por hora, en más de 80 kilómetros por hora. Autores como MONTORO GONZÁLEZ¹¹ han puesto de manifiesto el “a mayor velocidad, mayores probabilidades de sufrir un accidente de tráfico y, asimismo, más graves son las consecuencias derivadas de este” siendo estas las razones que parece le han llevado al legislador a incriminar penalmente este comportamiento. Sin embargo, otros autores como SILVA SÁNCHEZ¹² advierten sobre el no caer en “administrativizar” el Derecho penal puesto que, aunque tenemos esta conducta que se castiga penalmente cuando se superan los 60 kilómetros por hora en vía urbana o en 80 kilómetros por hora en vía interurbana, tenemos que acudir a la normativa reglamentaria y administrativa ya que es ahí donde se recogen tanto el cómo se sabe ante qué tipo de vía estamos, si es urbana o interurbana, como las velocidades máximas a las que se puede conducir en los diferentes tipos de vía y, también, otras reglas relativas al tipo de vehículo y los conductores. Por tanto, estamos ante una ley penal, pero con una cláusula de remisión normativa de la LSV, así como al Reglamento General de Circulación.

En relación con la calificación de las vías para saber cuándo estamos ante una vía urbana y cuándo ante una vía interurbana debemos acudir al Anexo I del Texto Refundido de la LSV, apartados 72 y 73, donde se nos contienen las definiciones. Concretamente la vía interurbana será la vía pública situada fuera de poblado, mientras que la vía urbana serán las vías públicas situadas dentro de poblado, excepto las travesías. Por otro lado, en el Reglamento de Circulación va a ser donde se establezcan las velocidades máximas a las que se puede circular en función del tipo de vía, de hecho, el propio Texto Refundido de la LSV

¹¹ MONTORO GONZÁLEZ, Luis. Datos extraídos de su Comparecencia ante la Comisión no permanente sobre Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico del Congreso de los Diputados, de 28 de marzo de 2006. Diario de sesiones del Congreso de los Diputados; VIII Legislatura, núm. 537. pp. 3 y 4.

¹² SILVA SÁNCHEZ, Jesús María. *La expansión del Derecho penal. Aspectos de la política criminal en las sociedades postindustriales*. Madrid: Edisofer, 2001. pp. 131 y ss.

se remite a la normativa administrativa a este respecto en el artículo 21 apartado segundo. Por tanto, será en los artículos 48 y 50 del Reglamento donde aparezcan estos límites de velocidad:

- 1- En vías urbanas y travesías la velocidad máxima se establece, con carácter general, en 50 kilómetros por hora, salvo para los vehículos que transporten mercancías peligrosas, que circularán como máximo a 40 kilómetros por hora. Estos límites podrán rebajarse por las autoridades municipales competentes.

- 2- En vías interurbanas se diferencia entre las carreteras convencionales y luego las autopistas y autovías. Además, los límites de velocidad también diferirán en función del tipo de vehículo que se esté conduciendo.
 - a. En carreteras convencionales se establece un límite máximo de velocidad general de 90 kilómetros por hora para los turismos, las motocicletas, las autocaravanas de masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kilogramos, las pick-up, los autobuses, los vehículos derivados de turismo y vehículos mixtos adaptables. Para los camiones, tractocamiones, furgonetas, autocaravanas de masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, vehículos articulados, automóviles con remolque y resto de vehículos la velocidad máxima se fijará en 80 kilómetros por hora. Cuando la carretera cuente con una separación física de los dos sentidos de circulación, el titular de la vía podrá fijar un límite máximo de 100 kilómetros por hora para turismos, motocicletas y autocaravanas con masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kilogramos. La LSV añade una precisión para este tipo de vías permitiendo que las velocidades máximas fijadas puedan ser rebasadas en 20 kilómetros por hora por los turismos y las motocicletas cuando adelanten a otros vehículos que circulen a una velocidad inferior a la de ellos. Por último, al igual que hemos dicho para las vías urbanas, en las carreteras convencionales también se podrían limitar aún más las velocidades en función de una serie de circunstancias que se podrían dar en el tráfico.

 - b. En autopistas y autovías se fija un límite general en 120 kilómetros por hora para los turismos, motocicletas, autocaravanas de masa máxima autorizada

igual o inferior a 3.500 kilogramos y Pick-up, luego un límite de 100 kilómetros por hora para autobuses, vehículos derivados de turismo y vehículos mixtos adaptables y un último límite de 90 kilómetros por hora para los camiones, tractocamiones, furgonetas, autocaravanas de masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, vehículos articulados, automóviles con remolque y resto de vehículos.

Una vez que conocemos dichos límites podemos establecer a partir de qué velocidades se consideraría una conducta castigable con las penas establecidas en el artículo 379.1 del Código Penal teniendo en cuenta las diferencias entre los tipos de vía y de vehículos:

- 1- En vías urbanas a partir de los 100 kilómetros por hora para los vehículos de transporte de mercancías peligrosas y a partir de los 110 para el resto de los vehículos.
- 2- En vías interurbanas estaríamos hablando de:
 - a. En carreteras convencionales cuando se superen 170 kilómetros por hora para aquellos vehículos que tienen limitada su velocidad a los 90, y luego para los que la tengan limitada a 80, cuando superen los 160 kilómetros por hora.
 - b. En autopistas y autovías cuando se superen los 200 kilómetros por hora, para los que tenían limitación de 120, los 180 kilómetros por hora, para los que no podían sobrepasar los 100 y, por último, cuando se sobrepasen los 170 kilómetros por hora para aquellos que debían circular como máximo a 90.

1.2. Tipo subjetivo

La conducción a velocidad excesiva nos lleva a que estemos ante un delito doloso, alcanzando únicamente el dolo a esa conducción por la que se superan los límites establecidos, pero la relación subjetiva por la que se han podido causar lesiones o la muerte de una persona se entienden generalmente como imprudencia. Por esta razón, en el artículo 385 ter del Código Penal se contempla la posibilidad de que el Juez o Tribunal, razonándolo en la sentencia, puedan rebajar en un grado la pena de prisión en atención a la menor entidad del riesgo causado y a las demás circunstancias del hecho.

1.3. Prueba de velocidad

La velocidad a la que circulaba el vehículo en cuestión por una determinada vía se puede demostrar gracias a la medición a través de los cinemómetros o radares, considerándose la velocidad que se extraiga de dichos aparatos como una prueba de cargo determinante. Pese a ello, no siempre realizan mediciones perfectas por lo que hay que aplicar una serie de factores de corrección contenidos en Órdenes Ministeriales. Concretamente se nos dice que, si la velocidad del vehículo detectada por el cinemómetro es igual o inferior a 100 km/h, deben restársele 5 km/h si la medición la realizó en posición estática, o 7 km/h si la efectuó desde un vehículo en movimiento. Y si la velocidad supera los 100 km/h se aplicarán, respectivamente, los porcentajes del 5 o del 7%. Dichas correcciones son extremadamente importantes puesto que puede suponer el que una persona tenga que entrar en prisión¹³.

Finalmente indicar que estos instrumentos de medición encuentran su regulación principal en la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de metrología, conteniendo el régimen de la actividad metrológica en España, y la Orden del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio 3123/2010, de 26 de noviembre, en la que se establecen los requisitos que deben tener los cinemómetros para ser considerados como aptos para poder realizar las mediciones de velocidad.

Pese a su probada eficacia en la lucha contra los delitos de la seguridad vial, desde algunos sectores se mostraron, y se muestran aun en algún caso, críticos con estos instrumentos. Es el caso del Señor Huidobro, en su momento Presidente del RACE, quien en abril del 2006 en el Congreso de los Diputados consideraba que la presencia cada vez más habitual de los cinemómetros en las carreteras españolas, además de hacer menos necesaria la actuación de la policía, también dejaba de lado la identificación de los posibles infractores. Asimismo, criticaba que las notificaciones obligaban a quienes las recibían a decir si eran ellos

¹³ Ver Orden ITC/3123/2010, de 26 de noviembre.

los que efectivamente conducían en ese momento el vehículo o, por el contrario, era otra persona teniendo que implicarla irremediabilmente¹⁴.

En cuanto a las posibles soluciones se hablaba de que para saber si se ha pasado la frontera de la mera infracción administrativa al delito, no valdría únicamente con haber sido fotografiado por el radar, sino que tendría que perseguirse al vehículo, detenerlo e identificar al conductor buscando los testigos, si los hubiera, así como otras pruebas.

2. Delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas (Art. 379.2 CP)

Según la Memoria de la Fiscalía de la Seguridad Vial en el año 2018 se produjeron, solo por el consumo de alcohol y drogas, 56.473 condenas penales¹⁵. Además, de la Memoria del Instituto de Toxicología de ese mismo año se extrae que al 24% de los conductores que fallecieron por accidente de tráfico a los que se les realizó una autopsia, se les detectó alcohol en sangre. En total, por el consumo de alcohol o drogas al volante se realizaron 69.121 actuaciones, las cuales supusieron el 62% de todos los expedientes que se abrieron por delitos contra la seguridad vial. En definitiva, todos estos datos son una muestra fehaciente de la importancia de este delito en la sociedad española¹⁶.

Realmente aquí nos encontramos ante dos situaciones, la conducción bajo la influencia de drogas o bebidas alcohólicas y luego la conducción con una tasa de alcoholemia elevada. Estas conductas se castigan en virtud del artículo 379.2 del Código Penal,

¹⁴ HERNÁNDEZ-CARRILLO FUENTES, José María. “Seguridad Vial, Velocidad y Reforma del Código Penal”. *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*. núm. 110, 2007, pp. 11-34.

¹⁵ Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico. *Alcohol y drogas, los delitos más frecuentes*. Madrid, España: DGT, 2019.

¹⁶ Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico. *89.000 sentencias por delitos viales*. Madrid, España: DGT, 2019.

estableciéndose para ellas las penas que se contemplan en el apartado precedente del mismo artículo, es decir, en el artículo 379.1.

2.1. Conducta típica

Concretamente el artículo 379.2 CP establece que: “Con las mismas penas será castigado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro”. Estaríamos, por tanto, ante un delito de mera actividad, pues el conducir ya con esas tasas de alcohol o estar bajo los efectos de esas sustancias es por sí solo razón para que nos encontremos ante una conducta castigable en virtud del 379.2 CP. Además, se trata de un delito de peligro que no requiere un resultado de peligro concreto ni una lesión concreta de algún bien jurídico protegido.

Si ponemos atención a la literalidad del precepto podemos ver cómo en el primer inciso se está refiriendo a que el conductor debe conducir “bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas”, es decir, que no bastaría con que simplemente se hayan consumido. La jurisprudencia que se ha manifestado a este respecto ha entendido que sería necesario que se produzca una alteración de las facultades psico-físicas del conductor, ya sea porque muestre síntomas evidentes, porque la ingesta le esté provocando el llevar una conducción peligrosa, o por haber provocado un accidente¹⁷.

En relación con ello, me parece interesante comentar la STSJ de las Islas Baleares 101/2019, de 22 de marzo, en la que se resuelve sobre un despido a un conductor de autobuses que se vio envuelto en un accidente de tráfico en el que falleció un motorista. Realizadas las pruebas de alcohol y drogas, el conductor del autobús dio positivo en THC (tetrahidrocannabinol) y el motorista en cocaína. El Tribunal entiende que el dar positivo en esa prueba no es motivo suficiente para despedir al conductor puesto que tras los informes

¹⁷ IBERLEY. *Delito de conducción bajo los efectos del alcohol, drogas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas*, 2019. Iberley.

de los peritos se extrae que esas sustancias dejan huella en la sangre mucho tiempo después de su consumo, sin embargo, ello no quiere decir que se esté bajo sus efectos¹⁸.

En definitiva, para que pueda considerarse un delito deben concurrir cuatro elementos en la conducta que se lleve a cabo:

- 1- El sujeto activo del delito es el conductor del vehículo pues se trata de una conducta típica de mera actividad.
- 2- Que efectivamente se haya producido una ingesta de alcohol o de drogas y que, además, tal ingesta supere los límites que se señalan por la normativa administrativa.
- 3- Que se produzca una alteración en las facultades psíquicas y físicas, estando motivada dicha alteración por la ingesta de tales sustancias, lo cual produce mayores dificultades en la percepción de riesgos y en la reacción ante los mismos mientras se conduce.
- 4- Que se cree un riesgo real, potencial o abstracto para los bienes jurídicos protegidos.

Sin embargo, si continuamos con la lectura del artículo, en el segundo inciso del mismo la cosa cambia, pues ahí se contiene un tipo de carácter objetivo en el que se presume que el hecho de que el conductor supere esas tasas de alcohol en aire espirado o en sangre conlleva irremediamente una alteración de sus facultades. Este añadido al artículo fue introducido en la famosa reforma del 2007 de la que hemos hablado con anterioridad, tratándose también de una demanda de la sociedad española que veía día tras día como aumentaban los accidentes en los que había presencia de alcohol. Por ello, el llegar a esas tasas se configura como una presunción *iure et de iure* de afectación de las facultades, y la conducción se entendería como peligrosa.

A este respecto es interesante la STS 706/2012, de 24 de septiembre, en la que se juzgaba un caso en el que la tasa de alcohol que presentaba el acusado era inferior a las que

¹⁸ Ver Fundamento de Derecho Tercero.

aparecen mencionadas en el artículo. Pese a ello, el Tribunal Supremo dice que “aunque la tasa sea insuficiente para generar de forma automática responsabilidad penal según el texto del artículo 379 vigente desde la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, es una aseveración compartible: se fija la tasa objetivada en 0.60. Eso no excluye que con tasas inferiores se pueda llegar a una condena por el delito del artículo 379, si se demuestra la repercusión en la conducción”¹⁹.

Otra sentencia relevante y más actual es la STS 436/2017, de 15 de junio, en la cual se establece que el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas tiene, desde el año 2007 una tipicidad desdoblada²⁰:

- a) Se mantiene la modalidad clásica que se conceptúa como un delito de peligro hipotético o de peligro abstracto tipificado.
- b) Se introdujo la conducción por encima de una tasa objetiva que es considerada por unos como un tipo distinto y por otros como una presunción de la influencia de la ingesta del alcohol. Esta figura es más cercana a un delito de peligro abstracto, de peligro legalmente presumido.

Por ello, queda muy diluida la posibilidad de que la conducción tras haber ingerido bebidas alcohólicas no se castigue.

El principal problema que se planteó cuando se iba a introducir este segundo inciso fue el de determinar esas dosis que provocan que se entienda que el conductor ha cometido un delito pues, aunque se conoce que la ingesta de alcohol y demás sustancias no permitidas supone alteraciones en las facultades psíquicas, en los reflejos o en la atención, estas no afectan de la misma manera a todos, sino que dependerá a mayores de otras razones como pueden ser el peso, el sexo o la edad. Sin embargo, el atender a las circunstancias propias de cada persona dejaría una cierta inseguridad jurídica, por lo que se entendió que lo mejor era objetivar una tasa por parte del legislador a partir de la cual cualquier persona pudiera ser condenada.

¹⁹ Ver Fundamento de Derecho Primero.

²⁰ Ver Fundamento de Derecho Segundo.

En España se optó por diferenciar entre los distintos tipos de conductores las tasas máximas a las que pueden conducir fijándose estas en 0,5 gr/l de sangre o 0,25 mg/l en aire espirado para la población general de conductores, de 0,3 gr/l de sangre o 0,15 mg/l en aire espirado para los conductores profesionales y conductores noveles. A partir de esas tasas el conductor ya sería castigado, pero si cualquiera de ellos superase los 1,2 gr/l de sangre o los 0,6 mg/l en aire espirado entonces estaríamos ante la conducta que recoge expresamente el artículo 379.2 en su segundo inciso. Por tanto, el ordenamiento jurídico español nos ofrece tres niveles de intervención comenzando por la simple infracción administrativa cuando se superan las tasas máximas de alcohol fijadas, pasando a la condena en virtud del 379.2 primer inciso cuando se han superado esas tasas máximas y, además, se ha puesto en peligro la seguridad vial y, por último, el castigo por la vía del 379.2 segundo inciso cuando se superasen las tasas que expresamente se recogen en ese artículo sin que fuera necesario, como ya he dicho previamente, que se pusiese en riesgo algún bien jurídico protegido.

Al hilo de esto, me parece interesante hacer una pequeña comparación con las tasas que se utilizan en otros países de la Unión Europea, que son los que más similitudes pueden tener con nosotros. A este respecto, España se situaría en la media europea de 0,5 mg/l de sangre²¹, mientras que otros países como Reino Unido (excepto Escocia que tiene también la tasa de 0,5 mg/l), Malta o Liechtenstein permiten llegar hasta los 0,8 g/l en sangre y, en el lado contrario, hay países con tasas menores e, incluso, tasas de cero como en Bulgaria, Eslovaquia, Hungría y República Checa²².

En cuanto a los castigos irían desde las sanciones administrativas, multas, los trabajos en beneficio de la comunidad, la retirada del permiso de conducción hasta la pena privativa de libertad. Además, aquí también podría ser de aplicación el artículo 385 ter para los delitos castigados por el 379.2, permitiéndose rebajar en un grado la pena de prisión atendiendo principalmente a que el riesgo no fue muy grave.

²¹ GARCÍA PERERA, Gustavo. J. *Evolución de los delitos contra la seguridad vial en España. Influencia de la legislación europea* (trabajo fin de grado). Universidad de las Palmas de Gran Canaria, 2011. p. 33.

²² Redacción LA VANGUARDIA. *Estas son las tasas de alcohol máximas permitidas por países en Europa*. 30 de julio, 2019. La Vanguardia.

Posteriormente se tratará el tema de las pruebas de alcohol y drogas dentro del apartado del 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 agente de la autoridad que se recoge en el artículo 383 CP.

2.2. Tipo subjetivo

Para poder ser castigado por el artículo 379.2 del Código Penal se entiende necesaria la consciencia de que se está conduciendo bajo los efectos de las drogas o del alcohol, es decir, el dolo. No sería castigable, por tanto, la conducción en caso de que se demostrase que esa persona había sido, por ejemplo, drogada por un tercero y lo desconocía, y tampoco el caso de la comisión imprudente la cual, como no está expresamente recogida, no sería punible.

Relevante a este respecto es la figura de la *actio libera in causa* porque en muchas ocasiones el conductor en el momento en que se dio la situación que es objeto de debate, era inimputable, total o parcialmente. La culpabilidad en este tipo penal se refiere al momento en que una persona, sabiendo que va a conducir un vehículo, por ejemplo porque luego tuviese que regresar a casa, bebe o se droga de forma que las facultades que son necesarias para llevar una conducción lo más segura posible se vieran alteradas, aunque no lo haya buscado. Por ello, a estos conductores no se les aplica ni la eximente segunda del artículo 20 del Código Penal, ni tampoco la eximente incompleta del artículo 21. 1^a.

Por último, destacar que este delito de la conducción bajo la influencia de alcohol o drogas o simplemente superando esas tasas de alcohol, se trata de un delito de carácter permanente, prolongándose la consumación durante toda la conducción realizada bajo los efectos de tales sustancias²³.

²³ MUÑOZ CONDE, Francisco. *Derecho Penal Parte Especial*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2019. pp. 634-635.

3. Delito de conducción con temeridad manifiesta y poniendo en concreto peligro la vida o integridad personales (Art. 380 CP)

La dicción literal del artículo 380 del Código Penal actual es la siguiente:

“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”.

3.1. Conducta típica

El artículo 380 del Código Penal consta de dos números. En el primero se mantiene la tipificación de conducción temeraria que se contuvo en el artículo 381 antes de la reforma de 2007, con la misma redacción y penas, incluyendo la mención a la expresión de “temeridad manifiesta”, mientras que en el segundo se modifica el párrafo final que se introdujo con la LO 15/2003, de 25 de noviembre, que consideraba la temeridad manifiesta como aquella conducta en la que se dé un exceso desproporcionado de velocidad o una conducción con altas tasas de alcohol en sangre modificándolo hasta la redacción actual en la que se establece que se entiende como una conducción manifiestamente temeraria aquella en la que el sujeto activo conduce el vehículo a una velocidad excesiva, superando en 60 o en 80 kilómetros por hora los límites fijados según se trate de vía urbana o interurbana respectivamente, pero, cuando además, la prueba de alcohol que se le haga, arroje un resultado de una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 mg/l o una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gr/l. Sobre ello se genera una problemática que analizaremos.

De lo expuesto puede sorprender el hecho de que hasta 2013 solo se hable de alcohol y no se incluya también la conducción bajo los efectos de las drogas. La razón que esgrimen autores como GONZÁLEZ CUSSAC y VIDALES RODRÍGUEZ viene dada por el hecho de que el legislador lo que perseguía principalmente era castigar con este tipo agravado el

combinado de alcohol y velocidad que es el que más porcentaje de muertes y lesiones provoca en los accidentes de tráfico de nuestro país²⁴.

Ese segundo inciso fue criticado por algunos sectores como así se pone de manifiesto en la SAP Barcelona 592/2014, de 10 de junio, pese a que la redacción anterior lo era aún más, llegándose a considerar, incluso, como un “adefesio jurídico”²⁵. Los autores que critican en la actualidad este inciso lo hacen por considerar que lo contenido allí consagra, de hecho, una presunción de peligro efectivo en la conducción, separándose de lo que antes se trataba de un concepto jurídico indeterminado como era el de conducción temeraria, para incluir en el Código Penal “un concepto normativo integrado por la conjunción, necesaria como deriva de la copulativa ‘y’, de ambas circunstancias”²⁶. Pese a ello, argumentan los magistrados en esa sentencia que la conducta típica tradicional, en su vertiente objetiva, viene ceñida a la conducción con “temeridad manifiesta” utilizando para conocer esta expresión las definiciones de un diccionario la cual nos dice que *temeraria* sería “aquella que se corresponde a una conducción con inobservancia total y absoluta de las más elementales normas de seguridad en el tráfico de vehículos”, mientras que por *manifiesta* se entendería como aquello que es “descubierto, patente, claro”, es decir, apreciable por cualquiera. Estando en presencia de estas circunstancias sería suficiente para saber si estamos ante una conducta que pudiera entrar en el tipo penal del 380 o, por el contrario, si constituye una simple incorrección en la conducción.

Pese a ello, el precepto sigue teniendo unas grandes deficiencias. En primer lugar, la remisión que se hace al artículo 379 implica que solo se castigaría la conducta cuando se lleve a cabo en una vía pública, por ello, como el delito de conducción manifiestamente temeraria puede realizarse en otro tipo de vías, la previsión del artículo 380.2 no se aplicaría en este caso. En segundo lugar, se suscita la cuestión de si el legislador exige o no la concurrencia tanto del alcohol como de la velocidad, o si, por el contrario, sería suficiente con una de ellas.

²⁴ GÓNZALEZ CUSSAC, José Luis, VIDALES RODRÍGUEZ, Caty. “La reforma del Código Penal en materia de seguridad vial”. *Revista xurídica galega*. núm. 55, 2007. p. 51.

²⁵ ALCÁCER GUIRAO, Rafael. “Embriaguez, temeridad y peligro para la seguridad del tráfico. Consideraciones en torno a la reforma del delito de conducción temeraria”. *La ley penal: revista de derecho penal, procesal y penitenciario*, núm. 10, 2004. p. 22.

²⁶ Ver Fundamento de Derecho Segundo.

A este respecto, si atendemos a lo dicho en la sentencia anterior, parece que la conjunción copulativa “y” exige las dos y, de hecho, así se entiende por la mayoría de la doctrina. En tercer lugar, la fórmula empleada por el legislador con respecto a incluir esa precisión de “se reputará manifiestamente temeraria...” parece que dejaría a un lado la indeterminación del concepto para pasar a convertirlo en un concepto normativo. Sin embargo, la mayoría de los autores entienden que lo que se recoge ahí no es una definición única de conducción manifiestamente temeraria aquella en la que solo se dan esas circunstancias. Sobre esto se manifiestan algunas sentencias, como la SAP de Madrid 65/2011, de 9 de febrero, en la que se dice que el entender que solo estamos ante un delito de conducción con temeridad manifiesta y poniendo en concreto riesgo la vida de los demás “nos llevaría al absurdo de estimar que el legislador tipifica un único delito en dos apartados distintos, sin necesidad sistemática alguna para ello”²⁷. En iguales términos se manifiestan sentencias más actuales como la SAP de Madrid 544/2019, de 19 de septiembre, la cual establece que “si un conductor realiza una maniobra temeraria, sea por la influencia del alcohol o sin influencia del alcohol y pone en concreto peligro la vida o integridad de otras personas, comete el delito que nos ocupa del artículo 380 CP. De hecho, el artículo 380.2 CP considera en sí conducción temeraria, la conducción bajo la influencia del alcohol y a velocidad excesiva”²⁸.

Por ello, podemos asegurar que la norma no tiene la función de definir, con carácter exclusivo ni excluyente (*numerus clausus*) las conductas que se deben calificar como temerarias, a los efectos del apartado primero del 380, ni impide calificar como manifiestamente temerarias las conductas distintas a las establecidas en el número 2.

La literalidad del tipo de injusto exige la creación de un peligro efectivo, un delito de peligro concreto, por lo que se suele entender que el castigo de esta conducta supone “un adelantamiento de la barrera de protección penal al momento anterior a aquel en el que se produce la lesión de los bienes jurídicos personales indirectamente amparados por la norma, al sancionar conductas que, atendiendo a las múltiples reglas de la experiencia en el tráfico

²⁷ Ver Fundamento de Derecho Segundo.

²⁸ Ver Fundamento de Derecho Cuarto.

vial, originan de un peligro intolerable para la seguridad vial y, además, para la vida o integridad física de las personas”²⁹.

A lo largo de los años la jurisprudencia ha ido delimitando el concepto de temeridad por lo que son muchas las resoluciones que contienen información de ello. Algunos ejemplos son³⁰:

- Perseguir a un ciclomotor durante escasos metros, a una velocidad objetivamente no demasiado elevada por una calle peatonal muy concurrida a cualquier hora (SAP de Albacete 127/2010, de 30 de julio)
- Conducir a velocidad inadecuada y notablemente excesiva para las condiciones de la vía, que estaba limitada a 40 kilómetros por hora y era tramo curvo (SAP de Valladolid 175/2010, de 7 de junio)
- Conducción a gran velocidad en un aparcamiento con escasa iluminación en el que había personas (STS 8/2011, de 26 de enero)
- Introducirse en una calle abarrotada a gran velocidad llegando a atropellar a una persona (SAP de Salamanca 32/2009, de 23 de octubre)
- Otras van en la misma línea como la SAP de las Palmas 179/2011, de 6 de junio, la SAP de Barcelona 690/2011, de 14 de julio, la SAP de Málaga 374/2010, de 21 de junio, la SAP de Islas Baleares 48/2011, de 10 de febrero, etc.

Conforme a esas sentencias, MUÑOZ RUIZ³¹ saca tres conclusiones principales:

- 1- Conduce temerariamente un vehículo a motor o un ciclomotor aquel que incurre en las infracciones más graves de las normas de tráfico.
- 2- Además de esa infracción de las normas, es necesario que se incumplan también aquellas que son básicas o elementales, las que observaría el menos diligente de los hombres.

²⁹ SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, Marina. Conducción manifiestamente temeraria. En García, Martín y Sanz-Díez de Ulzurrun. *Protección penal de la seguridad vial*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2013. p. 208.

³⁰ MUÑOZ RUIZ, Josefa. *El delito de conducción temeraria*. Madrid: Dykinson, 2013. p. 218.

³¹ MUÑOZ RUIZ, Josefa. *El delito de conducción temeraria*. Madrid: Dykinson, 2013. p. 220.

- 3- Hay que tener en cuenta las circunstancias concurrentes, porque puede ser que no se haya incumplido ninguna norma, pero aun así la conducta pueda calificarse como temeraria en función del contexto en el que se desarrolle.

En general, la doctrina científica entiende que la temeridad se identifica con imprudencia grave en el sentido de que se exige la vulneración de las normas elementales de cuidado propias del sector implicado. Sin embargo, la doctrina mantiene que no bastaría únicamente con no respetar esas normas, sino que se requiere además tener en cuenta las circunstancias del caso concreto que hemos mencionado³².

Pese a la explicación pormenorizada que se ha hecho de lo que se entiende por “conducción manifiestamente temeraria” se requiere, además de lo ya dicho, que con dicha conducta se hubiera originado una situación de peligro concreto para la vida o para la integridad de las personas, lo cual viene entendiéndose como un desprecio total y absoluto por las reglas de tráfico más elementales como lo es, por ejemplo, invadir el carril contrario en una curva sin visibilidad y con mucho tráfico³³. A este respecto múltiples sentencias, como la SAP de Madrid 175/2010, de 23 de julio, señalan que para que podamos estar ante este delito deben concurrir dos elementos objetivos³⁴.

- Por un lado, la conducción de un vehículo a motor o de un ciclomotor con temeridad manifiesta.
- Por otro lado, que ese modo de conducir ponga en peligro concreto la vida o la integridad de las personas.

Según autores como MUÑOZ CONDE³⁵, el que la temeridad tenga que ser manifiesta implica que no es suficiente la mera infracción de las normas contenidas en el ordenamiento jurídico relativas a la seguridad vial, no basta con que haya una simple

³² SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, Marina. Conducción manifiestamente temeraria. En García, Martín y Sanz-Díez de Ulzurrun. *Protección penal de la seguridad vial*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2013. pp. 155-422.

³³ MUÑOZ CONDE, Francisco. *Derecho Penal Parte Especial*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2019. pp. 639-640.

³⁴ Ver Fundamento de Derecho Tercero.

³⁵ MUÑOZ CONDE, Francisco. *Derecho Penal Parte Especial*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2019. p. 636.

apreciación subjetiva individual de algún testigo o del propio conductor, sino que, además, esa infracción debe probarse inequívocamente y constituir una conducta objetivamente peligrosa. La doctrina en general habla de que la temeridad es manifiesta cuando es patente, notoria, y evidente para cualquier ciudadano medio. Entre los que así la definen encontramos a ALCÁCER GUIRAO³⁶, DE VICENTE MARTÍNEZ³⁷ o el propio Tribunal Supremo³⁸, entendiéndolo este último como “la notoria desatención de las normas reguladoras del tráfico, de forma valorable con claridad por un ciudadano medio”. En la misma línea, autores como OLMEDO CARDENETE³⁹, nos dicen que el carácter manifiesto de la conducción se deduce de lo evidente de la infracción. Por otro lado, PAPIÓN PULIDO, PEDREÑO NAVARRO y BAL FRANCÉS⁴⁰ entienden que de la propia calificación de la conducta como temeraria ya deriva el hecho de que es manifiesta, pues para ellos el propio concepto de temeridad, entendiéndola como culpa grave, ya incluye que se hizo sin ningún disimulo.

Por todo ello, se debe llevar a cabo un juicio de peligrosidad objetivo y realizable *ex ante*, aunque luego se deban tener en cuenta circunstancias particulares. La simple infracción de la normativa de tráfico puede ser un indicio, pero no será suficiente para calificar la conducción como manifiestamente temeraria. Para que podamos castigar una conducción con las penas del artículo 380 del Código Penal, es necesario que se constate ese peligro. Esto diferencia este delito de los que hemos analizado con anterioridad, como son el de conducción a una velocidad excesiva o superando una determinada tasa de alcohol. Posteriormente será el juez quien debe valorar si atendiendo a los hechos y circunstancias de los que tiene conocimiento, había una probabilidad relevante de que se hubiera podido causar

³⁶ ALCÁCER GUIRAO, Rafael. “Embriaguez, temeridad y peligro para la seguridad del tráfico. Consideraciones en torno a la reforma del delito de conducción temeraria”. *La ley penal: revista de derecho penal, procesal y penitenciario*, núm. 10, 2004. pp. 5-22.

³⁷ DE VICENTE MARTÍNEZ, Rosario. *Derecho penal de la circulación: delitos de violencia vial*. Barcelona: Editorial Bosch, 2006. p. 562.

³⁸ Tribunal Supremo en Sentencia 2251/2001, de 29 de noviembre [R] 2002/1124]

³⁹ OLMEDO CARDENETE, Miguel Domingo. Delitos contra la seguridad colectiva (IV): Los delitos contra la seguridad vial. En Morillas Cueva. *Sistema de derecho penal: parte especial*. Madrid: Dykinson, 2015. pp. 1021-1045.

⁴⁰ PAPIÓN PULIDO, Jorge Guillermo, PEDREÑO NAVARRO, Lucía, y BAL FRANCÉS, Edmundo. *Los delitos contra la seguridad vial. Análisis práctico y formularios de aplicación*. Valladolid: Lex Nova, 2009. p. 73.

daños a la vida o la integridad de las personas. Además, la puesta en peligro debe ser respecto a la vida o integridad de otras personas y no respecto a la del propio conductor del vehículo, es decir, nos estaríamos refiriendo a los otros ocupantes del vehículo cuando no consientan el riesgo al que se les está sometiendo o a los demás usuarios de las vías públicas, incluidos los agentes de autoridad.

3.2. Tipo subjetivo

La conducción manifiestamente temeraria debe tratarse de una conducta dolosa. El conductor tiene que ser totalmente consciente de que su conducción está infringiendo gravemente normas de tráfico y, además, que está poniendo en riesgo la vida o la integridad física de otras personas. Por tanto, estaríamos ante un dolo de peligro, pues el dolo no se refiere al posible resultado lesivo, sino a que la acción ya es peligrosa en sí misma.

3.3. Sujetos⁴¹

Como en todos los delitos intervienen dos sujetos, el que realiza la conducta prohibida y aquel que sufre un perjuicio en algún bien jurídico de su propiedad.

Por un lado, tendríamos al conductor como sujeto activo del delito, concretamente el “conductor de un vehículo a motor o un ciclomotor”, pero ello suscita diferentes opiniones en los expertos en la materia considerándose por algunos como un delito especial, por otros, como de propia mano y, por otros, como un delito común. La opinión más aceptada es la de considerarlo como un delito de propia mano, pero admitiéndose la posibilidad de que el resto de los ocupantes del vehículo pudieran responder como partícipes. Esto último genera cierta problemática, pues si uno de los acompañantes del conductor ha consentido el comportamiento peligroso parece que también merece un castigo diferenciando la jurisprudencia dos situaciones. En el caso de que los acompañantes toleren el riesgo de forma resignada o no manifiestan la oposición por encontrarse dormidos, formarán parte del círculo de posibles afectados por el peligro. En cambio, si incitan o animan al conductor a realizar la conducta o ambos actúan de común acuerdo podrán ser castigados como partícipes.

⁴¹ MUÑOZ RUIZ, Josefa. *El delito de conducción temeraria*. Madrid: Dykinson, 2013. pp. 155 y ss.

Por el otro lado, como sujetos pasivos del delito se refiere el artículo al término “personas”, es decir, a todos los que en ese momento se encontraran en la vía, es decir, tanto los peatones, como otros conductores, como los ciclistas o como los agentes de la autoridad, excluyéndose al conductor, sin necesidad de que esas personas estén identificadas.

3.4. Penas

Finalmente, un breve repaso a las penas con las que se castiga este delito que serían 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. Pese a ello, se contempla la posibilidad de que la conducta se hubiera desarrollado existiendo un estado de necesidad, por ejemplo, si se lleva de urgencia a una persona gravemente enferma al hospital, quedando exento de responsabilidad penal siempre que el mal causado no fuese mayor que el que se pretendía evitar, y que la situación de necesidad no hubiera sido provocada intencionadamente. También hemos visto en resoluciones penales como se ha aplicado la eximente del miedo insuperable e, incluso, en algún caso atendiendo a las circunstancias que se daban, se ha entendido que, al no estar el conductor en sus plenas facultades a causa de una ingesta abusiva de alcohol, era de aplicación una atenuante o una eximente.

4. Delito de conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida de los demás (Art. 381 CP)

En el artículo 381 del Código Penal encontramos el castigo a una variante de la conducción temeraria como es la que se da cuando en ese tipo de conducción tan peligrosa apreciamos un prácticamente completo desprecio por la vida de los demás.

Concretamente el artículo dice lo siguiente:

“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”.

Estamos ante una conducta que fue introducida por la Ley Orgánica 3/1989, de 21 de junio, de actualización del Código Penal con el fin de aumentar la sanción que se les tendría que aplicar a los llamados “conductores suicidas” dado el rechazo social que generaba la actuación de estas personas. Con ello se lograba introducir un tipo intermedio entre, por un lado, un simple delito de riesgo y, por otro lado, la tentativa de homicidio⁴².

Con la reforma de 2007 la conducta deja de recogerse en el artículo 384 y pasa a su ubicación actual en el artículo 381. En ese momento el artículo constaba de tres apartados, sin embargo, con la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, esto cambia, eliminándose el último apartado que contenía las referencias al decomiso del vehículo, el cual se contempla en la actualidad en el 385 bis como luego comentaremos. Volviendo a la reforma de 2007 decir que también trajo consigo un endurecimiento de las penas, puesto que la pena de prisión pasó de ser de uno a cuatro años, a ser de dos a cinco, con lo que se perseguía que los infractores no pudieran eludir la cárcel. Asimismo, se doblaban las penas de multa, aunque se mantenía la relativa al tiempo de privación del permiso de conducción⁴³. Pero, sin lugar a dudas, lo más importante de la reforma fue la sustitución de la expresión de “con consciente desprecio” por la de “con manifiesto desprecio”, con lo cual, como ya hemos expuesto con anterioridad, la jurisprudencia entiende la expresión de “manifiesto” cuando el desprecio es notorio, patente, evidente o grave. Esto suponía que la valoración se colocase en un plano más objetivo, algo de lo que pueden ser conscientes terceros. En relación con el segundo apartado, se produjo una modificación sustancial, puesto que ya no se contiene la exigencia de que se ocasione un peligro concreto, sino que bastaría un peligro potencial o abstracto.

⁴² Ver al respecto preámbulo de la Ley Orgánica 3/1989, de 21 de junio (BOE núm. 148, de 22 de junio).

⁴³ GÓNZALEZ CUSSAC, José Luis, VIDALES RODRÍGUEZ, Caty. Los nuevos delitos contra la seguridad vial. En Vidales Rodríguez, Mera Redondo, *et al. Seguridad Vial*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2008. p. 209.

4.1. Tipo objetivo

La conducción que se castiga en virtud del artículo 381 CP sería la misma que se castiga también por el 380 CP. De hecho, en el apartado primero del 381 se hace una remisión expresa al artículo anterior. Por lo tanto, se entiende necesaria una conducción peligrosa, sin respetar la normativa más básica de tráfico, que sea notoria y que ponga en riesgo la vida o integridad física de otras personas.

4.2. Tipo subjetivo

Aquí ya no es suficiente un dolo de peligro referido a la acción peligrosa, sino también el elemento subjetivo específico, el manifiesto desprecio por la vida o la integridad de las personas, lo más característico del delito que estamos analizando.

El Tribunal Supremo en la STS 468/2015, de 16 de julio, remarca que la conducta que se castiga por el artículo 381 es la del 380, pero añadiendo el hecho de que el conductor sabe de “la alta probabilidad de que su comportamiento produzca un accidente, pese a lo cual persiste en su propósito”⁴⁴. En esta resolución podemos ver un ejemplo de una conducta que entra dentro del tipo penal del 381. Concretamente los hechos que se relatan son los de la huida de un delincuente en la que atropella y lesiona a los agentes de la Guardia Civil que le estaban requiriendo para su identificación. En la SAP de las Islas Baleares 208/2019, de 17 de diciembre, también se castiga en los mismos términos, entendiéndose que “la conducción alocada y temeraria, a altísima velocidad, con sucesivas embestidas a un vehículo oficial con la intención de sacarle de la vía denotan un absoluto desprecio a la vida de los demás usuarios de la vía, de la ocupante del vehículo y de los Policías locales”⁴⁵.

De todo lo dicho parece claro que el comportamiento que se castiga es efectivamente doloso, no solo en cuanto a la conducción temeraria, sino también en cuanto al resultado de peligro e, incluso, lesivo que se puede derivar, aunque nunca llegase a producirse. En base a

⁴⁴ Ver Fundamento de Derecho Segundo.

⁴⁵ Ver Fundamento de Derecho Primero.

ello, MUÑOZ CONDE⁴⁶ califica el precepto como una anticipación de la intervención jurídico-penal a zonas periféricas a la tentativa o que aún no están en la fase ejecutiva del homicidio cuando todavía no ha habido un peligro concreto para la vida o integridad de las personas, o como una tipificación expresa de tentativa de homicidio en el apartado primero.

4.3. Sujetos

Al igual que su artículo precedente se entiende que estamos ante un delito de propia mano, es decir, el sujeto activo será el conductor del vehículo o ciclomotor, sin admitirse la posibilidad de que se use a otra persona para realizar la ejecución, aunque sí se podría a condenar por las diferentes formas de participación como los inductores, los cómplices o los cooperadores necesarios, por ejemplo, los organizadores de carreras ilegales en las que median apuestas.

Como sujetos pasivos tendríamos a todos los demás usuarios de la vía pública que estuvieron en riesgo, incluidos los acompañantes del conductor en el vehículo, si los hubiera, y no fuesen partícipes, cómplices o inductores de la conducta.

4.4. Penalidad

En el apartado primero del artículo 381 se castiga, como ya hemos dicho, a quien realizara la conducta que se contempla en el artículo 380, es decir, a quien conduzca un vehículo o ciclomotor con temeridad manifiesta y ponga en concreto peligro la vida o integridad de otras personas, pero que, además, lo hace con un manifiesto desprecio por esos otros usuarios de la vía. De ahí que las penas se aumenten respecto a las contenidas en el artículo precedente, elevándose hasta penas de prisión de dos a cinco años, multa de doce a veinticuatro meses y la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotor de seis a diez años.

En el apartado segundo, se parte de la situación de que, pese a que no se han puesto en peligro ni la vida ni la integridad de otras personas, la conducta merece castigo para evitar

⁴⁶ MUÑOZ CONDE, Francisco. *Derecho Penal Parte Especial*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2019. pp. 639.

que haya una laguna de punibilidad, ya que ello no podría ser castigado ni por el 380 porque exige un peligro concreto, ni por la tentativa de homicidio. MUÑOZ CONDE⁴⁷ entiende que aún así, sí es necesario que exista un mínimo de peligro para los bienes jurídicos, aunque no llegase a actualizarse, por ejemplo, porque el conductor sea detenido por la policía antes de que pueda poner en riesgo la vida de alguien. Aquí las penas se encuentran entre medias de las que se imponen por el 380 y por el 381.2 excepto en el tiempo de privación del permiso de conducción. Concretamente hablamos de pena 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 381.1, es decir, de seis a diez años.

Respecto a la duda sobre a qué tipo penal hay acudir, la SAP de Madrid 544/2019, de 19 de septiembre, dice que “si un conductor realiza una maniobra temeraria, sea por la influencia del alcohol o sin influencia del alcohol y pone en concreto peligro la vida o integridad de otras personas, comete el delito que nos ocupa del artículo 380 del CP. De hecho, el artículo 380.2 del CP considera en sí conducción temeraria, la conducción bajo la influencia del alcohol y a velocidad excesiva. Si además provoca un resultado lesivo se aplica el 382 del CP. Si lleva a cabo una conducción temeraria, pero lo hace con desprecio para la vida de los demás, es decir, de propósito, por cruzar una apuesta o por el placer absurdo del riesgo, comete un delito del artículo 381 del CP (la llamada conducción "kamikaze") y en este último caso, si además se producen lesiones o la muerte de una persona, ya no estamos ante un delito contra la seguridad vial, sino ante un delito doloso de lesiones o ante un delito doloso de homicidio”⁴⁸.

En cuanto a las causas modificativas de la responsabilidad penal, el hecho de que se manifiesto desprecio parece incompatible la posibilidad de que se diera un estado de necesidad. Pero, si entramos en la culpabilidad sí es relevante la figura de la *actio libera in causa*, principalmente cuando el conductor estuviese bajo los efectos del alcohol o las drogas. MUÑOZ CONDE⁴⁹ entiende que no habría problema en utilizarla, sobre todo porque las

⁴⁷ MUÑOZ CONDE, Francisco. *Derecho Penal Parte Especial*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2019. pp. 640.

⁴⁸ Ver Fundamento de Derecho Cuarto.

⁴⁹ MUÑOZ CONDE, Francisco. *Derecho Penal Parte Especial*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2019. pp. 640-641.

eximentes primera y segunda del artículo 20 CP no se pueden aplicar si se hubiese colocado intencionadamente en esa situación para cometer los hechos.

5. Delito de conducción sin permiso o con el permiso retirado (Art. 384 CP)

El delito de conducción sin permiso o con el permiso retirado se encuentra recogido en el artículo 384 del Código Penal y fue introducido con la famosa reforma del año 2007, llevada a cabo por la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, que, como ya dijimos en un primer momento, influyó mucho a todos los delitos contra la seguridad vial. La razón principal que motivó su inclusión en el texto legal fue la aprobación y, posterior entrada en vigor, del permiso de circulación por puntos. Pese a las reticencias iniciales que suele causar cualquier novedad, sobre todo en relación con la falta de recursos suficientes para hacer frente a la avalancha de sentencias condenatorias que se podía ocasionar⁵⁰, el permiso por puntos en la actualidad goza de una aprobación generalizada. De hecho, en palabras de MONTORO GONZÁLEZ⁵¹, catedrático de Seguridad Vial, supuso “un giro a la política sancionadora. Hasta ahora lo único que se hacía con los infractores era multarlos. Con este nuevo planteamiento lo que se pretende es mezclar la sanción (que se mantiene) con la reeducación, lo que sin duda significa un cambio importante dentro de las estrategias preventivas”.

Concretamente el permiso por puntos se encuentra regulado en la LSV estableciéndose allí que será el organismo autónomo de la Jefatura Central de Tráfico la que declarará la pérdida de vigencia del permiso o licencia de conducción cuando el titular haya perdido todos los puntos que tenía asignados, porque realmente la vigencia del permiso se puede mantener incluso teniendo un único punto, pero es necesario tener alguno siendo la acumulación de varias sanciones o la gravedad de algunas de ellas la que motive la pérdida del permiso para el sujeto en cuestión. Una vez que se ha constatado la pérdida de todos

⁵⁰ MONTERO HERNANZ, Tomás. “La modificación del Código Penal en materia de seguridad vial: reflexiones sobre la conducción sin licencia”. *Lex Nova-La Revista*, núm. 53 (julio-septiembre) de 22 de septiembre, 2008. p. 30.

⁵¹ MONTORO GONZÁLEZ, Luis. *169 Fallecidos en accidentes de tráfico en navidades: el factor humano explica el 70-90% de los accidentes*. 9 enero, 2006. Infocop.

ellos, la Administración en el plazo de 15 días es la encargada de notificar al interesado el acuerdo en el que se declara la retirada del permiso. Una vez notificado se da un plazo de 10 días para poder presentar alegaciones, pero si finalmente recibes la notificación de la pérdida de vigencia en firme debes acudir a cualquier Jefatura u Oficina de Tráfico para entregar tu permiso no pudiendo volver a conducir desde ese momento. Además, hay que tener en cuenta que los puntos están asociados a la persona del conductor y no a un tipo de carné concreto, es decir, que si, por ejemplo, pierdes la vigencia del permiso por sanciones que has cometido con un ciclomotor, no podrás conducir ningún tipo de vehículo, ni ciclomotores, ni turismos, ni camiones, ni autobuses, etc.

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

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

Por tanto, el contenido del injusto sería conducir habiendo sido privado del permiso, es decir, conducir quebrantando una resolución administrativa. Realmente el haber sido privado del permiso en virtud de una resolución administrativa se equipararía también a cuando se ha retirado por una decisión judicial y a los casos en los que se conduce sin haber obtenido nunca dicha licencia. Sin embargo, antes de la reforma únicamente era posible castigar penalmente a través del artículo 468 del Código Penal el hecho de que se quebrantara una decisión judicial, pero no una decisión administrativa. Ahora la equiparación es total en este supuesto concreto.

Además, lo que se castiga del delito es el mero quebrantamiento, sin que sean necesarias otras conductas a mayores, simplemente el hecho de conducir habiendo sido privado del permiso por cualquier medio ajustado a derecho o sin haber obtenido nunca ese

permiso es suficiente. De esto deriva que el TS considere que el delito se consuma desde el mismo momento en el que se infringe de forma consciente la prohibición. Los conductores a medida que van perdiendo sus puntos son notificados del hecho en sus respectivos domicilios o, incluso, en los boletines oficiales correspondientes, de tal manera que no se podría alegar falta de conocimiento.

Pese a que hemos expuesto la equiparación de la conducción por haber sido retirado el permiso o por no haberlo tenido nunca, hay algunos sectores de la doctrina que no se mostraron demasiado favorables con respecto a este último. Sin embargo, se impuso la parte de los autores que consideran que la conducción sin permiso puede ser considerada por sí sola como una conducta generadora de un riesgo potencial para la seguridad vial puesto que habría una ausencia de control administrativo que pudiese comprobar si esa persona tiene los conocimientos y capacidades necesarias para ponerse al volante de un vehículo sin representar un peligro para la seguridad vial.

Pero esta previsión de la prohibición de conducir sin permiso venía de tiempo atrás, de hecho, fue tipificada por primera vez en el año 1928, desapareciendo durante casi veinte años para volver en 1950 hasta el año 1983 (entre 1950 y 1967 estuvo regulada en una Ley especial), cuando volvió a derogarse, no siendo hasta 2007 cuando volviera definitivamente⁵², aunque en algunos de estos fue transformada en una mera infracción administrativa. En 2010 sufrió también un par de modificaciones con el objetivo de, en palabras de REQUEJO CONDE⁵³, otorgar un mayor arbitrio judicial, directamente, en lo relativo a las penas, e indirectamente, al resultar afectado por el artículo 385 ter y la eventual reducción en grado. Los casos que se dan más habitualmente son por no conseguir aprobar los exámenes teóricos o prácticos necesarios, emigrantes ilegales que no pueden examinarse oficialmente, personas analfabetas, etc.

⁵² REQUEJO CONDE, Carmen. *El delito de conducir sin permiso. Análisis Jurisprudencial*. Barcelona: Editorial Bosch, 2013. pp. 135-136.

⁵³ REQUEJO CONDE, Carmen. *El delito de conducir sin permiso. Análisis Jurisprudencial*. Barcelona: Editorial Bosch, 2013. p. 21.

5.1. Pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida de la totalidad de los puntos asignados legalmente: la desobediencia a la autoridad administrativa⁵⁴

Este precepto, como se ha indicado con anterioridad, surge tras la aprobación de la Ley del carnet por puntos de 19 de julio de 2005⁵⁵, y consta de dos elementos:

Elemento objetivo: una resolución firme e irrecurrible por la que el sujeto ha realizado una serie de infracciones de tráfico que han motivado el acto administrativo en firme de retirarle la vigencia de su permiso. En relación con la firmeza de la resolución, tenemos que decir que se impone la posición de la Fiscalía General del Estado que otorga a la resolución una naturaleza sancionadora, pero hay que tener en cuenta que alguna parte de la doctrina entiende que estamos ante una resolución de naturaleza meramente declarativa, es decir, con eficacia ejecutiva inmediata.

Los puntos se pierden con la comisión de infracciones y se recuperan con el paso del tiempo si no se cometen nuevas infracciones (concretamente si en los dos años siguientes a la última infracción grave no se pierde ningún punto más, se vuelven a tener los 12 puntos iniciales, pero si se perdieron puntos por infracciones muy graves entonces se deberá esperar tres años para recuperar esos 12) o acudiendo a cursos de recuperación de puntos (en los que se puede obtener un total máximo de 6 puntos, eso sí, sin superar el saldo inicial de puntos y que solo se pueden hacer cada dos años, o cada año para los conductores profesionales). Estos cursos que se realizan en las autoescuelas autorizadas permiten tanto la obtención de puntos cuando la persona se hubiera quedado sin ninguno, como la recuperación de ellos cuando aún se tiene alguno y la persona no quiere arriesgarse a que le puedan retirar el permiso si pierde los pocos que tiene⁵⁶.

⁵⁴ REQUEJO CONDE, Carmen. *El delito de conducir sin permiso. Análisis Jurisprudencial*. Barcelona: Editorial Bosch, 2013. pp. 64-77.

⁵⁵ Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto refundido de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (Boletín Oficial del Estado núm. 172, de 20 de julio).

⁵⁶ Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico. *Todo sobre el permiso de conducir por puntos*. Madrid, España: DGT, 2020.

En el caso de retirada el permiso, para poderlo volver a obtener habría que esperar 6 meses sin poder conducir, aunque en el caso de los conductores profesionales dicho plazo se rebaja a tan solo 3 meses en atención a la relevancia que tiene para su propia subsistencia y la de su familia el que esa persona disponga del permiso para poder desarrollar su actividad profesional. En estos casos es obligatorio la realización del curso de sensibilización y reeducación vial, de 24 horas de duración durante el periodo de 3 o 6 meses y, una vez aprobado dicho curso y pasado el periodo correspondiente, se deberá realizar un examen teórico sobre los contenidos que se hayan visto en el curso. Si se aprueba dicho examen se entrega de nuevo el permiso al conductor con un total de 8 puntos.

Elemento subjetivo: el acto administrativo por el que se decide la retirada del carnet debe ser comunicado al conductor pues este delito es doloso, es decir, requiere que el infractor conozca de la ilicitud de la conducta que lleva a cabo. De hecho, la falta de notificación supondrá que se pueda alegar un error de tipo. Además, la jurisprudencia suele exigir un dolo directo, es decir, la falta de conocimiento de la pérdida del permiso, por lo tanto, se excluiría del delito el dolo eventual, no sería suficiente sospechar que se han podido perder los últimos puntos que se tenían. En cuanto a los diferentes medios mediante los cuales se puede hacer llegar la notificación encontramos la notificación personal en el domicilio que figura en la Jefatura de Tráfico, también a través de la Dirección Vial Electrónica y, por último, en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico.

5.2. Privación cautelar o definitiva del permiso por decisión judicial: la desobediencia a la autoridad judicial

Aquí podemos encontrar tres supuestos típicos:

a) Suspensión cautelar del permiso de conducción

Se decretaría la privación del permiso por un juez penal, en algunos casos también por un juez de lo contencioso-administrativo, ante la posible comisión de un delito contra la seguridad vial debiéndoselo comunicar al organismo administrativo que lo hubiera expedido. Sin embargo, estas privaciones cautelares lo serán únicamente por el tiempo estrictamente necesario para llevar a cabo la investigación que dio lugar a tal medida.

b) Privación definitiva del permiso de conducción por parte del juez penal

El tiempo durante el cual se pierda el permiso dependerá de la gravedad de los hechos cometidos. Como ya hemos visto con anterioridad, la pérdida del permiso también está establecida como pena en algunos delitos contra la seguridad vial, siendo los periodos de tiempo durante los cuales permanece retirado normalmente algo más amplios. Por ejemplo, el delito de conducción a velocidad excesiva y el de conducción bajo los efectos de las drogas o el alcohol, así como cuando se superen las tasas de 0,60 mg/l de alcohol en aire espirado o los 1,2 gr/l de alcohol en sangre, se castiga siempre con la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de entre uno a cuatro años, el de conducción con temeridad manifiesta poniendo en concreto peligro la vida o integridad de las personas tiene una privación del permiso de entre uno y seis años, superándose esos periodos en el caso de la conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida de los demás lo cual se castiga con una retirada del permiso de entre seis y diez años, aunque no se hubiera puesto en peligro concreto la vida de ningún ciudadano.

c) Privación definitiva del permiso de conducción por parte del juez de lo contencioso-administrativo

En algunos casos la privación del permiso de conducción por decisión judicial puede decretarse por un juez de lo contencioso-administrativo.

5.3. Conducción sin haber obtenido nunca el permiso: la desobediencia a un mandato legal

El tipo penal se construye como delito de peligro abstracto, no se requiere que se haya puesto en riesgo ningún bien jurídico. Así lo establece la STS 369/2017 de 26 de abril, tras estimar un recurso de la Fiscalía contra una sentencia de la Audiencia Provincial de Toledo de febrero de 2016 en la que se absolvía al acusado por conducir sin permiso, siendo plenamente consciente de la imposibilidad de conducir puesto que nunca había obtenido dicho permiso. La razón que esgrimió la Audiencia para su absolución fue que no había puesto en ningún momento en riesgo la seguridad vial, ni había cometido ninguna maniobra antirreglamentaria. El TS, por su lado, manifestó que estábamos ante un delito de peligro abstracto, que de la lectura del 384 en ningún caso se aprecia que tenga que existir un riesgo

para la seguridad vial, “sino la realización exclusivamente de la conducción de un vehículo de motor sin la correspondiente habilitación administrativa, por no haberla ostentado nunca quien pilota tal vehículo de motor”⁵⁷.

El riesgo abstracto para el bien jurídico protegido es la conducción sin tener la habilitación teórica y práctica necesaria y sin haberse comprobado que la persona goza de las capacidades físicas y psíquicas que se exigen. El castigo en caso de que se hubiera puesto en riesgo la seguridad vial ya tiene su ubicación propia en los artículos anteriormente analizados, como pudieran ser la conducción a velocidad excesiva, la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas, o la conducción temeraria.

Realmente la regulación penal lo que exige es no haber obtenido nunca el permiso de conducción, pero, como ya se ha dicho, no se exige que la autorización sea para un determinado vehículo, ni que sea válido exclusivamente en España, ni tampoco se establece nada con relación a la caducidad de dicho permiso. Si nos centramos en esto último, la conducta típica en principio no englobaría a la conducción con el permiso caducado, pese a ello hay que distinguir dos supuestos, en primer lugar, cuando aunque el permiso esté caducado haya posibilidad de renovarlo y, en segundo lugar, cuando el permiso caducado no se puede renovar, ya sea porque ya no se tienen las aptitudes y facultades necesarias para conducir, o por cualquier otra situación que lo impida. En el primer caso, la conducta no entraría dentro del tipo penal que estamos analizando, pero en el segundo, parece que se entiende que la caducidad opera *ope legis* como si no hubiera existido nunca el permiso⁵⁸. Sin embargo, no es esta la postura de la Fiscalía General del Estado la cual en su Circular 10/2011⁵⁹ establece que la pérdida de vigencia del permiso por desaparición de las facultades no entraría en el tipo penal, puesto que no puede decirse que nunca se haya tenido dicho permiso.

⁵⁷ Ver Fundamento de Derecho Sexto.

⁵⁸ FERNÁNDEZ BERMEJO, Daniel. *Algunos supuestos especiales excluidos del tipo delictivo del artículo 384 CP*. 10 de enero, 2019. BlogsUdima.

⁵⁹ Ver Circular 10/2011, de 17 de noviembre, sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial

En cuanto a los sujetos que tienen permisos extranjeros, es decir que, careciendo de permiso o licencia para conducir en España, sí tiene uno válido en otro país, tenemos que decir que nada se establece expresamente en el artículo que estamos analizando sobre que el permiso se haya tenido que obtener en España. Por tanto, parece lógico entender que una persona que hubiera obtenido su permiso de conducción en un país no adscrito al Convenio Internacional de Ginebra del 1949 no tiene por qué suponer irremediablemente un riesgo para la seguridad vial en sí mismo. En estos términos se manifiesta el Tribunal Supremo en la STS 977/2010, de 8 de noviembre, al establecer que el artículo 384 CP no exige que el permiso de conducir “tenga que reunir unos determinados requisitos legales para su validez en España”⁶⁰.

Añadir que, aunque anteriormente se ha dicho que cada conductor tenía un único permiso y que, por tanto, la pérdida de los puntos conduciendo cualquiera de los vehículos o ciclomotores para los que estuviese autorizado incidía en ese único permiso tenemos que hacer una precisión puesto que hay un tipo de conducta que sí entraría dentro del supuesto de conducción sin haber obtenido el permiso. Concretamente nos estamos refiriendo al caso en que se conduzca algún tipo de vehículo sin tener ese permiso en concreto, por ejemplo, una persona puede tener permiso de conducción para turismos y ciclomotores, pero no tiene el de conducción de camiones. Si esa persona condujera un camión, se entendería que estamos ante un delito contra la seguridad vial por conducción sin tener la correspondiente licencia.

Por último, señalar que hay otras situaciones en las que el sujeto en cuestión no tiene permiso, pero que no se castigan en virtud de este artículo 384 del Código Penal. Entre ellas encontramos el caso en que alguien retire un vehículo solo para apartarlo porque esté obstaculizando el tráfico, cuando se están realizando labores de aprendizaje con un instructor quien será el que ostente el carácter de conductor, cuando se circule con turismos por las vías públicas teniendo un permiso que no ha sido expedido por la Jefatura Provincial de Tráfico, sino que se trata de un permiso militar, cuando se está habilitado para competir en circuitos de velocidad o también cuando ya se haya superado los exámenes necesarios para la obtención del permiso, pero aún no ha sido expedido por la Administración.

⁶⁰ Ver Fundamento de Derecho Cuarto.

5.4. Causas modificativas de la responsabilidad penal

Un ejemplo de causa modificativa de la responsabilidad penal lo vemos en la SAP de Cáceres 44/2020, de 7 de febrero. Los hechos que se detallan en la resolución son los siguientes: el acusado había conducido un vehículo de su propiedad sin matrícula ciclomotor tipo L1eB, lo que comúnmente se conoce como un patinete eléctrico, cuyo uso, con el avance imparable que estamos viendo en la tecnología se ha extendido en el último año en varios países. Pese a ello, como queda probado que el acusado desconocía que dicho vehículo precisase de licencia de conducción para su uso, habiendo sido inducido a error al no haber sido debidamente informado de su necesidad para conducir, quedó absuelto⁶¹. Por tanto, vemos ahí como el incurrir en error sobre el desconocimiento de que un tipo de vehículo necesitaría de licencia puede llevar a la absolución. Sin embargo, considero que esto sea una cuestión puntual y, a medida que la utilización de estos aparatos se está generalizando, también se debe informar a todos los usuarios de cuáles de ellos necesitan de licencia para evitar la alegación del desconocimiento.

Otro ejemplo a este respecto sería el de las personas que carezcan de un permiso homologado, pero en otro país sí que lo obtuvieron conforme a las leyes de ese país en cuestión. En este supuesto suele plantearse la relevancia del error de prohibición como causa de exclusión de culpabilidad⁶².

También se contempla el estado de necesidad como causa de justificación si la conducción se realizara, por ejemplo, para llevar a algún enfermo del hospital o para huir del algún peligro.

Además, también es de aplicación aquí el artículo 385 ter que, como ya hemos dicho anteriormente, permite al juez rebajar la pena de prisión en un grado razonándolo oportunamente en la sentencia atendiendo al menor riesgo causado y demás circunstancias que se aprecien.

⁶¹ Ver Fundamento de Derecho Primero.

⁶² MUÑOZ CONDE, Francisco. *Derecho Penal Parte Especial*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2019. pp. 641-642.

Finalmente añadir, que quizás la política de “tolerancia cero” que se ha venido imponiendo en los últimos años en España, ha impuesto una dureza excesiva, que se traduce en penas mucho más severas, tanto en extensión como en la forma de ejecución. Nuestro país, al presentar ya uno de los mayores ratios de población penitenciaria dentro de la Unión Europea, igual debiera optar por medidas alternativas a la prisión, más dirigidas a evitar la reincidencia. Algunas de ellas podrían ser las penas privativas de libertad atenuadas, el comiso del vehículo, el dar un plazo para poder obtener el permiso en caso de que se condujera sin ello, etc. En cambio, no sería recomendable la inaplicación de las consecuencias previstas, pues eso provocaría el descrédito del sistema y la reincidencia al suponer que las amenazas del ordenamiento jurídico no se cumplen⁶³.

6. Concurso de delitos⁶⁴

Cuando una misma persona cometiera en una misma acción dos o más delitos de los que se encuentran regulados en los artículos 379.1, 379.2, 380 y 381 del Código Penal, estos estarán entre sí en concurso de leyes, pues suponen una conducción riesgosa para la seguridad vial de las carreteras españolas. En este caso se aplicará la pena más elevada de entre las que se contengan en los delitos probados.

Además, los delitos contemplados en dichos artículos también pueden estar en concurso de delitos con el regulado en el artículo 383, el delito de negativa a someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas, o con el 384 que castiga la conducción sin permiso, los cuales desarrollaremos más adelante.

Por otro lado, con la LO 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la LO 10/1995, de 28 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 se introducen una serie de novedades en relación principalmente al hecho de que, aunque

⁶³ MONTERO HERNANZ, Tomás. “La modificación del Código Penal en materia de seguridad vial: reflexiones sobre la conducción sin licencia”. *Lex Nova-La Revista*, núm. 53 (julio-septiembre) de 22 de septiembre, 2008. p. 30.

⁶⁴ MUÑOZ CONDE, Francisco. *Derecho Penal Parte Especial*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2019. pp. 642-645.

ninguno de los delitos que hemos analizado incorpora en su tipo penal mención alguna a la necesidad de que se produzca un resultado lesivo, lo más frecuente es que en los accidentes ocasionados por estas conductas se presenten además de lesiones, el fallecimiento de personas. En cuanto a lo más relevante de la reforma encontramos que:

- El homicidio o las lesiones de los artículos 147.1, 149 o 150 del Código Penal se reputarán siempre cometidas como imprudencia grave si en la conducción se daba alguna de las circunstancias previstas en el artículo 379, es decir, la conducción a velocidad excesiva o bajo los efectos del alcohol o las drogas.
- El homicidio o las lesiones de los artículos 147.1, 149 o 150 del Código Penal se reputarán como imprudencia menos grave, siempre que no haya de calificarse como imprudencia grave, cuando el hecho fuera consecuencia, en virtud de la apreciación del juez o del tribunal, de una infracción grave de las normas de tráfico.
- Los resultados lesivos provocados por la conducción temeraria o por la conducción sin permiso, se imputan a título de imprudencia grave.
- Los resultados lesivos que se produzcan por la conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida de los demás se imputan a título de dolo eventual.
- Los nuevos artículos 142 bis y 152 bis permiten, a nivel general y, por tanto, incluyendo a los delitos contra la seguridad vial), imponer la pena superior en grado, incluso en dos grados, si la imprudencia es grave, el hecho reviste de notoria gravedad y ha habido pluralidad de víctimas. Para ello se requiere una decisión suficientemente motivada por parte del juez o tribunal.

6.1. Mención especial al artículo 382 CP

En el artículo 382 también se recoge una precisión de los actos sancionados por los artículos 379, 380 y 381, aunque esa no ha sido su ubicación durante todo el tiempo de vigencia, sino que antes de la reforma de 2007 nos aparecía en el artículo 383 el cual queda derogado, pero, además de su cambio de precepto, también se han introducido importantes modificaciones. También en 2007 se pasa a suprimir el último párrafo del que constaba el antiguo 383 con lo que estos delitos ya están sometidos a las reglas de determinación de la pena.

El artículo concretamente nos dice que cuando además de llevarse a cabo alguna de las conductas del 379 o del 380, bien sea la conducción a velocidad excesiva y la conducción

superando una determinada tasa de alcohol o bajo el efecto del alcohol o las drogas, bien sea la conducción temeraria o la conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida de los demás, se ocasionare 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. Si el resultado lesivo concurriera 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. Por tanto, se mantiene la regla general a aplicar en los casos de concurso de delitos ideal.

Una vez leído el artículo, podemos decir que resuelve la cuestión de la relación concursal entre un delito contra la seguridad vial y luego el delito de resultado que se haya podido producir (por ejemplo, un aborto) y, por ello, nos merece una explicación pormenorizada de lo que ahí se recoge, así como de la evolución legislativa que ha sufrido la norma.

En primer lugar, tener claro que vamos a hablar de reglas concursales, pues si hay concurrencia de infracciones de peligro y de lesión se aplica únicamente la pena más elevada. Antes de 2007, este concurso implicaba que el delito menos gravemente sancionado era absorbido por el que tuviera una mayor pena, ahora eso se mantiene, pero se añade el hecho de que la pena del más grave, solo se va a aplicar en su mitad superior, es decir, agravada. En base a ello, se entiende que se abandona el criterio de la absorción y de la progresión penológica y se pasa al de la pena exasperada⁶⁵. Por tanto, estaríamos ya ante un concurso ideal o medial de infracciones. Son delitos que pueden castigarse conjuntamente sin provocar *bis in idem*, porque protegen bienes distintos, todo el peligro no se ha concretado en la lesión producida, y son dos delitos producidos por la misma acción⁶⁶.

⁶⁵ GÓNZALEZ CUSSAC, José Luis, VIDALES RODRÍGUEZ, Caty. Los nuevos delitos contra la seguridad vial. En Vidales Rodríguez, Mera Redondo, *et al. Seguridad Vial*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2008. p. 212.

⁶⁶ MUÑOZ CONDE, Francisco. *Derecho Penal Parte Especial*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2019. pp. 644-645.

En segundo lugar, se introduce por primera vez en esta cláusula concursal el delito de conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida de los demás lo cual influye en el hecho de que como es un delito con una respuesta penal más elevada, suele tomarse en la práctica como base para determinar la pena pese a ser el delito de peligro y no de lesión.

Pese a ello, esta regla no debiera aplicarse cuando el resultado no se produce por el peligro generado, aunque en caso de que aparezcan alguna de las conductas de los artículos 379, 380 o 381 para hacer presumir que así es. Además, aclarar que de tal imputación habría que excluir cuando el resultado lesivo que se produce consecuencia de la puesta en peligro, se asumida voluntariamente por quien luego sufre dicho daño, por ejemplo, el conductor.

DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL QUE NO CONSISTEN EN CONDUCIR

1. Delito de fuga o abandono del lugar del accidente (Art. 382 bis CP)

Estamos ante un delito introducido por la Ley Orgánica 2/2019, 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 10/1995 del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente. Una de las razones de su creación es por la creciente demanda que existía en la sociedad española de una mayor protección a los ciclistas y peatones ante el repunte de los fallecidos por atropellos⁶⁷. De hecho, en este último año 2019 se confirma una tendencia de los últimos años, en la que aumentan los fallecimientos de los usuarios vulnerables (motoristas, ciclomotoristas, peatones y ciclistas), mientras que se reducen los fallecimientos de aquellos que van en el vehículo de cuatro ruedas. A modo de ejemplo, solo en 2019 han dejado su vida en las carreteras españolas 40 ciclistas, 4 más que el año anterior⁶⁸.

⁶⁷ Asociaciones de víctimas como AESLEME, ASPAYM, DIA, FEDACE, PAT-APAT, PREDIF y STOPACCIDENTES. También la campaña mediática autodenominada “Por una ley justa” iniciada el 7 de enero de 2016 a través de la plataforma Change.org por la viuda de un ciclista atropellado.

⁶⁸ Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico. *Balance de seguridad vial 2019: mínimo histórico*. Madrid, España: DGT, 2020.

Concretamente en el apartado primero del artículo se nos dice que “el conductor de un vehículo a motor o de un ciclomotor que, fuera de los casos contemplados en el artículo 195, voluntariamente y sin que concurra riesgo propio o de terceros, abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieran una o varias personas o en el que se le causare lesión constitutiva de un delito del artículo 152.2, será castigado como autor de un delito de abandono del lugar del accidente”, mientras que en los apartados segundo y tercero se establece que las penas dependerán de si el accidente previo fue causado por imprudencia, o por caso fortuito respectivamente.

Es la primera vez que en España se introduce este tipo delictivo, pues con anterioridad esas conductas entraban dentro del delito de omisión del deber de socorro. El objetivo principal es el de evitar la impunidad de los abandonos que no pueden acogerse a la omisión del deber de socorro como son aquellos en los que se produzca la muerte inmediata de la víctima y cuando no haya ni desamparo ni peligro, ya sea porque la víctima puede salir por sí misma de la situación, como si es ayudada por otros⁶⁹.

En cuanto a qué bien jurídico protege hay bastantes dudas en la doctrina, puesto que el Preámbulo de la ley de reforma lo que indica que se busca castigar es “la maldad intrínseca”. Desde luego el bien jurídico a proteger no sería aquí la solidaridad humana como es el caso del delito de omisión del deber de socorro puesto que lo que se castiga es la fuga en sí misma⁷⁰. Lo que sí está claro es que nos encontramos ante un delito de aplicación subsidiaria respecto al delito de omisión del deber de socorro.

Esas dudas que se han generado, dado que estamos ante un delito con tan poco recorrido en nuestro ordenamiento jurídico, no tienen visos cercanos de solucionarse, por lo que la doctrina se muestra algo dudosa con este tipo delictivo. Las razones que se arguyen se dirigen principalmente al hecho de que el legislador no ha tenido en cuenta que la imposición de la obligación de detenerse puede violar el derecho de todo individuo a no declarar contra

⁶⁹ ESCUDERO GARCÍA-CALDERÓN, Beatriz. La reforma operada por LO 2/2019, de 1 de marzo, en materia de seguridad vial: una involuntaria protección penal de la indemnización civil. En Ortega Burgos et al. *Actualidad Penal 2019*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2019. p. 788.

⁷⁰ MUÑOZ CONDE, Francisco. *Derecho Penal Parte Especial*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2019. p. 645.

sí mismo y a no confesarse culpable (*nemo tenetur se ipsum*) protegido en el artículo 24.2 CE por nuestro texto constitucional⁷¹.

Fuera de eso, parece que lo que se castiga en el artículo 382 bis es la acción de fugarse, por lo que se entiende que hay un deber personalísimo de permanecer en el lugar del accidente, aunque la víctima ya estuviese siendo atendida por otras personas o hubiera fallecido, como ya hemos señalado antes. Se impone, por tanto, un deber de permanencia en el lugar de los hechos, junto a la víctima, aunque el auxilio que se preste no sirviese para nada⁷² que se relaciona más con la búsqueda de que no se pueda eludir la responsabilidad penal, es decir, que parece más un delito contra la Administración de Justicia que contra la seguridad vial⁷³.

1.1. Conducta típica

Una vez planteado el escenario en el que se enmarca este tipo delictivo, vamos a analizar su conducta típica, la cual consiste en abandonar el lugar de los hechos después de haber causado por imprudencia o por caso fortuito un accidente de tráfico siempre que se cumplan los siguientes requisitos:

- Que el hecho de permanecer en el lugar de los hechos no generase riesgos ni para el propio conductor ni para otros, puesto que tal caso la conducta sería atípica y estaría justificado el abandono.
- Que con el accidente causado por el conductor que huye se haya provocado bien la muerte o bien lesiones constitutivas de un delito del artículo 152.2 a la víctima o víctimas. Pese a que la remisión a ese artículo por parte del legislador pudiera originar dudas sobre qué tipos de imprudencia abarca este delito, dado que se admite también

⁷¹ ESCUDERO GARCÍA-CALDERÓN, Beatriz. La reforma operada por LO 2/2019, de 1 de marzo, en materia de seguridad vial: una involuntaria protección penal de la indemnización civil. En Ortega Burgos et al. *Actualidad Penal 2019*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2019. p. 789.

⁷² MARTÍNEZ LANZAROTE, Pablo A. *El nuevo delito de abandono del lugar del accidente y otras importantes novedades de la inminente reforma del Código Penal en materia de imprudencia*. 21 de febrero, 2019. Asociación de fiscales.

⁷³ DE VICENTE MARTÍNEZ, Rosario. *Siniestralidad vial, delitos imprudentes y fuga*. Madrid: Reus, 2019. pp. 123-137.

el caso fortuito, parece que se incluyen los tres, tanto la imprudencia grave, como la menos grave y como la leve. En cambio, sí quedaría fuera del tipo cuando el conductor que huye hubiera provocado intencionadamente el accidente.

- Que no fuera de aplicación el delito de omisión del deber de socorro pues, como ya hemos indicado antes, el delito de fuga que estamos analizando es de aplicación subsidiaria. Por tanto, se aplicaría en los casos en los que la víctima ya está siendo atendida o ya ha fallecido. Sobre esto último especificar que el conductor será castigado tanto si en el momento de huir conociera el fallecimiento de la víctima como si pensase que la víctima estaba herida, pero viva. En definitiva, aplicaríamos el artículo 195 relativo al delito de omisión del deber de socorro cuando la víctima estuviera desamparada y en peligro manifiesto y grave, y el artículo 382 bis cuando no se diesen tales hechos.

1.2. Tipo subjetivo

En este delito se requiere dolo por parte del conductor, teniendo en cuenta que la acción de abandono del lugar del accidente constituye una conducta diferente e independiente a aquella que provocó el siniestro, que puede haber sido imprudente o fortuita.

Ese dolo que se exige se refiere a un conocimiento tanto de haber sido el causante del accidente, como que hay víctimas fallecidas o heridas muy gravemente, pudiéndose apreciar en algún caso un error de tipo.

Finalmente, añadir que este delito podrá entrar en concurso de delitos real con cualquier otro de los delitos contra la seguridad vial, contra la vida o contra la salud que se hubiera cometido con la acción previa.

1.3. Sujetos

Como hemos venido repitiendo a lo largo de todo el trabajo, el sujeto activo del delito será también en este caso el conductor del vehículo a motor o del ciclomotor, sin embargo, en cuanto al sujeto pasivo, el perjudicado por la conducta, nos aparecen los problemas

señalados con anterioridad, aunque en general se puede admitir que el sujeto pasivo sería la víctima del accidente.

1.4. Penalidad

En relación con las penas podemos comprobar cómo el artículo 382 bis hace una distinción en función de qué haya sido lo que ha provocado el accidente del que luego se fugará el responsable dejando de manifiesto que este artículo no castiga la fuga cuando el accidente hubiera sido intencionado así como, el hecho de que por el ordenamiento jurídico español se considera más grave la imprudencia que el caso fortuito.

Por un lado, cuando los hechos tuvieran su origen en una acción imprudente del conductor, se castigarán con la pena de prisión de seis meses a cuatro años y con la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a cuatro años. Por otro lado, si el origen de los hechos que dan lugar al abandono fuera fortuito, hablaremos de una pena de tres a seis meses de prisión y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de seis meses a dos años.

2. 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 agente de autoridad (Art. 383 CP)

Como ya dijimos cuando hablamos del delito de conducción bajo los efectos de las drogas o del alcohol, o del que se comete cuando se supera una tasa de alcohol en aire espirado de 0,60 miligramos por litro o de alcohol en sangre de 1,2 gramos por litro, son relevantes las pruebas que se utilizan para poder conocer si el conductor conducía o no teniendo alteradas sus facultades por estas sustancias. Su relevancia es tal que suelen constituir la principal prueba a la hora de condenar al actor del hecho, por ello la negativa a realizárselas puede constituir un delito en sí mismo.

Este delito se encuentra recogido en el artículo 383 CP, aunque no ha sido ese siempre su lugar, puesto que, en un primer momento, cuando se introdujo con la aprobación del Código Penal de 1995, se ubicaba en el artículo 380. El que se introdujera a finales del siglo pasado no quiere decir que la conducta no se sancionara anteriormente, de hecho, sí se castigaba, pero desde la vía administrativa. Por ello, podemos afirmar que su existencia como delito sí es algo más corta que la de otros de los delitos contra la seguridad vial de los que ya hemos hablado. Con la reforma ocasionada por la Ley Orgánica 15/2007 se produjo su traslado al actual artículo 383 y, además, se ampliaron sus ámbitos típico y de severidad, es decir, se incrementaron las penas y se establece como objeto de la negativa todas las pruebas de detección de sustancias comprometidas y no las pruebas para comprobar una conducción influenciada. Por último, la Ley Orgánica 5/2010 introdujo la previsión de atenuación del artículo 385 ter, que ya se ha comentado en otros delitos, y que también afecta a este precepto en concreto⁷⁴.

2.1. Dudas acerca de la constitucionalidad del delito de negativa a someterse a las pruebas para la comprobación de las tasas de alcohol y la presencia de drogas u otras sustancias

Este delito ha sido objeto de varias cuestiones de inconstitucionalidad planteadas por los órganos jurisdiccionales desde su entrada en vigor siendo algunas de las Sentencias del Tribunal Constitucional más relevantes a este respecto la STC 161/1997, de 2 de octubre y la STC 234/1997, de 18 de diciembre. Tras analizar los problemas que se planteaban, el Tribunal Constitucional siempre ha declarado la conformidad con el texto constitucional tanto de las pruebas, como del castigo a la negativa a someterse a ellas, pues mantiene que no afectan ni a la integridad física ni a la integridad moral de las personas, que la detención que se realizara al conductor para su realización no supone una detención ilegal y que su obligatoriedad no viola el derecho a no declarar contra uno mismo ni a la presunción de inocencia. Pese a ello, hoy es el día que siguen existiendo dudas al respecto en la doctrina.

⁷⁴ MARTÍN LORENZO, María. Negativa a someterse a las pruebas de medición de alcohol o de detección de drogas. En García, Martín y Sanz-Díez de Ulzurrun. *Protección penal de la seguridad vial*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2013. p. 286.

2.2. Conducta típica

El artículo 383 establece que “el conductor que, requerido por un agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a que se refieren los artículos anteriores, será castigado con la penas de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años”.

De dicho precepto se extrae la consideración de que estamos ante un delito de mera actividad, que se consuma en el mismo momento en el que el conductor es requerido para que se realice las pruebas y, sin embargo, se niega a ello, así como, los elementos que constituyen el tipo. Comenzando por los requisitos relativos al requerimiento, tenemos que decir que se trata de un acto de desobediencia, pues el conductor se estaría negando a cumplir un mandato de la autoridad, pero se incluye dentro de los delitos contra la seguridad vial dada la gran relación que presenta con ellos. El requerimiento deberá realizarse por un agente de la autoridad en el ejercicio de sus funciones, ser expreso, terminante y claro, acompañado de la información sobre la causa que lo motiva, así como de las consecuencias de no someterse al mismo.

La acción típica es negarse a someterse a tales pruebas, lo cual se puede exteriorizar con una manifestación verbal, o a través de actos concluyentes, incluidas las acciones de simulación como el soplar incorrectamente de forma intencionada, por tanto, el hecho de que se mencione en el precepto a que se “requerido por un agente de la autoridad” no parece indicar que se exija una actitud de menosprecio a la autoridad, sino que valdría la mera negativa. Además, es esta una norma penal en blanco, siendo preciso acudir a la regulación administrativa de tráfico para conocer cuáles son en concreto dichas pruebas⁷⁵.

⁷⁵ MARTÍN LORENZO, María. Negativa a someterse a las pruebas de medición de alcohol o de detección de drogas. En García, Martín y Sanz-Díez de Ulzurrun. *Protección penal de la seguridad vial*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2013. pp. 362-367.

Como se trata de dos pruebas que presentan numerosas diferencias conviene hacer un estudio por separado de cada una de ellas:

a) Pruebas de alcoholemia

En primer lugar, la prueba de alcoholemia se encuentra regulada en los artículos 21 y siguientes del Reglamento General de Circulación. Concretamente se realiza mediante un etilómetro evidencial autorizado por el Centro Español de Metrología y que consiste en dos pruebas en la que se pide al conductor que sopla, debiendo este permanecer sin comer, beber, fumar y sin realizar ningún tipo de ejercicio físico entre dichas pruebas. Si el conductor padeciera de alguna enfermedad que le provocara imposibilidad para insuflar aire o esté inconsciente a causa del accidente, se delegaría la decisión sobre la prueba al personal facultativo del centro médico donde se le traslade. Además, tiene en común con la de detección de drogas que, en ambos casos, si los agentes que realizan la prueba dudan de que ha dado un resultado correcto o si el conductor así lo solicitara, se le haría otra prueba consistente en un análisis de sangre u orina. De no seguirse todas estas reglas, no se habrán satisfecho las garantías y, la prueba será nula. Además, dado que la prueba tiene un carácter efímero, y que no puede repetirse en el trámite del juicio oral (prueba preconstituida), determina que su práctica sea perentoria.

En relación con lo dicho, conviene destacar que, desde la Unión Europea, a través de la Recomendación de la Comisión de la Unión Europea de 17 de enero de 2001, sobre la tasa máxima de alcoholemia permitida para los conductores de vehículos de motor⁷⁶, se instaba a todos los Estados miembros a que realicen estas pruebas aleatorias de alcohol a los conductores para evitar que estos conduzcan bajos sus efectos, siendo lo deseable que existiese una probabilidad estadística real de que cada conductor se someta a las pruebas al menos una vez cada tres años⁷⁷. Por tanto, ya no es una mera cuestión estatal, sino que es algo que engloba a todos los países de nuestro entorno, pues de esta forma podrían evitarse numerosos accidentes.

⁷⁶ Publicada en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas, núm. 43, de 14 de febrero de 2001.

⁷⁷ GARCÍA PERERA, Gustavo J. *Evolución de los delitos contra la seguridad vial en España. Influencia de la legislación europea* (trabajo fin de grado). Universidad de las Palmas de Gran Canaria, 2011. p. 14.

Las situaciones por las que los agentes de seguridad pueden requerir el sometimiento a la prueba son variadas, pero conviene hacer una mención de cada una de ellas. Se puede exigir la realización de las pruebas de alcoholemia en el supuesto de que se halle implicado como posible responsable de un accidente de circulación, por conducir con síntomas evidentes de la intoxicación etílica, por ser denunciado por haber cometido alguna de las infracciones contenidas en el Reglamento, y cuando se le requiera para realizar la prueba en el marco de los programas de controles preventivos de alcoholemia.

b) Pruebas de detección de drogas

Hasta 2010, año en el que se incorpora a la Ley de Enjuiciamiento Criminal el artículo 796.1.7, la regulación de estas pruebas era prácticamente nula, solo existiendo la referencia a la obligación de someterse a ellas, pero sin establecerse una concreta prueba que pudiera dirimir si el conductor había consumido esas sustancias. Con la reforma, en la LECrim se prevé ya expresamente la competencia de los agentes de la policía judicial para poder requerir al conductor la realización de las pruebas.

Concretamente el test, que detecta el consumo de diversas sustancias como son el opio, la cocaína, el cannabis, las anfetaminas o las benzodiazepinas, consta también de dos etapas, estando el conductor obligado a realizar ambas. Primero se realiza el test salival, pasándose la saliva por un químico que reaccionará en función de si se ha consumido alguna de las sustancias mencionadas o no, y que será indiciario puesto que no presenta una alta fiabilidad. En caso de que dé algún resultado positivo, sirve de base para continuar la investigación, solicitando al sujeto que aporte una segunda dosis de saliva para un análisis en laboratorio, el cual ya dará un resultado definitivo. Aquí, como ya hemos dicho, también se permite que el conductor solicite una segunda prueba de contraste.

Una diferencia muy importante con respecto a la prueba de alcoholemia es el hecho de que para la de drogas, no se exige una determinada tasa de concentración para que la conducta sea típica, sino que basta con que la conducción se haya visto influenciada por el consumo de drogas, psicotrópicos o estupefacientes.

c) Negativa a realizarse alguna de las pruebas

Con la segunda prueba de detección de alcohol se pretende subsanar los posibles márgenes de error de los etilómetros. La STS 1/2002, de 22 de marzo, reiteró la obligatoriedad de someterse a la segunda prueba, entendiendo la negativa a ello como dentro de la conducta típica⁷⁸. Pese a ello, algunos sectores de la doctrina no lo consideran tal, pues entienden que los resultados de la primera prueba ya son un indicio suficiente.

Cuestión distinta es cuando el conductor se niega a someterse a las pruebas de alcohol y drogas, pero solicita realizarse un análisis de sangre. Esta conducta obviamente no puede considerarse típica, puesto que una vez que se realizan las otras pruebas y estas arrojan indicios de culpabilidad se realiza el análisis de sangre para obtener ese resultado más fiable, por tanto, el acudir directamente al último paso no supone ningún problema, es más, se podría considerar, incluso, como una colaboración total.

2.3. Tipo subjetivo

Estamos ante un delito doloso abarcando el dolo tanto el conocimiento de la obligación de realizarse las pruebas tras el requerimiento por parte del agente de la autoridad. Si el conductor desconociese esa obligación, sufriría un error de tipo y, por tanto, la conducta no sería punible. También podría incurrir en ese error en el caso de que el sujeto se encontrase en un mal estado a causa de la ingesta del alcohol o las drogas, aunque en ese caso la incidencia que hayan podido provocar dichas sustancias se articula por la vía de las circunstancias modificativas, tanto eximentes como atenuantes. Lo que, en principio, no se exige es que el sujeto muestre cierto menosprecio a la autoridad.

2.4. Sujetos

El autor del delito solo puede serlo el conductor del vehículo a motor o del ciclomotor, por tanto, quedarían fuera tanto los acompañantes como otros terceros, puesto que ellos no tienen esa obligación de someterse a la prueba. Los casos de participación

⁷⁸ Ver Fundamento de Derecho Tercero.

también quedan un poco fuera de este delito, aunque lo que sí puede plantearse es el supuesto de la inducción, siendo castigado el inductor a título de partícipe.

2.5. Causas modificativas de la responsabilidad penal

En cuanto a la posible alegación de una causa de justificación como motivo de la negativa a someterse a las pruebas, al considerar el sujeto que se encuentra en el libre ejercicio de su derecho fundamental a no declarar contra sí mismo, no parece admisible, sobre todo, desde las sentencias del Tribunal Constitucional que antes hemos comentado. Lo que pudiera plantearse es un hipotético error del conductor acerca de tal admisibilidad, un error de prohibición indirecto, y un error directo si el sujeto desconociera de la ilicitud penal de la conducta de negarse a someterse a las pruebas.

En caso de que el conductor se hallara en un alto grado de afectación por el consumo de dichas sustancias, pudiera aplicarse una eximente completa, por inimputabilidad, una eximente incompleta, cuando la imputabilidad está disminuida, pero no anulada, o una atenuante⁷⁹.

2.6. Penalidad

En el artículo 383 se establece una pena privativa de libertad de seis meses a un año, así como la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años. Con la reforma llevada a cabo en el año 2010 se incorpora la previsión del artículo 385 ter conforme a la cual se podría rebajar la pena un grado en atención al menor riesgo causado y demás circunstancias, con la correspondiente justificación por parte del juez en la sentencia.

⁷⁹ MARTÍN LORENZO, María. Negativa a someterse a las pruebas de medición de alcohol o de detección de drogas. En García, Martín y Sanz-Díez de Ulzurrun. *Protección penal de la seguridad vial*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2013. p. 415-422.

3. Delito de creación de un grave riesgo para la seguridad vial (Art. 385 CP)

El artículo 385 del Código Penal castiga la creación de un grave riesgo para la seguridad vial, uno de los delitos que, pese a su amplitud, rara vez llegan casos a los tribunales. Concretamente se contempla que “será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días, el que originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:

- 1.^a Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio.
- 2.^a No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo”.

Como la mayoría de los delitos que hemos estado analizando, este también sufrió de la reforma del 2007 con la incorporación de los trabajos en beneficio de la comunidad como pena. En lo demás se ha mantenido prácticamente igual, por lo que no se ha solucionado la confusión en la catalogación de este delito dentro de los delitos de peligro. Mientras que para unos autores se trata de un delito de peligro abstracto, para otros es un delito de peligro concreto, existiendo también posturas intermedias que defienden que se trata de un delito de peligro hipotético. Realmente la solución pudiera ser algo intermedio, y es que, desde el punto de vista del tipo, este exige la creación de un grave riesgo para la circulación, por tanto, se configuraría como un delito de peligro concreto o de lesión, pero desde la óptica de los bienes jurídicos individuales que pudieran resultar lesionados sería un delito de peligro abstracto, pues no se necesitaría el haberse puesto en peligro de forma concreta. Se habrá tenido que poner en riesgo la circulación y, además, de forma grave en atención a las características de la vía, los medios que utilice el sujeto y la situación en la que se queda la vía tras la actuación⁸⁰. De tal relevancia es el elemento de la gravedad que se considera la frontera entre el ilícito penal y el ilícito administrativo.

⁸⁰ GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, María. Creación de un peligro grave para la circulación. En Gutiérrez Rodríguez et al. Protección penal de la seguridad vial. Valencia: Tirant lo Blanch, 2013. pp. 524-525.

La primera modalidad consiste en generar el peligro al colocar en la vía obstáculos imprevisibles, derramar sustancias deslizantes o inflamables o mutar, sustraer o anular la señalización, o por cualquier otro medio. El hecho de que termine con la expresión abierta de “por cualquier otro medio” parece indicar que lo que contempla el artículo es una mera enumeración de ejemplos, y que se podría añadir otros supuestos como el arrojar objetos a la vía, siendo lamentablemente muy habitual por parte de algunos jóvenes el lanzar piedras contra los coches que pasan, la conducción peligrosa de vehículos que no sean de motor, los comportamientos no apropiados de los peatones, etc. Realmente se podrían admitir más ejemplos, pero siempre teniendo en cuenta que tienen que guardar similitud con los comportamientos que sí se incluyen expresamente y, además, deben alterar la seguridad vial porque, de lo contrario, todos los delitos cometidos por imprudencia en el tráfico se incluirían aquí.

En cuanto a la mención a la sustracción de la señalización, podría provocarse un solapamiento con los delitos de apoderamiento, con el hurto o el robo, incluso, con sus modalidades agravadas si se entiende que las señales se destinan a un servicio público, provocando su sustracción un fuerte quebranto.

En el apartado segundo se contiene la mención al no restablecimiento de la seguridad de la vía cuando se estuviese en obligación de hacerlo, constituyendo una tipificación autónoma de la comisión por omisión. Por ejemplo, quitar las señales que se colocan para avisar al resto de conductores de que hay un vehículo parado en la vía como consecuencia de una avería. Por tanto, los sujetos activos de esta segunda modalidad serán tanto aquellos que por su oficio o cargo tengan ese deber de asegurar la vía, como quienes, sin haber cometido una conducta encuadrable en el apartado primero, han generado imprudentemente o por caso fortuito el riesgo.

En cualquier caso, el riesgo ha de ser grande y concreto, tratándose de un delito de peligro concreto referido a un bien jurídico colectivo como es la seguridad vial. Además, es un delito doloso en las dos modalidades.

Finalmente, recordar que también le es de aplicación el artículo 385 ter, pudiéndose rebajar la pena en un grado atendiendo el juez a la menor entidad del riesgo causado, y demás circunstancias.

4. El comiso del vehículo

El comiso, con carácter general, consiste en la privación de un bien o un derecho padecida por su titular como consecuencia de su vinculación con un hecho antijurídico, y por medio de esta privación y desplazamiento de la titularidad del bien o derecho, este pasa a ser propiedad del Estado⁸¹. Además, en el artículo 385 bis (introducido con la reforma de la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio) se contiene una disposición especial en cuanto al comiso del vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos previstos en el capítulo IV, es decir, el referente a los delitos contra la seguridad vial, para los cuales se considerará instrumento del delito a los efectos de los artículos 127 y 128.

A este respecto es interesante conocer la SAP de Barcelona 312/2016, de 6 de mayo, en la que se contienen una serie de criterios de peligrosidad y proporcionalidad para que dicha medida se imponga de manera adecuada. Concretamente se debe ponderar la concurrencia de tres presupuestos⁸²:

- 1- “La peligrosidad objetiva del bien decomisado, en este caso el vehículo al objeto de prevenir su utilización en el futuro para la comisión de nuevos delitos contra la seguridad vial.
- 2- La peligrosidad del sujeto, esto es la probabilidad de que pueda volver a delinquir utilizando tal instrumento.
- 3- El juicio de proporcionalidad en la aplicación de la medida, atendiendo a las circunstancias concretas de cada caso”.

De hecho, este es el criterio que se ha seguido por otras Audiencias Provinciales, así como el que defendía la Fiscalía General del Estado en su Circular 10/2011, de 17 de noviembre la cual señala como criterios para aplicar el comiso "la naturaleza, gravedad, valor económico y las concretas circunstancias concurrentes en el hecho reveladoras de un mayor

⁸¹ HLO abogados. *El comiso del vehículo a motor o ciclomotor*. 30 de mayo, 2019. HLO abogados.

⁸² Ver Fundamento de Derecho Cuarto.

reproche objetivo o subjetivo de la conducta y la situación económica y personal del penado”⁸³.

Finalmente, el comiso se limita a los casos en los que el vehículo a motor o el ciclomotor han servido para crear un peligro para los demás, pudiendo efectuarse únicamente cuando la titularidad corresponda al autor del delito o a quien ha cooperado en su ejecución.

DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL DESDE UNA ÓPTICA PENITENCIARIA

Durante la década de 2007 a 2016 hemos podido ser testigos de un importante aumento de la población penitenciaria, motivado principalmente por las reformas penales de los años 2007 y 2010 por las que se extendió la intervención penal a conductas de carácter leve, sobre todo, en relación con los delitos contra la seguridad vial⁸⁴.

En el año 2018 se dictaron un total de 89.264 sentencias por delitos viales de peligro. Aproximadamente una de cada tres sentencias condenatorias fue por delitos contra la seguridad vial, unas 7.000 sentencias más que el año 2017. Del total de las 89.264 condenas por delitos viales, 56.173 fueron por conducción bajo la influencia de alcohol y drogas. Esta cifra supone un aumento de casi el 10% con respecto al 2017. Por exceso de velocidad se dictaron 450 sentencias, una cifra muy similar a la del año anterior.

Dado que la principal función de las penas en nuestro país es la rehabilitadora y de reinserción, la Fiscalía, en caso de conformidad, promueve las penas de trabajos en beneficio de la comunidad, las cuales supusieron un 22% del total de penas. Además, Instituciones

⁸³ MÍNGUEZ, Judith. *El decomiso del vehículo en los delitos contra la seguridad vial*. 11 de abril, 2018. LawyerpressNews.

⁸⁴ JUANATERY DORADO, Carmen. “Delincuencia y población penitenciaria femeninas: situación actual de las mujeres en prisión en España”. *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, núm. 20, 2018. p. 13

Penitenciarias lleva a cabo dos tipos de intervenciones con el objetivo de reinserir a esos conductores condenados en las cárceles españolas. Concretamente se tratan de talleres de sensibilización específicos TASEVAL, de carácter educativo, y PROSEVAL, de carácter terapéutico. En 2018, 4.513 personas iniciaron el cumplimiento de su pena de trabajos en beneficio de la comunidad a través de TASEVAL, inscribiéndose en este taller 2.697 en los seis primeros meses de 2019. Y respecto a PROSEVAL, 807 personas iniciaron el cumplimiento del programa en 2018, mientras que en los seis primeros meses de 2019 esta cifra era ya de 621 personas⁸⁵.

En cuanto a la población reclusa, en enero de 2020, había un total de 1.334 internos en las cárceles españolas por cometer exclusivamente un delito contra la seguridad vial, sin embargo, casi 4.000 internos más se encuentran cumpliendo condena por algún otro delito además de por uno contra la seguridad vial. Si distinguimos entre sexos podemos ver de forma clara que se trata de delitos predominantemente cometidos por hombres, pues de los 1.334 internos actuales por haber cometido únicamente un delito contra la seguridad vial, 1.295 son hombres y solo 39 mujeres.

Finalmente, lo que más preocupa a la Fiscalía es la alta reincidencia que se está dejando notar en esta clase de delitos, motivo que los va a llevar a realizar estudios en el ámbito penitenciario con el objetivo de averiguar la causa y solucionar aquello que se esté pudiendo hacer mal. A este respecto es vital la labor que realizan las asociaciones de víctimas, las cuales también colaboran en la tarea rehabilitadora desplazándose hasta los centros penitenciarios para dar charlas a los internos, incluso, para que compartan un día completo con una persona que sufra lesión medular como consecuencia de un accidente.

⁸⁵ Gabinete de prensa de la Fiscalía. *El Fiscal Bartolomé Vargas informa sobre las condenas por seguridad vial*, 2019.

CONCLUSIONES

Una vez terminado el desarrollo central del trabajo es interesante destacar las conclusiones que de él se pueden extraer.

En primer lugar, se puede comprobar que la tendencia que sigue la evolución legislativa es la de agravar las consecuencias de la comisión de los delitos contra la seguridad vial. Esto se puede ver en que la totalidad de los delitos contempla, entre las diferentes consecuencias penales que tiene la conducta, la pena de prisión, mientras que al inicio de su historia únicamente recogían penas de multa y de privación del permiso de conducir. Tal endurecimiento se traduce en penas más severas, no solo en extensión sino también en la forma de ejecución.

En segundo lugar, hay que decir que esa agravación de las consecuencias penales no es apoyada por todos. Se alega por algunos sectores de la población que la única forma de lucha contra estas conductas no debe ser la penal, sino que muchas de ellas corresponderían más al ámbito administrativo siendo allí donde debieran castigarse, algo con lo que yo estoy totalmente de acuerdo, principalmente en lo relativo a la conducción sin permiso. Además, deberían tomarse medidas que eviten la reincidencia, y no solo que castiguen las conductas, así como apoyar los talleres de sensibilización vial.

En tercer lugar, se ha podido comprobar que, además de incrementarse las penas, se han aumentado también los tipos delictivos. Muestra de ello es la reforma operada en 2019 por la que se introdujo el delito de fuga o abandono del lugar del accidente. Además, en varios de los delitos que ya se recogían se han ido produciendo modificaciones o nuevas interpretaciones por parte de los tribunales que van en la dirección de considerarse consumado el delito simplemente con realizar la conducta que se describe en el precepto, sin necesidad de haber puesto en peligro concreto la vida o la integridad de las personas. La intención de ello es adelantar el castigo a la situación previa a que se produzca un daño, sin embargo, no es apoyado por todos los autores, entendiéndose algunos que se pueden cometer ciertos abusos castigándose conductas que no debieran serlo.

En cuarto lugar, se han hecho algunas comparaciones de España con sus países vecinos en la UE y se ha visto como en términos de tasas de alcohol nos encontramos en la media comunitaria. Sin embargo, si nos fijamos en los números de personas en prisión, España se sitúa por encima de esa media, teniendo una mayor población reclusa.

En quinto lugar, señalar que parece que estas medidas poco a poco van dando sus frutos. En el año 2019, según datos del Balance de accidentalidad vial 2019, en España se han reducido tanto el número de accidentes, como el número de fallecidos y de heridos graves, pese a que han aumentado tanto el volumen de desplazamientos, como el número de conductores y de vehículos matriculados. De estos datos parece que se puede extraer que algo bien se está haciendo, pues, además de la mayor concienciación de la ciudadanía, la nueva legislación más actualizada y adaptada a los tiempos actuales también aporta su granito de arena. Por tanto, parece este el camino a seguir, puesto que las carreteras y los vehículos es algo inherente a nuestras sociedades y requiere un gran esfuerzo para que ninguna otra persona tenga que perder la vida en el asfalto⁸⁶.

⁸⁶ Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico. *Balance de seguridad vial 2019: mínimo histórico*. Madrid, España: DGT, 2020.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Libros y revistas

- ALCÁCER GUIRAO, Rafael. “Embriaguez, temeridad y peligro para la seguridad del tráfico. Consideraciones en torno a la reforma del delito de conducción temeraria”. *La ley penal: revista de derecho penal, procesal y penitenciario*, núm. 10, 2004. pp. 5-22.
- DE VICENTE MARTÍNEZ, Rosario. *Derecho penal de la circulación: delitos de violencia vial*. Barcelona: Editorial Bosch, 2006. p. 562.
- DE VICENTE MARTÍNEZ, Rosario. *Siniestralidad vial, delitos imprudentes y fuga*. Madrid: Reus, 2019. pp. 123-137.
- ESCUADERO GARCÍA-CALDERÓN, Beatriz. La reforma operada por LO 2/2019, de 1 de marzo, en materia de seguridad vial: una involuntaria protección penal de la indemnización civil. En Ortega Burgos et al. *Actualidad Penal 2019*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2019. p. 788, 789.
- GARCÍA PERERA, Gustavo. J. *Evolución de los delitos contra la seguridad vial en España. Influencia de la legislación europea* (trabajo fin de grado). Universidad de las Palmas de Gran Canaria, 2011. pp. 7-8, 14 y 33.
- GÓNZALEZ CUSSAC, José Luis, VIDALES RODRÍGUEZ, Caty. “La reforma del Código Penal en materia de seguridad vial”. *Revista jurídica galega*. núm. 55, 2007. pp. 43-60.
- GÓNZALEZ CUSSAC, José Luis, VIDALES RODRÍGUEZ, Caty. Los nuevos delitos contra la seguridad vial. En Vidales Rodríguez, Mera Redondo, et al. *Seguridad Vial*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2008. pp. 209 y 212.
- GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, María. Creación de un peligro grave para la circulación. En Gutiérrez Rodríguez et al. *Protección penal de la seguridad vial*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2013. pp. 524-525.
- HERNÁNDEZ-CARRILLO FUENTES, José María. “La reforma del Código Penal en materia de Seguridad Vial”. *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*. núm. 23, 2007, pp. 23-50.

- HERNÁNDEZ-CARRILLO FUENTES, José María. “Seguridad Vial, Velocidad y Reforma del Código Penal”. *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*. núm. 110, 2007, pp. 11-34.
- JUANATERY DORADO, Carmen. “Delincuencia y población penitenciaria femeninas: situación actual de las mujeres en prisión en España”. *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, núm. 20, 2018. p. 13.
- MARTÍN LORENZO, María. Negativa a someterse a las pruebas de medición de alcohol o de detección de drogas. En García, Martín y Sanz-Díez de Ulzurrun. *Protección penal de la seguridad vial*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2013. pp. 286-422.
- Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico. *Cuestiones de seguridad vial*. Madrid, España: DGT, 2018. p. 88.
- MONTERO HERNANZ, Tomás. “La modificación del Código Penal en materia de seguridad vial: reflexiones sobre la conducción sin licencia”. *Lex Nova-La Revista*, núm. 53 (julio-septiembre) de 22 de septiembre, 2008. p. 30-33.
- MONTORO GONZÁLEZ, Luis. Datos extraídos de su Comparecencia ante la Comisión no permanente sobre Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico del Congreso de los Diputados, de 28 de marzo de 2006. Diario de sesiones del Congreso de los Diputados; VIII Legislatura, núm. 537. pp. 3 y 4.
- MUÑOZ CONDE, Francisco. *Derecho Penal Parte Especial*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2019. pp. 634-645.
- MUÑOZ RUIZ, Josefa. *El delito de conducción temeraria*. Madrid: Dykinson, 2013. pp. 155 y ss.
- OLMEDO CARDENETE, Miguel Domingo. Delitos contra la seguridad colectiva (IV): Los delitos contra la seguridad vial. En Morillas Cueva. *Sistema de derecho penal: parte especial*. Madrid: Dykinson, 2015. pp. 1021-1045.
- ORTEGA BURGOS, Enrique, *et al.* *Actualidad penal 2019*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2019. pp. 30-48.
- ORTS BERENGUER, Enrique. Delitos contra la seguridad colectiva (y III): Delitos contra la seguridad vial. En Vives Antón, *et al.* *Derecho penal parte especial* Valencia: Tirant lo Blanch, 2019. pp. 621-646.

PAPIÓN PULIDO, Jorge Guillermo, PEDREÑO NAVARRO, Lucía, y BAL FRANCÉS, Edmundo. *Los delitos contra la seguridad vial. Análisis práctico y formularios de aplicación*. Valladolid: Lex Nova, 2009. p. 73.

REQUEJO CONDE, Carmen. *El delito de conducir sin permiso. Análisis Jurisprudencial*. Barcelona: Editorial Bosch, 2013. pp. 21-136.

SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, Marina. Conducción manifiestamente temeraria. En García, Martín y Sanz-Díez de Ulzurrun. *Protección penal de la seguridad vial*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2013. pp. 155-422.

SILVA SÁNCHEZ, Jesús María. *La expansión del Derecho penal. Aspectos de la política criminal en las sociedades postindustriales*. Madrid: Edisofer, 2001. pp. 131 y ss.

VIDALES RODRÍGUEZ, Caty, MERA REDONDO, Antonio *et al.* *Seguridad vial*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2008.

2. Páginas web

EFE. *Las víctimas del tráfico confían en que el número de muertos en 2007 baje de 3.000*. 5 de diciembre, 2007. El Mundo. Disponible en: <https://www.elmundo.es/elmundo/2007/12/05/espana/1196870569.html>, [consulta: 23/02/2020].

FERNÁNDEZ BERMEJO, Daniel. *Algunos supuestos especiales excluidos del tipo delictivo del artículo 384 CP*. 10 de enero, 2019. BlogsUdima. Disponible en: <https://blogs.udima.es/criminologia/algunos-supuestos-especiales-excluidos-del-tipo-delictivo-del-articulo-384-cp/>, [consulta: 20/03/2020].

GABINETE DE PRENSA DE LA FISCALÍA. *El Fiscal Bartolomé Vargas informa sobre las condenas por seguridad vial*. 30 de julio, 2019. Gabinete de prensa de la Fiscalía. Disponible en: <https://www.fiscal.es/web/fiscal/-/el-fiscal-bartolome-vargas-informa-sobre-las-condenas-por-seguridad-vial>, [consulta: 25/03/2020].

HLO abogados. *El comiso del vehículo a motor o ciclomotor*. 30 de mayo, 2019. HLO abogados. Disponible en: <https://www.abogadoaccidentessevilla.com/blog/el-comiso-del-vehiculo-a-motor-o-ciclomotor>, [consulta: 25/03/2020].

- IBERLEY. *Delito de conducción bajo los efectos del alcohol, drogas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas*, 2019. Iberley. Disponible en: <https://www.iberley.es/temas/delito-conduccion-bajo-efectos-alcohol-drogas-62763>, [consulta: 19/03/2020].
- MARTÍNEZ LANZAROTE, Pablo A. *El nuevo delito de abandono del lugar del accidente y otras importantes novedades de la inminente reforma del Código Penal en materia de imprudencia*. 21 de febrero, 2019. Asociación de fiscales. Disponible en: <http://asociaciondefiscales.es/index.php/general/actividades-a-f/noticias/item/314-el-nuevo-delito-de-abandono-del-lugar-del-accidente-y-otras-importantes-novedades-de-la-inminente-reforma-del-codigo-penal-en-materia-de-imprudencia-por-pablo-lanzarote-martinez>, [consulta: 21/03/2020].
- MENDOZA, Irene. *Exceso de velocidad: multas y penas de cárcel*. 26 de agosto, 2015. Auto10. Disponible en: <https://www.auto10.com/reportajes/exceso-de-velocidad-multas-y-penas-de-carcel/6351>, [consulta: 21/03/2020].
- MÍNGUEZ, Judith. *El decomiso del vehículo en los delitos contra la seguridad vial*. 11 de abril, 2018. LawyerpressNews. Disponible en: <https://www.lawyerpress.com/2018/04/11/el-decomiso-del-vehiculo-en-los-delitos-contra-la-seguridad-vial/>, [consulta: 25/03/2020].
- Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico. *Alcohol y drogas, los delitos más frecuentes*. Madrid, España: DGT, 2019. Disponible en: <http://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2019/05MAYO/0513-Actividad-Fiscalia-Seguridad-Vial.shtml#.XnYGTlhKjcc>, [consulta: 17/03/2020].
- Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico. *89.000 sentencias por delitos viales*. Madrid, España: DGT, 2019. Disponible en: <http://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2019/07JULIO/0730-Estadisticas-Fiscalia.shtml#.XnYIJlhKjcc>, [consulta: 17/03/2020].
- Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico. *Balance de seguridad vial 2019: mínimo histórico*. Madrid, España: DGT, 2020. Disponible en: <http://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2020/01ENERO/0102balance-accidentes-2019.shtml#.XnZlglhKjIU>, [consulta: 21/03/2020].
- Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico. *Todo sobre el permiso de conducir por puntos*. Madrid, España: DGT, 2020. Disponible en: <https://sede.dgt.gob.es/es/permisos-de-conducir/permiso-por-puntos/index.shtml>, [consulta: 19/03/2020].

MONTORO GONZÁLEZ, Luis. *169 Fallecidos en accidentes de tráfico en navidades: el factor humano explica el 70-90% de los accidentes*. 9 enero, 2006. Infocop. Disponible en: http://www.infocop.es/view_article.asp?id=502, [consulta: 19/03/2020].

Redacción LA VANGUARDIA. *Estas son las tasas de alcohol máximas permitidas por países en Europa*. 30 de julio, 2019. La Vanguardia. Disponible en: <https://www.lavanguardia.com/motor/actualidad/20190730/463648391493/tasa-alcohol-maxima-permitida-paises-europa.html>, [consulta: 20/03/2020].