



---

**Universidad de Valladolid**

**Facultad de Derecho**

***Grado en Derecho***

***Delitos contra la Seguridad Vial.***

**Presentado por:**

***Paula Pérez Castaño.***

**Tutelado por:**

***Ángel J. Sanz Moran.***

**Valladolid, 23 de junio de 2020.**

## **RESUMEN:**

La temática del presente trabajo, es hoy en día un tema muy preocupante, por tener este tipo de delitos una gran presencia en nuestra sociedad. Pero no todo es tan malo ya que de las cifras se deduce que, si bien siguen siendo elevadas, se va reduciendo el número de víctimas derivadas de este tipo de delitos, por ello el objetivo principal de este trabajo es concienciar de la importancia de este tema para que cada día se pueda reducir un poco más estas cifras. Para ello, en primer lugar, se da comienzo con una explicación en relación al bien jurídico protegido por este tipo de delitos, para continuar con un profundo análisis de las principales figuras delictuales tipificadas en el código penal, así como los principales factores que influyen en cada uno de esos tipos de delitos contra la seguridad vial. En segundo lugar, se procede a analizar más en profundidad la cláusula concursal, y el nuevo párrafo segundo del artículo 382 del CP. Y para terminar, se hace una referencia a unas reglas complementarias, como son el comiso del vehículo y la atenuación de la responsabilidad.

## **PALABRAS CLAVE:**

Delito, seguridad vial, vehículo a motor, velocidad excesiva, alcohol, drogas, conducción temeraria.

## **ABSTRACT:**

The theme of this work, is today a very worrying topic, as this type of crime has a great presence in our society. But not everything is so bad since it can be deduced from the figures that, although they are still high, the number of victims derived from this type of crime is decreasing, therefore the main objective of this work is to raise awareness of the importance of this subject so that each day you can reduce these figures a little more. To do this, first, an explanation is started in relation to the legal asset protected by this type of crime, to continue with an in-depth analysis of the main criminal figures typified in the penal code, as well as the main factors that influence each of those types of crimes against road safety. Secondly, the bankruptcy clause and the new second paragraph of article 382 of the CP proceed to a more in-depth analysis. And finally, there is a reference to some complementary rules, such as the confiscation of the vehicle and the reduction of liability.

## **KEY WORDS:**

Crime, road safety, motor vehicle, excessive speed, alcohol, drugs, reckless driving.

## INDICE

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 1     | INTRODUCCIÓN:.....  | 5  |
| 2     | BIEN JURÍDICO PROTEGIDO: .....  | 6  |
| 3     | CLASES DE DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL EN EL CÓDIGO PENAL:.....   | 8  |
| 3.1   | Conducción a velocidad excesiva:.....   | 9  |
| 3.2   | Conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas:.....            | 15 |
| 3.3   | Delitos de conducción temeraria: .....  | 31 |
| 3.4   | Delito de conducción con manifiesto desprecio por la vida de los demás: .....   | 36 |
| 3.5   | Negativa a someterse a pruebas de alcoholemia, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas: .....                  | 42 |
| 3.6   | Conducción sin permiso:.....  | 46 |
| 3.7   | Obstaculización de la vía:.....   | 51 |
| 3.8   | El nuevo art. 382 bis del CP. Abandono del lugar del accidente y su relación con el delito de omisión del deber de socorro: ..... | 53 |
| 3.8.1 | <i>Nacimiento, ocaso y resurgir del delito de fuga:</i> .....   | 53 |
| 3.8.2 | <i>El delito de fuga vs. El delito de omisión del deber de socorro:</i> .....   | 58 |
| 4     | CLÁUSULA CONCURSAL: .....   | 60 |
| 4.1   | La regla concursal del artículo 382 del Código Penal: .....   | 60 |
| 4.2   | El nuevo párrafo segundo del artículo 382 del Código Penal: .....   | 66 |
| 5     | REGLAS COMPLEMENTARIAS: .....   | 67 |
| 5.1   | El comiso del vehículo: .....   | 67 |
| 5.2   | Atenuación de la responsabilidad:.....  | 68 |
| 6     | CONCLUSIONES: .....   | 70 |
| 7     | BIBLIOGRAFÍA: .....   | 73 |
| 8     | JURISPRUDENCIA: .....   | 76 |

## 1 INTRODUCCIÓN:

La elección de este tema tiene su razón se der en el hecho de que nos encontramos ante delitos que tiene una fuerte presencia en los tribunales, ya que más del 50% de las diligencias urgentes incoadas en los juzgados de guardia son por delitos contra la seguridad vial, lo que implica que en muchos casos se califique al conductor como sujeto que traiciona la confianza de los demás y se convierte en un peligro frente al que se deben adoptar sanciones. También cabe mencionar que la mayoría de estos juicios rápidos han concluido con la conformidad del acusado pues se le puede llegar a reducir hasta un tercio de la condena.

Nos encontramos a la vez ante uno de los delitos que deja tras de sí más víctimas, tanto mortales como lesionadas, que cualquier otro delito del Código Penal. Los delitos contra el tráfico viario se encuentran muy presentes en nuestra sociedad, de ahí que sea imprescindible concienciar a la sociedad sobre las consecuencias tan nocivas que puede tener una mala conducta al volante.

Al tratarse de delitos contra la seguridad colectiva, con carácter general será necesario que la conducta se realice en algún tipo de vía, bien pública, bien privada, que esté destinada a ser utilizada por una pluralidad de personas o que, al menos, se produzca en tales circunstancias que genere riesgo para la seguridad vial ya que éste es el bien jurídico protegido por este tipo de delitos.

Anteriormente la expresión que se utilizaba era “seguridad del tráfico”, cuyo principal objetivo era conseguir un nivel de riesgo cero en la circulación de vehículos en la que no se pusiese en peligro alguno a personas y bienes. Pero dicha expresión fue sustituida por la de “seguridad vial”, ya que esa “seguridad” no es una realidad en valores absolutos, puesto que siempre existirán los siniestros de tráfico. Por ello podemos conceptualizar la seguridad vial como una aspiración, para cuya consecución deben adoptarse todas las medidas necesarias para evitar los males que pueden surgir por un accidente de tráfico, imponiendo sanciones y penando a aquellas personas que cometan algún riesgo para la sociedad derivado de la utilización de vehículos de motor o ciclomotores.

Para dar una solución a los problemas que pueden surgir por estas malas conductas tenemos lo previsto en el Capítulo IV, del Título XVII, del Libro II del Código Penal, ya

que ahí se contemplan una serie de sanciones que permiten castigar dichas conductas, lo cual vamos a analizar posteriormente más detalladamente.

## 2 BIEN JURÍDICO PROTEGIDO:

Nuestro CP ubica los delitos contra la seguridad vial en el Título XVII, bajo la rúbrica “delitos contra la seguridad colectiva”. De manera que teniendo en cuenta que el CP agrupa los delitos en atención al bien jurídico protegido, la denominación que aparecen el Título XVII, debe ser el punto de partida para averiguar cuál es el bien jurídico protegido.

Este Título XVII agrupa delitos que no tienen en común un bien jurídico protegido de naturaleza homogénea, pero a pesar de ello, todos los delitos tienen un denominador común, y es que afectan a la seguridad colectiva, y en nuestro caso concreto que afecta a la seguridad ante el tráfico automovilístico.

En estos delitos existe un bien jurídico protegido independiente o distinto de los individuales, ya que consiste en la seguridad vial, la seguridad en el tráfico de las vías públicas o de uso común. Se trata de un bien jurídico colectivo o social.

Pero también puede decirse que pretende proteger bienes jurídicos individuales, tales como la vida e integridad física de las personas. Por lo que podría decirse que el bien jurídico protegido es el mantenimiento de la seguridad en el tráfico como presupuesto para la protección de la vida y de la integridad física de las personas.

Sentencias de nuestro TS, como la de 19 de mayo de 1982 afirma que *“el bien jurídico es el público de la seguridad del tráfico y no el privado de las posibles muertes, lesiones o daños”*.

Por lo tanto, el bien jurídico protegido en este tipo de delitos se trata tanto de la seguridad en las vías públicas como de la seguridad de las personas, podemos encontrar tres posturas principales: la primera establece la protección de la seguridad del tráfico como bien colectivo y autónomo, sin hacer mención alguna al bien jurídico individual; la segunda la defensa directa de la vida o la integridad (doctrina minoritaria); y, por último, una concepción mixta que se refiere a la protección del tráfico como medio de tutela de bienes jurídicos individuales (esta la doctrina mayoritaria).<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> VICENTE MARTÍNEZ, R. *Derecho Penal de la circulación*, Edit. Bosch, Barcelona, 2006, págs.183 y Ss.

En los delitos contra la seguridad del tráfico es necesario mostrar la distinción entre el peligro abstracto puro/peligro hipotético/peligro concreto. Si el legislador dice: “el que conduce con impresión de alcohol en aire superior a X será castigado” o el que conduce a velocidad superior a X será castigado”, estamos ante delitos de peligro abstracto puro, porque el legislador hace abstracción de la situación concreta y presume “iuris et de iure” que la conducta es siempre peligrosa”. Si el legislador dice: “el que conduce bajo la influencia del alcohol o de la droga” es un delito de peligro hipotético, pues, a diferencia del peligro concreto, no exige que se ponga en peligro a nadie, pero, a diferencia del peligro abstracto, no basta con que se demuestre que da positivo en la cuantía X en un control de alcoholemia, sino que es preciso, además, que estemos ante una conducción objetivamente peligrosa (no es lo mismo detectar la existencia de alcohol en un control aleatorio, que hacer específicamente un control porque se observa una conducción peligrosa). Finalmente, si el legislador dice: “el que condujere temerariamente, poniendo en concreto peligro...”, estamos, obviamente ante un delito de peligro concreto.

Los delitos contra la seguridad vial son considerados delitos de peligro, concreto (si el peligro forma parte de la tipicidad y como requisito esencial se precisa la puesta en peligro del bien jurídico) o abstracto (el peligro no forma parte del tipo solo es necesario la presunción de que la situación es en sí peligrosa), según determinados casos, así son delitos de peligro concreto la conducción temeraria, mientras que son delitos de peligro abstracto el conducir bajo la influencia del alcohol, drogas o estupefacientes, conducir a velocidad excesiva, obstaculizar o perturbar la circulación, la negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia o drogas y el delito de conducir sin tener el carnet. En cuanto al delito de conducir con manifiesto desprecio por la vida de los demás podría equipararse a la tentativa de resultado o de acto preparatorio de un resultado. No cabe duda de que existe un riesgo permitido cuando se desarrollan dentro de las normas que regulan el tráfico, pero cuando escapa de esto y se ve aumentada su peligrosidad es entonces cuando deben intervenir las normas penales.

En el delito de conducción de un vehículo de motor o de un ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas (artículo 379 CP) no sería un delito de peligro abstracto, sino de lesión del bien jurídico de la seguridad del tráfico. La razón de la imposibilidad de desconectar los bienes jurídicos colectivos de los bienes jurídicos individuales a cuya protección sirven, es que la lesión del bien jurídico colectivo, por sí sola, por ejemplo la infracción de las normas de

tráfico no revestiría gravedad suficiente para constituir un ilícito penal. Sólo la referencia última a los bienes jurídicos individuales otorga a la infracción de las normas de tráfico de un contenido material de injusto de suficiente gravedad para constituir un ilícito penal.<sup>2</sup>

En estos delitos contra la seguridad vial cobra especial trascendencia la categoría “delitos de peligro hipotético”.<sup>3</sup> Por ejemplo, en la conducción a velocidad excesiva, lo decisivo era la “peligrosidad objetiva ex ante” de la conducción, con independencia de la velocidad concreta, de ahí que en la SAP de Burgos de 12 de marzo de 2007 se absolviera a quien iba a más de 200 km/hora, pues circulaba sólo en la autovía, de manera correcta, no comportando, por tanto, peligro objetivo alguno. Todo ello llevó a la modificación del CP y lo que era un delito de peligro hipotético pasó a ser un delito de peligro abstracto puro, donde la conducta de conducir a una velocidad que supere los límites establecidos legalmente es delito, aunque la conducción carezca de peligro alguno, lo cual es muy cuestionable. Y lo mismo ha sucedido en el ámbito de la conducción bajo alcohol o drogas, donde también introduce el legislador presunciones “iuris et de iure” de peligro.

Se trata también de delitos de mera actividad pues se consuma el delito con el mero hecho de poner en riesgo la vida e integridad de las personas, así como la seguridad del tráfico.<sup>4</sup> No es necesario que se produzca un resultado lesivo para que se entienda consumado el delito.

### **3 CLASES DE DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL EN EL CÓDIGO PENAL:**

Como ya expliqué anteriormente, los delitos contra la seguridad vial se encuentran recogidos en Código Penal dentro del capítulo IV, Título XVII del Libro II de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal y concretamente en los artículos 379 a 385 ter los cuales se han visto modificados por las reformas introducidas a lo largo de los años y principalmente la reforma efectuada en 2007 y 2010. En los últimos años el aumento progresivo de los accidentes de tráfico ha implicado que estas conductas sean

---

<sup>2</sup> Véase, en este sentido, FEIJÓO SÁNCHEZ, Cuestiones básicas de los delitos de peligro abstracto y concreto en relación con el tránsito, *Revista Ibero-América de Ciencias Penales*, Año 1, nº 0, mayo-agosto, 2000, p. 158.

<sup>3</sup> TORÍO LÓPEZ, ÁNGEL, “*Delitos de peligro hipotético*”, obra publicada en ADPCP en 1981 y que influyó en la interpretación de algunos de los tipos antes de la reforma de 2007.

<sup>4</sup> Cfr.: *Se consuma por la circulación den vía pública, sin que el tipo exija unos kilómetros o distancia en el tramo recorrido*. SAP de Salamanca de 4 de septiembre de 2009, en relación con el art 384, conducción sin licencia, SAP de Castellón de 23 de abril de 2010.

penadas por el ordenamiento jurídico para proteger de esta forma la salud de las personas, su vida e integridad física y para hacer que la circulación de vehículos de motor por vías públicas no presente ningún riesgo superior a los que ya están permitidos.

A continuación, se irán desarrollando detalladamente cada una de las acciones que ponen en peligro la seguridad en el tráfico ocasionando con ello los delitos contra la seguridad vial previsto en nuestro Código Penal.

### **3.1 Conducción a velocidad excesiva:**

La LO 15/2007 introdujo en el artículo 379.1º del CP el delito de conducción a velocidad excesiva ya que hasta entonces no se encontraba tipificada, solo se hacía una pequeña alusión a esta dentro de los delitos de conducción temeraria, la última reforma la podemos encontrar en la LO 5/2010 de 22 de junio quedando definido de la siguiente manera:

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

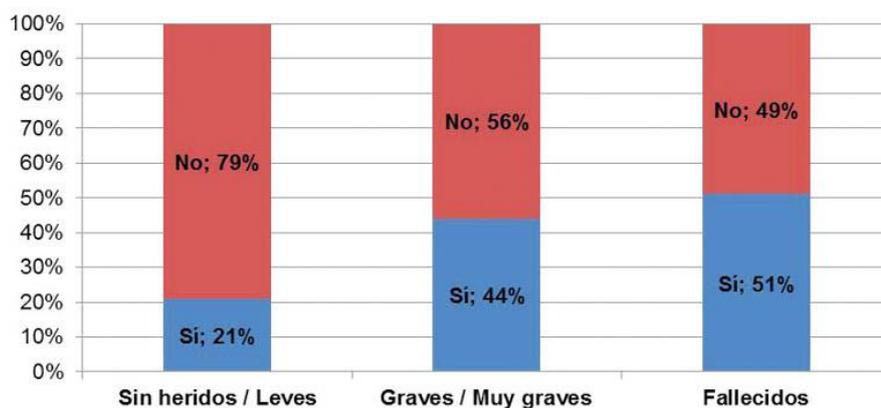
Por lo tanto, en 2007 con la reforma mencionada, se incluye ex novo la tipificación de la conducción a una velocidad excesiva o a altas velocidades. Dicha inclusión en el Código Penal venía siendo un reclamo por parte de distintos sectores, como Dirección General de Tráfico y las Asociaciones de afectados por accidentes de circulación.<sup>5</sup>

#### ***Tabla 1. Presencia del exceso de velocidad según consecuencias sobre las personas.<sup>6</sup>***

---

<sup>5</sup> GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, MARÍA, “Excesos de velocidad e intoxicaciones punibles” publicado en GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, MARÍA (Coord.), *Protección penal de la Seguridad Vial*, Ed. Tirant lo Blanch, Valencia, 2013, p. 58.

<sup>6</sup> CESVIMAP y Fundación MAPFRE han elaborado el estudio en el que se muestra que en el 41% de todos los accidentes estudiados se aprecia la presencia de exceso de velocidad. Este porcentaje coincide con las mediciones realizadas por la Dirección General de Tráfico de los excesos de velocidad.



Antes de la reforma 2007, la conducción a altas velocidades, solo eran condenada penalmente cuando se cumpliesen los requisitos del delito de conducción con temeridad manifiesta, que no sólo se refiere a una conducción a una velocidad elevada, sino que es necesario algo más que mencionaré en breve al hablar de una sentencia de 2007 de la AP de Burgos. Pero, tras la reforma, con superar la velocidad legalmente permitida, se presumirá iuris et de iure que se está cometiendo el delito que estamos analizando y se condenará al conductor. Como muestra de que realmente en la situación del Código Penal previa a la reforma era necesaria la puesta en concreto peligro del bien jurídico, y que no bastaba con ir a una velocidad elevada, tenemos la sentencia de la Audiencia Provincial de Burgos de 12 de marzo de 2007, en la cual se absuelve a un conductor que circulaba una velocidad de 260 kilómetros por hora. En la sentencia se reconoce que su conducta era totalmente reprochable, además de ser manifiestamente temeraria y haberse infringido gravemente las normas de circulación, pero para poder aplicar este delito la Ley exigía, además de la conducción excesiva, el segundo requisito de poner en peligro concreto la vida o la integridad de las personas, como así venía manifestándose en la jurisprudencia del Tribunal Supremo<sup>7</sup> y en este caso no era así, puesto que ninguna persona fue sujeto pasivo de un peligro concreto, ya que no se obligó a ningún conductor a realizar maniobras ambiguas ni los agentes tuvieron que apartarse para evitar ser atropellados.... A la vista de lo mencionado anteriormente, la Audiencia Provincial le absolvió, aunque sin excluir la posibilidad de que fuese sancionado desde el plano administrativo.

<sup>7</sup> STS de 2 de junio de 1999, STS 29 de noviembre de 2001, STS 1 de abril de 2002, STS 8 de octubre de 2004.

De ahí que no nos encontremos ante un delito de peligro hipotético, ya que tal y como decía TORÍO LÓPEZ,<sup>8</sup> a pesar de que tampoco reclama una producción de un peligro efectivo, sí reclama una acción apta para producir un peligro del bien jurídico protegido en el tipo penal. Por lo tanto, vemos como estamos ante un delito de peligro abstracto que no requiere un concreto peligro para la vida o la integridad física. Se consuma con la conducción a una velocidad que supere la establecida reglamentariamente en los márgenes expresados en el tipo.

El art. 379. 1 CP castiga la conducción a una velocidad superior a la permitida reglamentariamente a partir de unos límites.

Los elementos necesarios de la conducta típica son:

- Acción de conducir un vehículo a motor o ciclomotor.

La conducta típica se ha de realizar en vías objeto del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, es decir, que puedan ser utilizadas por una pluralidad de usuarios, incluidos los accesos y servicios de la misma. Se excluyen del tipo los caminos de uso exclusivamente privado, garajes y patios privados.<sup>9</sup>

- Vía interurbana. Vía pública situada fuera de poblado, apartado 72 del Anexo I de la Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.
- Vía urbana. Vía pública situada dentro de poblado, excepto las travesías, apartado 73 del Anexo I de la Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.
- Travesía. Tramo de carretera que discurre por poblado, apartado 71 del Anexo I de la Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre. No tendrán la consideración de travesías aquellos tramos que dispongan de una alternativa viaria o variante a la cual tiene acceso. Las travesías, por tanto se reputarán vías interurbanas pero, excepcionalmente, en casos de clara conflictividad viaria y peatonal, se podrá valorar la aplicación a este supuesto de los límites de velocidad de las vías urbanas.

---

<sup>8</sup> TORÍO LÓPEZ, ÁNGEL “Los delitos de peligro hipotético”, publicado en *Anuario de derecho penal y ciencias penales*, tomo 34, 1981, p. 828.

<sup>9</sup> En este sentido: STS de 23 de febrero de 1972 y 23 de abril de 1974.

- A velocidad que supera la permitida reglamentariamente:
  - En sesenta kilómetros por hora cuando se trate de vía urbana.
  - En ochenta kilómetros por hora si se trata de vía interurbana.

La velocidad permitida reglamentariamente es una norma penal en blanco y debido a esto debe completarse con la normativa administrativa reguladora del tráfico y seguridad vial;<sup>10</sup> especialmente en lo dispuesto en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre), así como en el Reglamento General de Circulación.

*Tabla 2. Sanciones y límites de velocidad establecidos por la legislación administrativa.*

| LIMITE    | 20       | 30       | 40       | 50        | 60         | 70         | 80         | 90         | 100        | 110        | 120        | 130        | MULTA | PUNTOS |
|-----------|----------|----------|----------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------|--------|
| GRAVE     | 21<br>40 | 31<br>50 | 41<br>60 | 51<br>70  | 61<br>90   | 71<br>100  | 81<br>110  | 91<br>120  | 101<br>130 | 111<br>140 | 121<br>150 | 131<br>160 | 100€  |        |
|           | 41<br>50 | 51<br>60 | 61<br>70 | 71<br>80  | 91<br>110  | 101<br>120 | 111<br>130 | 121<br>140 | 131<br>150 | 141<br>160 | 151<br>170 | 161<br>180 | 300€  | 2      |
|           | 51<br>60 | 61<br>70 | 71<br>80 | 81<br>90  | 111<br>120 | 121<br>130 | 131<br>140 | 141<br>150 | 151<br>160 | 161<br>170 | 171<br>180 | 181<br>190 | 400€  | 4      |
|           | 61<br>70 | 71<br>80 | 81<br>90 | 91<br>100 | 121<br>130 | 131<br>140 | 141<br>150 | 151<br>160 | 161<br>170 | 171<br>180 | 181<br>190 | -          | 500€  | 6      |
| MUY GRAVE | 71       | 81       | 91       | 101       | 131        | 141        | 151        | 161        | 171        | 181        | 191        | 191        | 600€  | 6      |

Los límites de velocidad a computar en el delito del art. 379.1 CP son los fijados mediante la correspondiente señalización que establece las limitaciones de velocidad específicas del tramo de la vía, bien sea permanente o variable (art. 47 y 144 Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el RDL 339/1990, de 2 de marzo), y en su defecto, se atenderá a la limitación genérica establecida para cada vía (arts. 48 a 51 Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre). No obstante, sobre dichas velocidades máximas, prevalecerán las que se fijen a determinados conductores por razón de sus circunstancias personales, al conductor novel o a aquellos vehículos o conjunto de

<sup>10</sup> STC 127/90 de julio de 1990: en las normas penales en blanco es necesario acudir a otras normas distintas ya que esta se encuentra incompleta y con ello no se vulnera el principio de legalidad (ley escrita, ley previa y ley cierta) y es por esto que, aunque este regulado por ley orgánica se permita su remisión a normas inferiores que no lo sean.

vehículos por sus especiales características o por la naturaleza de su carga (art. 52 Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre).

Será preciso que en los atestados y diligencias policiales se consignen las circunstancias meteorológicas, densidad de tráfico, características y estado de la vía, del vehículo y de su carga y, en general, cualquier otro riesgo concurrente o circunstancias relevantes, así como la descripción de la señalización que afecte al límite de velocidad, aportando fotografías de la señal, ubicación, visibilidad y estado material de la misma. Se adjuntará, en su caso, un informe del titular de la vía o responsable de la señalización sobre el procedimiento y antecedentes para realizarla.

Por su parte, no se indica en el tipo penal el modo de verificar el exceso de velocidad, el cual se llevará a cabo, normalmente, a través de instrumentos de medida de la velocidad o cinemómetros. Sin embargo, con los etilómetros, en caso de las pruebas de alcoholemia, surgen determinados problemas. Los distintos medidores que se usan para comprobar la velocidad a la que circulan los vehículos tienen un margen de error, el cual ha sido fijado por el Tribunal Supremo. El criterio ha sido fijado en la Sentencia del Tribunal Supremo de 17 de abril de 2018. En ella, la Sala Segunda ha establecido que los radares móviles de tráfico que llevan a cabo la medición de la velocidad desde una ubicación fija, en trípodes o en coches parados, tienen un margen de error del 5% y no del 7%, equiparándose así a lo fijado para los instrumentos fijos. Esta sentencia tiene su importancia ya que las órdenes ministeriales que regulan estos aparatos no aclaran el tema del índice de error. De la sentencia puede extraerse la clasificación de estos medidores: en primer lugar, desde las Órdenes Ministeriales distinguen entre instrumentos de medición fijos o móviles, a los que asigna un distinto margen de error en sus mediciones, derivadas de su distinta ubicación y función que realiza. Los fijos, son instalados en elementos inmuebles con carácter permanente, y los móviles, son trasladados de un lugar a otro. Dentro del segundo grupo, podemos a su vez distinguir, por su movilidad, entre móviles en sentido estricto, preparados para la medición en movimiento, y aquellos otros que pueden ser trasladados, pero desarrollan su función de medición en una situación de parados. A estos últimos, que son los que se debaten en la sentencia, se les denomina estáticos, a los que se atribuye el margen de error de los fijos. Por tanto, podemos afirmar que si el aparato de medición, es empleado desde una ubicación fija, es decir, sin movimiento, ya sea el instrumento fijo o estático, al margen de error es del 5%. Aunque pueda parecer que una oscilación de un 2% es insignificante, realmente no lo es, puesto que provoca que el

conductor de la sentencia, como consecuencia de reducir ese margen de apreciación, pase de ser absuelto a condenado. No obstante, los hechos podrán ser investigados mediante informes técnicos sobre el accidente, en su caso, huella de frenada, declaraciones de testigos, confesión del acusado y cualquier medio de prueba de los admitidos por la Ley de Enjuiciamiento Criminal.<sup>11</sup>

En los atestados debe constar de modo exhaustivo la documentación y datos del cinemómetro utilizado, si se trata de un radar fijo o móvil, fecha de aprobación del modelo, tiempo de utilización desde su puesta en funcionamiento, reparación, etc., a efectos de comprobar el cumplimiento de las exigencias metrológicas y el cálculo del margen normativo de error, que se aplicarán para el cómputo del exceso de velocidad. En caso de duda sobre el error que deba aplicarse, se utilizará el máximo del porcentaje de error contemplado en la norma.

Por un lado, nos encontramos ante un delito de peligro abstracto ya que con el simple hecho de superar la velocidad fijada para cada supuesto se produce un riesgo para la seguridad vial.

Y, por otro, hay que decir que el delito de conducción con exceso de velocidad se trata de un delito doloso, es decir, es necesario que el conductor que lleva a cabo la acción penal actúe con conocimiento y voluntad, o lo que es lo mismo, de forma intencional o a sabiendas de que se está conduciendo con una velocidad excesiva, superando los límites establecidos legalmente. Por lo tanto, si estas acciones se cometen imprudentemente, por descuido o negligencia, no dan lugar a castigo penal, sin perjuicio de que la conducta pueda constituir una infracción administrativa. Pero no se exige la voluntad de superar los límites de velocidad impuestos, sino que basta solo con un dolo eventual de aceptar que rebasando la velocidad permitida se está superando el límite establecido.

Por último, cabe hacer mención a los distintos concursos que pueden darse entre el delito de conducción con exceso de velocidad y otras figuras delictivas como por ejemplo el concurso con el artículo 379.2 CP, el 384 CP y el concurso con el delito de omisión del deber de socorro. En cuanto al primero el concurso con la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y de sustancias estupefacientes (379.2) nos encontraríamos ante un concurso ideal del art. 77 CP ya que un solo hecho de conducir, desencadena dos conductas (velocidad excesiva y conducción bajo la influencia del alcohol 23 o drogas) que

---

<sup>11</sup> En este sentido se pronuncia la SAP de Burgos de 17 de enero de 2011.

aumentan el riesgo en la conducción.<sup>12</sup> En cuanto al segundo concurso del delito de conducción sin tener permiso de conducir (art 384 CP) igualmente nos encontramos ante un concurso ideal de delitos del art. 77 CP, pero con la diferencia que, en este caso, el hecho de conducir sin cumplir con los determinados requisitos legales no supone por sí misma una conducta especialmente peligrosa para la seguridad vial. Y, por último, en relación con el concurso con el delito de omisión del deber de socorro habría que destacar la STS 24 de septiembre de 2012, donde se establece que de acuerdo con lo razonado en la anterior sentencia ha de excluirse la condena por el delito del art. 195.3 del Código Penal; dadas las circunstancias concurrentes el eventual socorro por parte del acusado aparecía como inexigible e irrelevante.

### **3.2 Conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas:**

Un elevado número de accidentes de tráfico tiene como detonante el consumo de alcohol, esto sigue siendo motivo de preocupación, la campaña realizada por la Dirección General de Tráfico (DGT) “tolerancia cero” entre los días 14 y 20 de diciembre de 2015 muestra que de los 1.679 conductores sometidos al test salival 570 dieron resultado positivo en drogas, es decir, el 35%. En lo referente al alcohol muestra que de las 154.474 pruebas de alcohol realizadas 1.758 conductores dieron positivo<sup>24</sup>, el objetivo de la campaña era alejar de la carretera a los conductores que habían consumido alcohol o drogas debido al gran número de accidentes y siniestros ocasionados y además se necesita concienciar a la sociedad de que los infractores no sólo ponen en peligro su vida y la de los ocupantes del vehículo, sino de todo aquel que encuentran en la vía pública.

En España la conducción bajo los efectos de las drogas o el alcohol es sancionable tanto en el ámbito administrativo como en el penal. A continuación, trataré el tema en sí, el cual se puede encontrar en el Código Penal dentro del párrafo segundo del artículo 379, nos encontramos asimismo ante una norma penal en blanco con accesoriadad hacia el derecho administrativo, en concreto el Reglamento de Circulación, se puede dividir en dos modalidades las cuales son:

A) delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas (art 379.2.1).

---

<sup>12</sup> Artículo 77.1. CP: “Lo dispuesto en los dos artículos anteriores no es aplicable en el caso de que un solo hecho constituya dos o más delitos, o cuando uno de ellos sea medio necesario para cometer el otro”.

B) delito de conducir con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro (art 379.2.2).

La simple conducción bajo los efectos de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas se encuentra regulada en el primer inciso del apartado segundo del art.379.

*“Con las mismas penas (previstas para el delito del artículo 379.1) será castigado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas.”*

Por lo tanto, 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: el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas.

Pero, por otro lado, hay que hacer referencia a la novedad que se introdujo por la LO 15/2007, consistente en incluir en el segundo inciso del art.379.2 la conducción con tasas de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro o 0,60 mg por litro de aire respirado.

*“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.”*

**Tabla 3. Tasas máximas de alcohol permitidas para conducir y sanciones.**

|        | DELITO  | PENAS   |
|--------|---|---|
| DROGAS | Conducir bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas | Prisión de tres a seis meses o multa de seis a doce meses o trabajos en beneficio de la comunidad de 30 a 90 días, y privación del derecho a conducir de uno hasta cuatro años. |

|         | DELITO   | PENAS   |
|---------|--|---|
| ALCOHOL | Tasas superiores a:<br>- 0.60 mg/l en aire.<br>- 1,2 gr/l en sangre. | Prisión de tres a seis meses o multa de seis a doce meses o trabajos en beneficio de la comunidad de 30 a 90 días, y privación del derecho a conducir de uno hasta cuatro años. |

La conducta típica de este delito integra cuatro elementos, siendo los dos primeros los más importantes, y los otros dos una construcción dogmática del tipo penal:

1. Conducción de un vehículo a motor o ciclomotor.

En este sentido es necesario el manejo de los mecanismos de dirección, y un desplazamiento espacial del vehículo de un lugar a otro. La jurisprudencia mayoritaria exige que para que exista conducción se ponga en marcha el motor del vehículo y el desplazamiento se efectúe a impulsos del mismo.<sup>13</sup>

2. Que el sujeto activo, el conductor, se halle bajo la influencia de alguna de las sustancias mencionadas en el art.379.2 CP.

Es necesario que las sustancias consumidas “influyan” en la conducción del sujeto activo.

La ley española siempre ha exigido dos requisitos en la conducción alcohólica, en primer lugar, uno objetivo, consistente en la ingestión de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas y otro, subjetivo, el inmediato reflejo en la capacidad del conductor.<sup>14</sup>

La expresión “bajo la influencia” constituye un elemento normativo del tipo penal y así lo ha remarcado el TC en su sentencia de 19 de septiembre de 1994: <sup>15</sup> “la influencia de bebidas alcohólicas constituye un elemento normativo del tipo penal que, consecuentemente requiere una valoración del juez, en que éste deberá comprobar si en el caso concreto el conductor se encontraba afectado por el alcohol”.

---

<sup>13</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Granada de 10 de junio de 1995, la Sentencia de la Audiencia Provincial de León de 24 de abril de 2000 o la Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid de 17 de mayo de 2004.

<sup>14</sup> GÓMEZ PAVÓN, *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes*, ob. cit., p.44.

<sup>15</sup> En el mismo sentido se pronuncia la STC de 19 de abril de 2004.

En este sentido, además de las pruebas de alcoholemia que realicen los agentes de la autoridad, es necesario que el juez valore que ese conductor estaba influenciado por las sustancias que había ingerido. Por lo tanto, la prueba de alcoholemia por sí sola no será suficiente para acreditar la influencia.<sup>16</sup> No basta con rebasar en las pruebas practicadas las tasas establecidas, sino que es necesario que el conductor se halle bajo la influencia de dichas sustancias, de tal manera que solo se podrá considerar que se cumplen los requisitos del tipo penal en el caso de que el sujeto activo haya sufrido una alteración de sus facultades psíquicas y físicas, de percepción, de reacción y de autocontrol.

3. La ingestión de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancia psicotrópicas o bebidas alcohólicas por quien conduce, con independencia de que dichas sustancias las haya introducido el conductor por sí mismo o por terceros, por ingestión, inyección, inhalación...

4. La creación de un riesgo o peligro para la seguridad del tráfico.

Precisamente el inciso primero del art. 379.2 es un ejemplo de la categoría “delitos de peligro hipotético, donde el legislador introduce una serie de presunciones “iuris et de iure” de peligro, que pasaron a ser un delito de peligro abstracto puro. Tal es así que la propia jurisprudencia ha afirmado que estamos ante un delito de peligro abstracto, pero especifica que ese peligro ha de ser real, no meramente presunto. En este sentido se pronuncia la STS de 22 de marzo de 2002, que dice: *“la jurisprudencia ha declarado que para que proceda la aplicación del artículo 379.2 del CP, no es necesario demostrar la producción de un “peligro concreto”, ni ningún resultado lesivo”*. Aunque hay que decir que el hecho de que no sea necesaria la creación de un peligro concreto, no quiere decir que no sea imprescindible un cierto riesgo para los demás.

El TS define como peligro abstracto toda conducción previa ingesta de alcohol u otras sustancias típicas aun cuando no infrinja norma de tráfico ni genere riesgo alguno para la seguridad de mismo. Es un delito de peligro abstracto puro, ya que la conducción superando las tasas mencionadas anteriormente es per se peligrosa, y se considera delito. Por tanto, como se ha hecho con el delito de conducción a una velocidad excesiva, una presunción iuris et de iure, por lo que, basta la simple superación de las tasas para considerar que se está cometiendo el delito, sin necesidad de que se ponga en peligro

---

<sup>16</sup> MAGALDI PATERNOSTRO, en Córdoba Roda / García Arán (Dir.), *Comentarios al Código penal. Parte Especial*, t. II, ob. cit., p.1700.

concreto ningún bien jurídico. Es por tanto, un tipo objetivado.<sup>17</sup> Un ejemplo de esto es la sentencia del Tribunal Supremo en la modalidad de casación penal para la unificación de doctrina que deja claro ese aspecto, de 15 de Junio de 2017, donde el acusado realizó un desplazamiento del vehículo de tan solo unos pocos metros marcha atrás, el cual fue interrumpido por los agentes de la autoridad, y sometido a una prueba de alcoholemia constando un índice de 1,08 miligramos de alcohol por litro de aire espirado en la segunda prueba. La defensa alegaba que ese breve trayecto no ponía en peligro de modo alguno la seguridad vial. Sin embargo, el TS responde argumentando que “es una infracción de peligro abstracto: el legislador declara cuales son los límites por encima de los cuales la conducción no resulta ya penalmente tolerable, al margen de cualquier otra circunstancia añadida, por el riesgo que incorpora.” Además de que “No se requiere acreditar una afectación real, ni signos de embriaguez o alguna irregularidad vial. No es dable excluir la tipicidad intentando demostrar la inidoneidad in casu para afectar a la conducción”. Sin embargo, aún el TS tiene que superar el obstáculo de la “conducción”, y lo argumenta de la siguiente forma “La acción de conducir un vehículo de motor incorpora de esa forma unas mínimas coordenadas espacio- temporales, un desplazamiento, el traslado de un punto geográfico a otro. Sin movimiento no hay conducción. Pero no es necesaria una prolongación determinada del trayecto. Actos de aparcamiento o desaparcamiento, o desplazamientos de pocos metros del vehículo colman ya las exigencias típicas,” Además, en este caso, la idea inicial del acusado no era mover solo ligeramente el vehículo, sino que había intención de realizar un trayecto más largo, intención que revierte por la presencia policial. Aunque a la luz de los argumentos dados, esto último ya no es relevante, puesto que habría sido condenado igualmente de no haber tenido esas intenciones.

El legislador no ha previsto la comisión imprudente de este delito, de manera que el delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas es un delito doloso, es decir, el conductor debe saber que conduce habiéndose introducido en el cuerpo las sustancias mencionadas en el tipo penal que influyen sobre la conducción haciendo ésta peligrosa para la seguridad del tráfico.

En este delito tiene una gran importancia la *actio libera in causa*, pero el dolo va referido al momento en que, consciente de que va a conducir un vehículo a motor o ciclomotor, bebe de forma que altera su capacidad para conducir, aunque no haya buscado

---

<sup>17</sup> DE VICENTE MARTÍNEZ, ROSARIO, *Derecho penal de la circulación*, Ed. BOSCH, Barcelona, 2008, p. 544.

esta situación con el propósito de cometer la infracción. En estos supuestos el dolo se aprecia en el momento en que se decide la referida ingesta, no en el de la conducción.

La figura de la *actio libera in causa* impide la aplicación tanto de la eximente completa del artículo 20.1 del CP como de la eximente incompleta del artículo 21.2 CP, a aquellos casos en que el sujeto, sabiendo que tendrá ulteriormente que conducir, ingiera sustancias que alteren su normal capacidad para ello, a pesar de no haber buscado de propósito dicha situación de delinquir. De manera que es muy excepcional que la ingesta de alcohol o drogas llegue a considerarse como una eximente; incluso es también muy poco frecuente que se aprecie una eximente incompleta; lo normal es que, a lo sumo, se aprecie una circunstancia atenuante del número 2 del art. 21.

En relación con los grados de ejecución que caben en este tipo de delito, hay que decir que el delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas queda en grado de consumación cuando el sujeto bajo la influencia de las mencionadas sustancias conduce un vehículo a motor o ciclomotor y crea con su proceder un riesgo potencial para la vida o la integridad física de las personas.

El delito se agota con la realización de una conducta en abstracto peligrosa, sin requerirse la producción de resultado alguno, ni de lesión ni peligro para la vida, salud o patrimonio individuales.

Se trata de un delito de carácter permanente, ya que la consumación se prolonga durante todo el tiempo que dura la conducción bajo la influencia de las sustancias mencionadas en el artículo 379.2 CP.

Desde la jurisprudencia se ha mantenido también el mismo criterio en cuanto a la consumación; así se establece en la sentencia de la Audiencia Provincial de Asturias de 22 de abril de 2004, y la sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid de 25 de febrero de 2002.

Además, el delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas plantea, como delito de actividad que es, el hecho de si es posible considerar la tentativa o no en este tipo de delitos. Al tratarse de un delito de peligro abstracto va a ser problemático plantear la posibilidad de apreciar la tentativa, ya que se trata de delitos en los que el resultado no es

otra cosa que el riesgo creado con la conducta realizada por el conductor, es decir, por el simple hecho de conducir bajo los efectos de las drogas o el alcohol.

El sector doctrinal, en general, ha optado por excluir la posibilidad de que se pueda dar la tentativa en este tipo de delitos; así, TAMARIT SUMALLA considera que la realización imperfecta de este delito no es posible.<sup>18</sup> Sin embargo, otro sector de la doctrina considera que aunque teóricamente es posible imaginarse la imperfecta ejecución de este delito, como por ejemplo, aquel que es sorprendido con el vehículo puesto en marcha y disponiéndose a arrancar el mismo, el hecho de que la figura se construya como un tipo de peligro abstracto aconseja pronunciarse a favor de la irrelevancia penal de toda forma de tentativa.<sup>19</sup> Finalmente, hay un tercer sector doctrinal, en el que se considera, como SILVA SÁNCHEZ, que sí que va a ser posible apreciar en estos delitos la tentativa, ya que cabe por ejemplo en aquellos supuestos donde el sujeto activo se dispone a realizar actos de conducción con afectación de la seguridad del tráfico, pero no puede realizar dicho actos por causas distintas de su voluntarios desistimiento, por ejemplo, cuando cae desmayado por su elevada ebriedad. Al igual que considera GÓMEZ PAVÓN, quien considera que al existir actos de dirección del automóvil encaminados a la conducción, sin que llegue a producirse, se puede considerar que el delito está en grado de tentativa.<sup>20</sup>

La tentativa no es frecuente en este tipo de delitos. La mayor parte de las sentencias de nuestras Audiencias Provinciales han optado por descartar la idea de que en este tipo de delito se pueda apreciar el grado de tentativa.<sup>21</sup> Además, si acudimos a la Sala de TS, tenemos una sentencia de nueva casación para unificar doctrina, como es la STS 11 de febrero de 2020, donde establece que el art. 379.2, en cuanto delito de peligro abstracto, no es punible en grado de tentativa. Sin embargo, el estudio de esta cuestión me ha llevado a encontrar una sentencia que estudia el grado de tentativa en el delito que nos ocupa, y es la Sentencia de la Audiencia Provincial de Asturias de 29 de marzo de 2000, pero que parte de que no hubo ni siquiera movimiento en el automóvil.

---

<sup>18</sup> TAMATIR SUMALLA, en Quintero Olivares (Dir.), Morales Prats (Coord.), *Comentarios a la Parte Especial del Derecho Penal*, ob. cit., p. 1452.

<sup>19</sup> Se pronuncia en este sentido, MAGALDI PATERNOSTRO, en Córdoba Roda / García Arán (Dir.), *Comentarios al Código Penal. Parte Especial*, ob. cit., p. 1707; CARMONA SALGADO, en Cobo del Rosal (Coord.), *Derecho Penal. Parte Especial*, ob. cit., p. 801; RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, *La conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas*, ob. cit., p. 108.

<sup>20</sup> GÓMEZ PAVÓN, *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes*, ob. cit., p.178.

<sup>21</sup> Se pronuncian en este sentido: la SAP de Madrid de 25 de febrero de 2002, la SAP de La Coruña de 5 de febrero de 2001, SAP de Orense de 27 de abril de 2004.

En lo que se refiere a la autoría, el delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancia psicotrópicas o bebidas alcohólicas se considera, por la opinión mayoritaria <sup>22</sup> como un delito de propia mano, es decir, un delito que requiere una realización directa y personal de los elementos del tipo, es decir, este delito requiere una conducción de vehículo a motor o ciclomotor bajo la influencia de las sustancias a las que se refiere el precepto. La configuración de este delito como un delito de propia mano, excluye la posibilidad de que se dé una comisión en autoría mediata, por considerarse incompatible, la coautoría y la autoría en comisión por omisión, de los sujetos que no condujeran el vehículo.

Estas exclusiones han llevado a un sector doctrina, dentro del cual se encuentra SILVA SÁNCHEZ <sup>23</sup> a analizar si va a ser necesario considerar de manera obligatoria a este delito como un delito de propia mano, ya que este autor considera que las consecuencias de esta afirmación son insatisfactorias desde un punto de vista de la política criminal, ya que es posible que se dé el caso paradójico de que quien obligara a otro bajo amenaza de muerte a conducir en estado de intoxicación por drogas no pudiera ser punible ni por autoría mediata, ni por participación, al estar el hecho principal justificado por estado de necesidad. Por lo tanto, este autor propone la introducción de algún mecanismo correcto de lege lata o de lege ferenda.

CORDOBA RODA, sin embargo, considera que no hay razón alguna para excluir la posibilidad de que el tipo sea conjuntamente realizado por varias personas.<sup>24</sup> Ciertamente, a pesar de su consideración como delito de propia mano, de manera excepcional ha sido admitida por la jurisprudencia la figura del coautor siempre que se den los requisitos de una conducción compartida por varias sujetos, estando todos ellos bajo la influencia de las sustancias a las que se refiere el artículo 379.2 del CP, como sería el caso del profesor de autoescuela.

En relación con la participación hay que decir que no es un concepto autónomo, sino dependiente del concepto de autor. Como formas de participación se refiere el Código Penal a la inducción, cooperación necesaria y complicidad.

---

<sup>22</sup> GÓMEZ PAVÓN, *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes*, ob. cit., p. 167. En contra, SÁNCHEZ-VERA GÓMEZ-TRELLES, *El denominado "delito de propia mano". Respuesta a una situación jurisprudencial*, ob. cit., p.171.

<sup>23</sup> SILVA SÁNCHEZ, "Consideraciones sobre el delito del artículo 340 bis. a). 1ª del Código penal (conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas)", ob. cit., pp. 42 y ss.

<sup>24</sup> CORDOBA RODA, *Comentarios al Código Penal*, ob. cit., p.1253.

En el delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas caben todas las formas de participación, desde la inducción hasta la simple complicidad, ya que es factible la intervención de otra persona junto al autor directo y material en la ejecución del delito, bien como inductor, bien como cooperador necesario e incluso como mero cómplice.

Se acepta la posibilidad de inducción por ejemplo en el caso de un sujeto que incita a conducir al ebrio; o de la cooperación necesaria, por ejemplo cuando el sujeto que proporciona al ebrio el vehículo a motor o las sustancias a las que se refiere el artículo 379.2 a sabiendas de que va a conducir; o de la complicidad.

La sentencia de la Audiencia Provincial de La Coruña de 6 de octubre de 2000 considera cooperador necesario al sujeto que pudo impedir, y no lo hizo, la comisión del delito. **Sin embargo**, la SAP Pontevedra 24 de febrero de 2014 entiende que el propietario del vehículo no se convierte en garante de la persona a quien autoriza a conducir su vehículo, por lo que rechaza su castigo como cooperador necesario de los delitos de conducción bajo los efectos del alcohol y sin carnet del autor principal.

En este tipo de delitos cabe destacar las causas de justificación, o de inimputabilidad que van a excluir la responsabilidad criminal. Hay que partir de la consideración que tiene el TS sobre el estado de necesidad, ya que este tribunal considera que la apreciación del estado de necesidad “tanto en su vertiente completa como incompleta, requiere como presupuesto necesario e imprescindible, la existencia de una situación angustiosa e inminente de puesta en peligro de bienes jurídicos y, además, la imposibilidad de poner remedio a tal situación por vías lícitas”.<sup>25</sup> Además, se exige por nuestro tribunal que el mal que se trata de evitar no debe ser menor que el causado por el necesitado.<sup>26</sup>

A partir de la doctrina del TS, podemos afirmar que es posible apreciar el estado de necesidad en aquellos delitos en los que el sujeto que este influenciado por el alcohol o por cualquiera otra de las sustancias a las que se refiere el artículo 379.2 del CP, conduzca un vehículo a motor o ciclomotor con el fin de evitar una situación de peligro grave como por ejemplo, trasladar a un enfermo muy grave al hospital, huir de un peligro próximo...

---

<sup>25</sup> Vid. STS de 29 de mayo de 1997 y STS de 19 de octubre de 1998, entre otras.

<sup>26</sup> Vid, STS de 22 de abril de 1983 y STS 20 de abril de 1985.

La jurisprudencia no se ha visto reacia a apreciar el estado de necesidad, tanto como eximente completa como incompleta. En este sentido se pronunció la SAP de Cantabria de 3 de septiembre de 2003, en la que se aprecia la eximente incompleta de estado de necesidad en el caso de un marido que ante la lesión que sufre su mujer se ve obligado a trasladarla al hospital, conduciendo bajo los efectos del alcohol. En cambio, también se ha apreciado el estado de necesidad como eximente completa, por ejemplo, en la SAP de La Coruña de 14 de octubre de 1998, donde se absuelve al acusado porque su conducción estuvo impulsada por la necesidad de trasladar a su hijo al hospital. Sin embargo, no toda nuestra jurisprudencia parte de la consideración de apreciar el estado de necesidad en todos los casos, ya que por ejemplo, se negó a apreciar esta eximente la SAP de Murcia de 14 de mayo de 2004: *“como viene reiterando la Jurisprudencia, la esencia del estado de necesidad radica en la inevitabilidad del mal, es decir, que no exista otro medio de salvaguardar el peligro existente que infligiendo n mal al bien jurídico ajeno, debiendo añadirse que, la presencia de una objetiva, actual e inminente situación de necesidad es requisito indispensable para su apreciación.”*

Por otro lado, la STS de 10 de julio de 2000 considera que: *“el artículo 20.1 CP establece una fórmula mixta de la imputabilidad o capacidad de culpabilidad, estructurada en dos niveles: por un lado, la existencia de una anomalía psíquica y los efectos de ésta sobre la capacidad de comprender la antijuricidad y de comportarse de acuerdo con esta comprensión.”*

La SAP de Murcia de 13 de octubre de 1999, no aprecia la eximente de trastorno mental transitorio,<sup>27</sup> a pesar de la existencia acreditada de la injerencia de LSD y la incidencia de dicha droga en la conducción, porque la aplicación de dicha eximente requiere que el origen de la intoxicación por drogas sea fortuito y en este caso el acusado consumió LSD voluntariamente, sabiendo que después va a conducir su vehículo.

Sin embargo, sí que aprecia la eximente de alteración psíquica y además como eximente completa, la SAP de Ciudad Real de 25 de noviembre de 2002, por tratarse de un caso de alcoholismo crónico con patología orgánica asociada que hace que el consumo de alcohol haga disminuir la conciencia de los actos del acusado.

No cabe duda de que el punto que más controversias plantea en relación con las circunstancias modificativas de la responsabilidad penal ha sido el de la posibilidad de apreciar en el delito del artículo 379.2 CP la atenuante de embriaguez o de drogadicción.

---

<sup>27</sup> En el mismo sentido se pronuncian la SAP de Barcelona de 13 de febrero de 2004, y la SAP de Madrid de 7 de mayo de 2003, entre otras.

Nuestro TS ha examinado las distintas posibilidades que ofrece el CP al drogodependiente que ha cometido un hecho delictivo a los efectos de apreciar una circunstancia que elimine o disminuya su responsabilidad criminal.

Nuestra jurisprudencia, y sobre todo la jurisprudencia de nuestro TS se han venido decantando por la idea de que no es posible apreciar las eximentes y atenuantes el artículo 20.2 y del artículo 21.2 del CP, relativas a la drogadicción, en los delitos del artículo 379.2 CP.

Sin embargo, parte del sector doctrinal<sup>28</sup> considera que es necesario poner en tela de juicio la respuesta jurisprudencial que ha aceptado como regla general la de la incompatibilidad, por surgir el delito del artículo 379.2 CP por la conducción en estado de embriaguez o drogadicción. Para un sector de la doctrina, el criterio seguido por la jurisprudencia es demasiado tajante y tal vez sea hora de mantener ciertas compatibilidades, ya que no habiéndose buscado de propósito la intoxicación por alcohol o drogas para cometer la infracción, ni habiéndose previsto o debido prever su comisión, parece razonable admitir la exención de la responsabilidad en alguno caso.

La incidencia del alcohol y las drogas sobre la conducción del sujeto constituye el núcleo del delito previsto en el artículo 379.2 CP, ya que tales sustancias determinan que la misma sea una conducta peligrosa para los bienes jurídicos de los sujetos implicados en el tráfico. Sin embargo, SILVA SÁNCHEZ, señala que ello no entra en conflicto, sino que se ve completado con la posibilidad de que las sustancias, además de hacer peligrosa la conducción del sujeto, produzcan en el mismo una situación de anormalidad motivacional. Si se produce esto, se llega a una disminución o exclusión de la imputabilidad, de ahí que parece claro apreciar la eximente completa o incompleta de trastorno mental transitorio y la atenuante de embriaguez en el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, del mismo modo que a cualquier otro.<sup>29</sup>

Sin embargo, la jurisprudencia sigue manteniendo, salvo excepciones,<sup>30</sup> que el delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas es incompatible con la eximente incompleta de embriaguez o

---

<sup>28</sup> *Vid.* Por todos, ORTS BERENGUER, en AAVV, *Derecho Penal. Parte Especial*, ob. cit., p. 825.

<sup>29</sup> SILVA SÁNCHEZ, “Consideraciones sobre el delito del artículo 340 bis. a). 1ª del Código penal (conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas)”, ob. cit., p. 52.

<sup>30</sup> En este sentido contrario se pronuncia la SAP Madrid 12 de mayo de 2003, donde se admite la concurrencia, en este delito, de la eximente incompleta de drogadicción.

drogadicción. La jurisprudencia viene a asumir que la estructura de la imputación de responsabilidad del delito del artículo 379.2 CP es la de una *actio libera in causa*, ya que es la única forma de castigar una conducta, como es la de ponerse a conducir, que según lo exigido por el tipo legal conlleva una anulación de la imputabilidad, si vulnerar con ello el principio de culpabilidad. Si esta conclusión es correcta, parece que no es adecuado concluir de la misma que nunca puede ser de aplicación la exención del artículo 20.2 y la atenuación del artículo 21.1 o del artículo 21.2 del CP. Y ello porque como señala ALCÁCER GUIRAO, la *actio libera in causa* exige que la previa decisión de beber y conducir haya sido libre, tomada en una situación de normalidad motivacional, por lo que es preciso distinguir dos casos: uno, en el que no será de aplicación las circunstancias modificativas de la responsabilidad penal cuando el agente conscientemente beba sabiendo que después se pondrá al volante, y dos, en el que sí podrá ser aplicable cualquiera de las circunstancias modificativas anteriormente citadas cuando la misma decisión de conducir haya venido motivada por la embriaguez, ya que en este último caso faltaría uno de los requisitos de la *actio libera in causa*, como es la presencia, en un mismo momento anterior, de un doble dolo surgido en situación de culpabilidad: un dolo referido al hecho de beber, de disminuir la capacidad de culpabilidad, y un dolo referido a la posterior realización del delito, de la conducción, en nuestro caso.<sup>31</sup>

Por otra parte, tenemos que hacer referencia a las circunstancias modificativas de la responsabilidad penal. Entre ellas se encuentra la atenuante de reparación del daño causado a la víctima del delito. En este caso nos encontramos con una circunstancia que permite atenuar la responsabilidad criminal por actuaciones muy posteriores a la comisión del delito.

No puede tener el mismo efecto penológico que se condene al acusado al pago de una responsabilidad civil a la víctima del delito que el hecho de que este acusado satisfaga, él mismo, de forma voluntaria, la cantidad que se estime procedente para que la víctima tenga una pronta satisfacción del daño moral y físico producido por el delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas.

---

<sup>31</sup> ALCÁCER GUIRAO, “Embriaguez, temeridad y peligro para la seguridad del tráfico. Consideraciones en torno a la reforma del delito de conducción temeraria”, en *La Ley Penal*, núm. 10, 2004, p. 17.

La reparación del daño causado por el delito debe producirse, por imperativo legal, antes del inicio del juicio oral, tal y como se prevé el artículo 21.5 del CP, donde se incluye un momento cronológico que limita la aplicación de la atenuación de la responsabilidad criminal. Un ejemplo de que se cumplen todos los requisitos para apreciar esta atenuante es la SAP de Murcia de 17 de febrero de 2004, ya que el acusado pagó los daños sufridos por el coche que golpeó conduciendo en estado de embriague con anterioridad a la celebración del juicio oral, tal y como exige el apartado 5º del artículo 21 del CP para poder apreciar la atenuante de la responsabilidad criminal.

Y, por último, la confesión del delito a las autoridades, es una atenuante que opera en momentos posteriores a la comisión del delito, por lo que no puede verse en ella casos de disminución de la culpabilidad, sino meras razones político-criminales por las que se pretende favorecer el comportamiento posterior del responsable que confiesa la infracción.

En el caso del delito previsto en el artículo 379.2 CP, la atenuante de confesar a las autoridades la infracción no se ha apreciado en la SAP de Madrid de 22 de noviembre de 2002, al estimar que el hecho de haber reconocido la infesta de alcohol no significa que se reconozca la comisión del delito.

Por su parte, en el ámbito de las circunstancias agravantes de la responsabilidad penal, la agravante más apreciada por nuestros tribunales en relación con el delito previsto en el artículo 379.2 del CP, de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas ha sido la agravante de reincidencia contemplada en el artículo 22.8 del CP, es decir, la agravante de reincidencia.

Sin embargo, hay que destacar que para que haya reincidencia, el propio artículo 22.8 del CP exige la concurrencia de dos elementos. Uno, que el sujeto activo del delito haya sido condenado previamente por un delito del mismo título, y, dos, que se trate de un delito de la misma naturaleza.

Un ejemplo para poder apreciar esta agravante es la SAP de Barcelona de 8 de octubre de 2002. Sentencia en la que se considera que son delitos de la misma naturaleza los contemplados en los artículos 379.2 y 380 del CP. Esta sentencia considera que los delitos previstos en los artículos 379.2 y 380 del CP son de la misma naturaleza, al afirmar que: *a) ambos delitos reciben en la Ley y en la doctrina el mismo nomen iuris y entran dentro del mismo Capítulo y Título de nuestro CP; b) ambos lesionan el mismo bien jurídico, es decir, la seguridad del tráfico*

como manifestación de la seguridad colectiva; c) ambos consisten en circular con un vehículo a motor en condiciones que generan un peligro colectivo; d) ambos son calificados como delitos de riesgo. Por lo tanto las razones expresadas por la Audiencia Provincial son suficientes para afirmar que ambos delitos tienen la misma naturaleza, y que por tanto, una condena anterior por el delito del artículo 379.2, obliga a apreciar, en el enjuiciamiento posterior de un delito previsto en el artículo 380, la circunstancia agravante de reincidencia del artículo 22.8 del CP.

Por último, me gustaría hacer una mención al ámbito concursal en el que se ve inmerso este delito.

La relación entre el delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas y el delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia lleva consigo numerosos problemas.

Para la mayor parte del sector doctrinal y para nuestra jurisprudencia es apreciable que entre ambos delitos hay un concurso de normas, ya que consideran que el bien jurídico protegido es el mismo en las dos figuras delictuales. Lo que se establece aquí es que no va a ser posible penar la negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia como una especie de acto preparatorio para condenar luego, además, por el artículo 379.2 del CP.

MOLINA FERNÁNDEZ considera que apreciar un concurso de normas entre ambos delitos tiene un inconveniente, ya que ninguna de las dos figuras delictuales captaría el contenido completo del desvalor del hecho, ya que si se aplicara solo el artículo 383 del CP se estaría olvidando que, además del atentado al principio de autoridad y del peligro abstracto para el tráfico derivado de impedir un adecuado control, hay una conducción peligrosa por ingestión de alcohol por el contrario, si se aplicara solo el artículo 379.2 del CP, no sólo no se captaría la desobediencia, sino que se llegaría al absurdo de imponer una pena menor cuando el hecho es más grave.<sup>32</sup>

Desde el punto de vista jurisprudencial, numerosas sentencias han mantenido la idea de apreciar el concurso de leyes. Un ejemplo de esto es la SAP de Madrid de 24 de septiembre de 2003. En esta sentencia se busca condenar al acusado como autor de un delito de desobediencia, absolviéndolo del delito previsto en el artículo 379.2 del CP, por considerar que existe entre los delitos del artículo 379.2 y 383 un concurso de normas

---

<sup>32</sup> MOLINA FERNÁNDEZ, en Bajo Fernández (Dir.), *Compendio de Derecho Penal (Parte Especial)*, vol. II, ob. cit., p. 741.

donde la conducta del primero es absorbida por el segundo, por lo tanto solo procede la condena por el último delito.

De todo ello podemos deducir que va a ser necesario estudiar si la aplicación simultánea de ambos preceptos se ajusta a derecho, o si por el contrario, infringe el non bis in ídem. El TC llega a la conclusión de que en ambos delitos se protege el mismo bien jurídico, es decir, la seguridad del tráfico, sin perjuicio de que además, el artículo 383 del CP proteja el principio de autoridad. En la SAP de 2003 a la que antes nos hemos referido, hemos de decir que en los hechos objeto de la acusación solo se infringió en una ocasión la seguridad del tráfico, de ahí que no haya duda en considerar que la condena por ambos delitos supondría una clara vulneración del principio non bis in ídem.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que hay una segunda versión sobre la relación existente entre ambos preceptos del Código. En esta segunda tesis se opta por considerar que entre los artículos 379.2 y 383 del CP hay un concurso real de delitos, ya que sancionan conductas independientes, aunque interrelacionadas. Se trataría de delitos independientes con bienes jurídicos distintos. Esta segunda tesis es la que prima mayoritariamente entre las Audiencias Provinciales, y un ejemplo de ello es la SAP de Barcelona de 18 de diciembre de 2001, al considerar que en ambos tipos delictuales intervienen varias acciones, por lo que debe aplicarse la penalidad de ambos delitos, siendo el delito del artículo 383 del CP consecuencia del previsto en el artículo 379.2 del CP.<sup>33</sup>

A este respecto cabe destacar la STS de 8 de junio de 2017. En la sentencia mencionada relativa a la negativa a la segunda prueba consideraba que el bien jurídico protegido directamente era el principio de autoridad, indirectamente protegiendo la seguridad vial. En esta sentencia, el Tribunal Supremo no considera que realmente se produzca un bis in ídem, ya que considera que se puede estar atacando un mismo bien jurídico con esos hechos diferentes (de forma más directa mediante la conducción bajo los efectos de las bebidas alcohólicas y/o sustancias estupefacientes, de forma más indirecta por medio del impedimento de la investigación para tratar de hacer efectiva la seguridad vial). Finalmente, “se constata que la cuestión de fondo se centra en dirimir si el optar por un concurso real de delitos en lugar de por un concurso de normas puede vulnerar el principio de proporcionalidad de la pena”, cuestión ampliamente criticada por dar una pena mayor al delito del artículo 383 que al delito del artículo 379.2 CP. Sin embargo, el TS

---

<sup>33</sup> Además, se pronuncian en este sentido, entre otras la SAP de Granada de 25 de junio de 2001, SAP de Madrid de 8 de octubre de 1999, la SAP de Vizcaya de 11 de noviembre de 2003.

considera que determinar cuál es la pena adecuada o proporcionada es sumamente difícil y consideran que indudablemente si hay razones para permitir esa pena. Por tanto, descarta una desproporción punitiva, y considera que hay un concurso de normas.

En la relación existente entre el delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas y el delito de conducción temeraria se aprecia un concurso de normas, debido a la diferenciación punitiva que existe entre ambas infracciones; el legislador tendría en cuenta el mayor injusto cometido en la conducción temeraria con peligro para las personas, de modo que se impondrá la absorción del delito de peligro abstracto por el delito de peligro concreto, con la consiguiente aplicación exclusiva de las consecuencias punitivas previstas en el artículo 380 del CP.

Este argumento es apoyado por la mayor parte del sector doctrinal, ya que por ejemplo MOLINA FERNÁNDEZ considera que en el supuesto de una conducción temeraria realizada bajo la influencia de sustancias que disminuyen la capacidad de atención y que provoca un peligro concreto para la vida de un tercero, encaja en los tipos de los artículos 379.2 y 380 del CP, aplicándose solo este último que consume el desvalor del anterior.<sup>34</sup>

Sin embargo, SILVA SÁNCHEZ considera que puede darse un concurso ideal de delitos entre la conducción temeraria y el delito previsto en el artículo 379.2 del CP, por ejemplo en los casos en los que el desvalor del delito de peligro concreto absorba al desvalor representado por el peligro abstracto para un conjunto más amplio de bienes.<sup>35</sup>

La relación entre el delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas y el delito de conducción temeraria con consciente desprecio hacia la vida de los demás es según la opinión mayoritaria,<sup>36</sup> es de consunción, por lo que la subsunción del hecho en el delito del artículo 381 impedirá la concurrencia con el delito del artículo 379.2 CP, es decir, el desvalor del delito de conducción temeraria con consciente desprecio por la vida de los demás consume

---

<sup>34</sup> MOLINA FERNÁNDEZ, en Bajo Fernández (Dir.), *Compendio de Derecho Penal (Parte Especial)*, vol. II, ob. cit., p. 736.

<sup>35</sup> SILVA SÁNCHEZ, “Consideraciones sobre el delito del artículo 340 bis. a). 1ª del Código penal (conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas)”, ob. cit., p. 56.

<sup>36</sup> TAMARIT SUMALLA, en Quintero Olivares (Dir.), Morales Prats (Coord.), *Comentarios a la Parte Especial del Derecho Penal*, ob. cit., p. 1467.

al delito de conducción bajo la influencia de las sustancias a las que se refiere el tipo penal del artículo 379.2 CP.

En materia de delitos contra la seguridad del tráfico, y más en concreto respecto al delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas, la SAP de Girona de 16 de enero de 2003 revoca la resolución de la instancia que había condenado al acusado como autor directo y responsable de dos delitos de conducción de vehículo a motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas a una pena de multa de cuatro meses y a la privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotor por un año y ocho meses, por cada uno de los delitos. El Ministerio Fiscal (en adelante, MF) había considerado que la conducta del acusado era constitutiva de un delito continuado contra la seguridad del tráfico por conducir un vehículo a motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas. Pero a pesar de ello, el Juez condenó al acusado por dos delitos, evitando la apreciación que consideraba adecuada el MF de tratarse de unos hechos que entraban dentro de lo que podía ser considerado como delito continuado.

Para la Audiencia Provincial, la aplicación de la figura del delito continuado se considera más que adecuada, de ahí que la Sala decidiera revocar la resolución de la instancia en este sentido. La Sala de la AP considera que es evidente en el presente supuesto la pluralidad de acciones, dos conducciones de turismos en momentos diferentes pero sucedidos en un escaso margen de tiempo, y también el aprovechamiento de idéntica ocasión, la intoxicación etílica. Es por ello que a esta Sala les parece apropiada la figura del delito continuado.

### **3.3 Delitos de conducción temeraria:**

Los delitos de conducción temeraria, están previsto en el art.380 de nuestro CP, el cual presenta dos modalidades:

- El art. 380.1 CP, hace referencia a la conducción con temeridad manifiesta, es decir, equivale a la imprudencia grave o temeraria, lo que presupone la vulneración de las más elementales normas de cuidado formalizadas en la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, STS 561/2002 de 1 de abril. La temeridad en la conducción tiene que ser manifiesta, es decir, ha de estar acreditada.

*“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.”*

- El art. 380.2 CP tipifica una conducción temeraria presunta. Se castiga al conductor de un vehículo a motor o ciclomotor que circule con el exceso de velocidad previsto en el artículo 379.1 del Código Penal y además con la tasa de alcohol prevista en el artículo 379.2 inciso 2º del Código Penal. Con esta nueva reforma se reduce el número de conductas punibles, y tiene como inconveniente su remisión al art 381 por lo que los tribunales han calificado este párrafo como “confuso, innecesario y ambiguo”. Pues bien, este delito vendría constituido por:
  - Conducción a velocidad excesiva, rebasar en más de 60km/h en vía urbana o de 80 km/h en vía no urbana a la permitida reglamentariamente.
  - Además por conducir con una tasa de alcohol en sangre superior a 1.2 gramos o de 0.60mg en aire.

*“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.”*

Desde el punto de vista judicial, las conducciones con desprecio a la vida de los demás, son las menos frecuentes, quedan relegadas a casos esporádicos, como por ejemplo, la conducción por autovías en sentido contrario.

Ciertamente en la práctica la aplicación del delito de conducción temeraria es de complicada aplicación por la tendencia de la jurisprudencia a no sancionar las conductas peligrosas que no hayan llegado a lesionar realmente la vida o la integridad de las personas mediante dicha conducción o por lo menos a ocasionar algún tipo de accidente.

La conducta típica consiste en conducir un vehículo a motor o ciclomotor con temeridad manifiesta y, además es necesario que se ponga en concreto peligro la vida o integridad de las personas.

La jurisprudencia ha recordado que en este delito es necesario que concurran dos elementos:

1. La conducción de un vehículo a motor o ciclomotor con temeridad manifiesta.
2. Que con tal modo de conducir se ponga en peligro concreto la vida o integridad de las personas.

De todas formas, mientras que el delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas es un delito de peligro abstracto y como tal únicamente requiere una conducta peligrosa ex ante y se conforma con la conducta de conducción en tales condiciones, sin necesidad de que el sujeto se haya encontrado con personas a las que haya podido lesionar, el delito de conducción temeraria posee la estructura propia de los delitos de peligro concreto, y como tal exige que la conducta tenga como resultado una situación de proximidad a la lesión; por tanto, no sólo exige una conducción temeraria, sino además que de la misma resulte una situación de concreta proximidad de alguna lesión de la vida o integridad de las personas, tal y como se desprende de la sentencia del TS de 29 de noviembre de 2001.

Además, al margen de esto, hay que tener en cuenta lo indicado en el apartado 2 del artículo 380, donde de nuevo se establece una presunción “iuris et de iure” de qué se entiende por “conducción temeraria”, ya que se establece lo siguiente: *“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.”*

Pero el problema de esto viene a la hora de determinar cuándo se ha creado una situación de riesgo específico para la vida o integridad de las personas. Si analizamos este problema desde el punto de vista doctrinal para MUÑOZ CONDE debe existir una probabilidad grande de producir un daño constitutivo de delito contra la vida o integridad de las personas;<sup>37</sup> para CONDE-PUMPIDO TOURÓN, debe ser constatable para la vida o integridad física de las personas;<sup>38</sup> ORTS BERENGUER considera que el riesgo debe ser real, no siendo suficiente que pudiera meramente existir.<sup>39</sup>

La jurisprudencia valora la existencia de peligro concreto en atención a las circunstancias en las que la conducción con temeridad manifiesta se produjo. Pero la puesta en concreto peligro de la vida o la integridad de las personas requiere la existencia de

---

<sup>37</sup> MUÑOZ CONDE, *Derecho Penal. Parte Especial*, ob. cit., p. 691.

<sup>38</sup> CONDE – PUMPIDO TOURÓN, en Conde – Pumpido Ferreiro (Dir.), *Código penal Comentado*, t. II, ob. cit., p. 1153.

<sup>39</sup> ORTS BERENGUER, en AAVV, *Derecho Penal. Parte Especial*, ob. cit., p. 827.

terceros que pudieran ver afectada su seguridad física. Así, si se conduce con temeridad manifiesta pero en un lugar donde no hay nadie, no se podría considerar tal conducta como típica. Ahora bien, el hecho de que exista un concreto peligro para terceros no requiere en principio para la condena la identificación de aquellas personas que vieron comprometida su integridad. El tipo penal o se refiere a una concreta y determinada persona, sino a los usuarios de la vía pública como conductores o peatones.

El delito de conducción temeraria es un delito doloso, es decir, el sujeto debe de ser consciente de que conduce de forma temeraria y pone en peligro la vida o la integridad de las personas. El conductor, en definitiva, debe querer conducir de esa forma, lo que no equivale a querer causar un resultado lesivo.

El dolo es, por tanto, un dolo de peligro que no se refiere al posible resultado lesivo, sino a la acción peligrosa en sí, quedando excluido de su ámbito el resultado lesivo mismo que debe ser siempre imprudente.

En el delito de conducción temeraria, la consumación se produce en el instante en que el sujeto activo con su forma temeraria de conducir pone en peligro la vida o la integridad de las personas.

La existencia de un resultado de peligro facilita la construcción teórica de una tentativa, ya que la mera conducción temeraria que no da lugar a resultado de peligro concreto constituye un comienzo de ejecución. Sin embargo, la doctrina ha llegado a considerar que deben considerarse impunes las formas imperfectas de ejecución de este delito.

Como se puede apreciar únicamente puede ser autor aquella persona que maneja el vehículo, lo que no excluye que otras personas puedan participar en el delito como coautores o inductores,<sup>40</sup> y como ejemplo tenemos la SAP de Barcelona de 20 de junio de 2008, sec.7ª, que considera al acusado como cooperador necesario del delito de conducción temeraria y de lesiones a consecuencia de una carrera ilegal que mantenían el acusado y el conductor fallecido, pues competía con este creando una situación de peligro y aunque el acusado no chocara contra nada ni nadie si es causante de las lesiones del otro pues en ese momento no debía adelantar y menos entrar en un “pique” con el otro conductor fallecido.

---

<sup>40</sup> Artículo 28 CP: “Son autores quienes realizan el hecho por sí solos, conjuntamente o por medio de otro del que se sirven como instrumento.”

En materia de autoría y participación se plantea la duda de si los acompañantes del conductor pueden ser considerados coautores de dicho delito. Según se desprende de la línea jurisprudencial, los acompañantes del conductor que conduce con temeridad manifiesta sólo pueden ser considerados como inductores de la conducción, y, por tanto, en el caso de no existir ésta deberán ser absueltos.

Una de las causas que modifica la responsabilidad penal puede ser el estado de necesidad. El estado de necesidad justificará la conducta si el mal causado es menor que el que se evita o la exculpa si el mal causado es igual al que se evita. Esta situación tiene lugar cuando, por ejemplo, una persona conduce de forma temeraria para llevar a otra persona al hospital, y también, el cumplimiento de un deber, como es el caso de la persecución que realizan los agentes policiales a un delincuente para capturarlo.

En ocasiones se ha aplicado en relación con este delito de conducción temeraria la eximente incompleta de miedo insuperable. El juzgado de lo Penal nº 3 de Málaga había condenado al acusado como autor de un delito de conducción temeraria, pero contra la resolución de ese juzgado, el acusado interpuso recurso de apelación, y la Sección 1ª de la AP de Málaga en sentencia de 11 de diciembre de 2002, estima parcialmente el recurso interpuesto por el acusado y revoca la sentencia en el sentido de apreciar la eximente incompleta de miedo insuperable.

Finalmente, en cuanto a los concursos podemos encontrar de dos tipos, tanto el concurso de normas como el concurso de delitos:

- Concurso de normas: supuestos en los que el artículo 380 CP entra en concurso con otros delitos, como puede ser el delito de conducción con velocidad excesiva o bajo los efectos de las drogas o bebidas alcohólicas y siempre y cuando se dé una situación de peligro concreto, también en relación con el art. 382 delito de peligro concreto con delito de resultado como puede ser el homicidio o las lesiones que estas últimas serán imputadas en la modalidad de imprudente.

Desde la doctrina se considera unánimemente que la concurrencia del delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas con el delito de conducción temeraria es la del concurso de leyes, produciéndose la absorción del delito de peligro abstracto por el de peligro concreto, con la aplicación exclusiva de lo previsto en el art.380 CP.

- Concurso de delitos: concurso real cuando en un viaje o desplazamiento se realicen varias veces a lo largo del camino la conducción temeraria y además se salte un control policial, pues los ataques a estos bienes se producen de forma diferenciada, y concurso ideal cuando aparte de la conducción temeraria se circula sin permiso de conducir (art 383 CP) ya que ambos bienes jurídicos son atacados a raíz de la misma acción.

### **3.4 Delito de conducción con manifiesto desprecio por la vida de los demás:**

La ley orgánica de 3/1989 de 21 de junio, introduce por primera vez este precepto en el artículo 340 bis d), como delito denominado “kamikaze o suicida” por razones de política criminal pues se había disparado la alarma social de los accidentes producidos por conductores-homicidas que conducían a gran velocidad por el carril contrario poniendo en riesgo la vida de los demás.<sup>41</sup>

En el Código Penal actual este delito que pone en riesgo la vida de las personas, es decir, el delito de conducción con manifiesto desprecio por la vida de los demás, se encuentra previsto en el art. 381 CP.

Se conoce como delito de conducción homicida. Tiene dos modalidades:

- En el art. 381.1 CP se castiga la acción de conducir vehículos a motor o ciclomotor en los términos previstos en el artículo 380 CP, es decir, con temeridad manifiesta, poniendo en concreto peligro la vida o la integridad física de las personas y además con manifiesto desprecio por la vida de los demás.

*“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.”*

- El art. 381.2 CP trata de un subtipo atenuado, donde se castiga la acción de conducir vehículos a motor o ciclomotor con temeridad manifiesta y manifiesto desprecio por la vida de los demás, pero sin poner en concreto peligro la vida o la integridad física de las personas.

---

<sup>41</sup> REQUEJO CONDE, C. *Delitos relativos al tráfico viario*, Edit. Tirant lo Blanch, Valencia, 2011, pág. 63.

*“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.”*

El artículo 381 recoge una figura principal en su párrafo primero, en el que además de la conducción de un vehículo de motor o ciclomotor con temeridad manifiesta y consciente desprecio para la vida de los demás se pone en concreto peligro la vida o integridad de las personas, y otra subsidiaria, en su párrafo segundo, delimitada por la ausencia de esa clase de riesgo, y configurada por la concurrencia de un peligro abstracto y sólo entrará en juego en defecto de aquel. Nos encontramos ante un delito mucho más grave que el anterior (380 CP), por lo que podríamos considerarlo el tipo agravado de la conducción temeraria. En este delito se incluye tanto la tradicional conducta del conductor suicida (homicida) como las mencionadas en los artículos anteriores, tales como: conducir borracho, con exceso de velocidad, conducir por el carril contrario, mantener en la carretera carreras ilegales, eludir un control policial, conducir sin luces, saltarse las señales entre muchas otras.

Para aplicar lo previsto en el párrafo 1º del artículo 381 del CP no es suficiente con la conducción temeraria que ponga en peligro la vida e integridad de las personas, sino que se requiere la comprobación del dolo por parte del autor, y además que este realizó la conducta siendo consciente del desprecio por la vida de los demás.

Conducir con consciente desprecio por la vida de los demás significa que el sujeto debe manejar los mandos de un vehículo, siendo plenamente consciente de que su forma de actuar representa un peligro grave para la seguridad de los demás usuarios de la vía pública, sabiendo que es muy probable que de su conducta se deriven consecuencias delictivas, como un accidente mortal y aun así siga conduciendo de esa manera, asumiendo que el resultado se produzca, aunque no lo busque ni lo desee.

En todos los delitos contra la seguridad que hasta ahora he analizado el tipo subjetivo lo constituye la conciencia y voluntariedad de infringir la norma pero no la conciencia y voluntad de producir el posterior resultado lesivo que le será imputado a título imprudente, cosa que no ocurre en este delito en concreto pues la expresión manifiesto desprecio por la vida de los demás abarca tanto el dolo de infringir la norma con conciencia

y voluntariedad como el posterior resultado lesivo, es decir, la persona acepta el resultado final que puede ocurrir con su infracción.<sup>42</sup>

El “consciente desprecio” ha sido interpretado como elemento subjetivo de mayor intensidad que la imprudencia. Esto ha dado numerosos problemas, como es el caso de la STS de 2 de noviembre de 2010, donde, pese a la inimputabilidad del sujeto activo, se discute si las secuelas lesivas producidas se imputan a título de dolo o de imprudencia. Para llevar a cabo la delimitación, el legislador opta por la consideración de la existencia de un dolo eventual en la conducta del actor. Si al autor le es indiferente que se produzca la muerte de otra persona, es decir, si desprecia el bien jurídico protegido, entonces habrá dolo eventual, y no sólo imprudencia temeraria. En este sentido se ha pronunciado, en numerosas ocasiones, el Tribunal Supremo, quien en su sentencia, entre otras, de 19 de febrero de 1996 crea jurisprudencia estableciendo que “la Jurisprudencia de esta Sala ha estimado que el dolo eventual exige la doble condición de que el sujeto conozca el peligro e inmediato de que se produzca el resultado, y que, además, se conforme con tal producción y decida ejecutar la acción, pero siendo exigible la consciencia del riesgo de producción del resultado que su acción contiene...”

Esta consideración ha sido objeto de disputa, ya que un importante sector doctrinal considera que estamos ante una figura en la que concurre una tentativa de homicidio con dolo eventual. Pero, por su parte, el TS en la sentencia de 20 de abril de 1994, y en la sentencia, antes citada, de 19 de febrero de 1996, reitera que en la conducción temeraria con desprecio de la vida humana se produce una culpa consciente. Además, cabe destacar la STS 10 de febrero de 2015, donde se establece la separación entre conducción suicida y tentativa de homicidio.

Se plantea así una situación confusa en el ámbito del tipo subjetivo de este delito, ya que de un lado se exigen elementos abarcados por el dolo o conscientes, mientras que de otro se debe excluir el dolo con respecto a la producción de un resultado lesivo y hasta el riesgo para la vida, pues de producirse tal riesgo o resultado dolosamente, entraríamos en el ámbito del homicidio, ya intentado o incluso ya consumado.

---

<sup>42</sup> Establece la STS sala 2º de 1 de abril de 2002 (FJ1º.) que el dolo debe abarcar tanto la conciencia y voluntad de infringir la como también el resultado producido, a diferencia del resto de delitos contra la seguridad vial.

Sin embargo, hay que destacar que a pesar de todo esto, hay sentencias en las que se separa este delito del de homicidio con dolo eventual, como puede ser, la STS de 8 de octubre de 2010.

La consumación del delito previsto en el artículo 381 se produce cuando alguien conduce con temeridad manifiesta un vehículo a motor o ciclomotor, poniendo en concreto peligro la vida o integridad de otras personas, en el caso del primer párrafo del artículo 381 del CP; o con la práctica de la conducción temeraria, con peligro para otros posibles usuarios.

Por su parte, la comisión de este delito de conducción con consciente desprecio por la vida de los demás es poco verosímil imaginárselo en grado de tentativa.<sup>43</sup>

Pero, por otro lado, el desistimiento voluntario del conductor que en el último instante de su conducta evita por sí mismo que se produzca el resultado, no le exime de responder por un delito consumado de peligro para la seguridad del tráfico.<sup>44</sup>

El que el sujeto activo sea el conductor no excluye la responsabilidad penal de otras personas en concepto de partícipes, como inductores, cómplices o cooperadores necesarios.

Un ejemplo para explicar esto es el que da MORILLAS CUEVA. Si se piensa en el conductor homicida, cierto es que en la mayoría de los casos dichas conductas temerarias son fruto de apuestas, de manera que en este caso va a ser necesaria la presencia de la persona con la que el conductor apuesta. Pero la determinación de este comportamiento es una cuestión compleja. Dependiendo del supuesto en el que nos encontremos, la persona con la que el conductor apuesta podría ser inductor, si convence a dicho conductor para que actúe, pero en el caso de que el conductor ya tuviere al firme idea de actuar de esa manera, siéndole indiferente con quien apueste, en ese caso, esa persona sería cooperador necesario; pero, puede ser cómplice si solo se limita a apostar.<sup>45</sup>

Aunque hay situaciones en las que es posible que se dé un caso extremo de estado de necesidad, como puede ser el ejemplo de aquel que lleva urgentemente un herido al

---

<sup>43</sup> ORTS BERENGER, en AAVV, *Derecho Penal. Parte Especial*, ob. Cit., p. 834.

<sup>44</sup> MUÑOZ CONDE, *Derecho Penal. Parte Especial*, ob. Cit., p.699, y CARMONA SALGADO, en Cobo del Rosal (Coord.), *Derecho Penal Español. Parte Especial*, ob. Cit., p.814.

<sup>45</sup> MORILLAS CUEVA, “*Conducción temeraria con consciente desprecio por la vida de los demás*”, ob. Cit., p.160.

hospital, no parece, como señala MUÑOZ CONDE, compatible con el consciente desprecio por la vida de los demás, ya que no guarda una relación de adecuación con el mal que se pretende evitar.<sup>46</sup>

Por otro lado, el realizar la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o drogas puede dar lugar a una eximente del artículo 20, o una atenuante del artículo 21 del CP si la ingestión de tales sustancias y el efecto de la intoxicación es anterior a la decisión de conducir, ya que en ese caso el autor no actúa con consciente desprecio para la vida de los demás.

Pero sobre esta cuestión se ha pronunciado el TS, y en su sentencia de 17 de noviembre de 2005 manifiesta que: “no es aplicable en línea de principio la ingestión de drogas como eximente o atenuante en los delitos contra la seguridad de tráfico, dentro de los cuales entran los del artículo 381 del CP. Sería contradictorio apreciar dicha atenuante cuando se conmina penalmente la conducta de un vehículo de motor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas. Sólo podría considerarse el argumento del recurrente en los supuestos en los que las ingestiones sean anteriores y estén desconectadas totalmente de la decisión de conducir temerariamente”.

Y, en cuanto a las agravantes, cabe apreciar la agravante del párrafo 3º del artículo 22 del CP, es decir, “ejecutar el hecho mediante precio, recompensa o promesa”, en los casos en los que el móvil de la conducta tenga que ver con la previa realización de una apuesta.<sup>47</sup>

En el ámbito de los concursos, hay que partir de la idea de que debemos descartar aquellos supuestos en los que el conductor, sujeto activo, tiene dolo directo de matar a una persona utilizando un vehículo a motor o ciclomotor, ya que en estos casos se debe apreciar un delito de homicidio, ya sea en grado de tentativa o consumado. Todo esto se refleja en la STS de 17 de noviembre de 2005.

En segundo lugar, la relación entre el delito de conducción temeraria del artículo 380 del CP, y el de conducción temeraria con consciente desprecio por la vida de los demás del párrafo 1º del artículo 381 del CP es la de un concurso aparente de normas penales que resolver por el principio de especialización más definida, como es la del consciente

---

<sup>46</sup> MUÑOZ CONDE, *Derecho Penal. Parte Especial*, ob. Cit., p.698.

<sup>47</sup> TAMARIT SUMALLA, en Quintero Olivares (Dir.), Morales Prats (Coord.), *Comentarios a la Parte Especial del Derecho Penal*, ob. cit., 0.1468; SÁNCHEZ MORENO, *Negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia y otros delitos relacionados con la conducción*, ob. cit., p.43.

desprecio por la vida de los demás. Sin embargo, la relación entre el delito del artículo 380 y el delito de conducción temeraria con consciente desprecio por la vida de los demás previsto en el párrafo segundo del artículo 381 es más compleja, ya que como señala MORILLAS CUEVA, coinciden sólo en la temeridad manifiesta de la conducción, pero es complicado hablar de concurso de normas, o se da uno o se da el otro, por este motivo tampoco puede hablarse de concurso de delitos.<sup>48</sup>

Entre los dos párrafos del artículo 381 del CP existe una relación de subsidiariedad, de manera que cuando sea inaplicable el párrafo primero porque no se haya puesto en concreto peligro la vida o integridad de los demás, será de aplicación el segundo párrafo de ese artículo 381 CP.

No obstante, el principal problema en materia de concursos es en relación con la resolución de aquellos casos en los que a raíz de la comisión de la conducta descrita en el artículo 381 del CP se ocasiona un resultado lesivo para la vida e integridad de las personas o incluso la muerte, entendidos como formas especiales de aparición del delito, ya que hay que considerar que a este delito del artículo 381 no va a ser posible aplicarle los preceptos previstos para resolver casos en que la actuación temeraria sin consciente desprecio por la vida de los demás llega a materializarse en un resultado concreto de muerte o lesiones, por lo que de ocurrir estos, deben emplearse las reglas generales sobre concursos.

Pero el artículo 381 del CP también puede entrar en relación con otros delitos contra la seguridad del tráfico. Así, en su relación con el artículo 379.2, delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas, se ha pronunciado la Audiencia Provincial de Girona en su sentencia de 29 de julio de 2002, en el sentido de considerar que la conducta del artículo 379.2 queda absorbida o consumida en el delito del artículo 381 CP. Esto se debe a que no cabe duda alguna en que la conducción de un vehículo de motor bajo los efectos del alcohol o de las drogas constituye en sí misma una conducta temeraria, de forma que esa conducción debe quedar absorbida o consumida en el delito previsto en el artículo 381 CP.

---

<sup>48</sup> MORILLAS CUEVA, *“Conducción temeraria con consciente desprecio por la vida de los demás”*, ob. cit, p.161.

### **3.5 Negativa a someterse a pruebas de alcoholemia, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas:**

Hasta la entrada en vigor del Código Penal de 1995, los conductores que se negaban a someterse a una prueba de alcoholemia eran sancionados por la vía administrativa exclusivamente. Pero el panorama cambia con la entrada en vigor de nuestro Código Penal en 1995, ya que dentro del Capítulo relativo a los delitos contra la seguridad del tráfico, se incluye este nuevo delito en el art.383 del CP, que castiga la negativa a someterse a pruebas de alcoholemia, drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

Pero hay que tener en cuenta que este artículo 383 CP, tal y como reconoce la sentencia del TS de 9 de diciembre de 1999, *“constituye una polémica figura penal”*, ya que fue objeto de críticas por numerosos Grupos Parlamentario, ya que estos consideraban, por ejemplo, que no eran necesario sancionarse penalmente dicha conducta, sino que bastaba con la sanción administrativa.

Además la mayoría de la doctrina criticó la inclusión de este delito en el Código Penal, ya que se plantearon múltiples cuestiones de inconstitucionalidad, en referencia a los derechos de todo acusado a no declarar y a no confesarse culpable. Nuestro TC en un principio reconoció tajantemente en su Auto 62/1983 de 16 de febrero *“el derecho del ciudadano a rehusar la sujeción a la prueba de alcoholemia”*, pero posteriormente cambió su opinión, en la sentencia de 2 de octubre de 1997, al declarar que *“el deber de someterse al control de alcoholemia o drogas no puede considerarse contrario al derecho a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable, ya que no se obliga al detectado a emitir una declaración admitiendo su culpabilidad, sino a tolerar que se le haga objeto de una especial modalidad de pericia”*, añadiendo que *“quien es requerido para someterse a la prueba, ni está detenido en el sentido que este término tiene para el artículo 17.3 CE, ni la realización de la prueba entraña exigencia alguna de declaración autoincriminatoria del afectado”*.

Artículo 383 del CP dispone 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.”*

Para que se considere que se ha incurrido en un delito de los tipificados en el artículo 383 CP es necesario que concurran los siguientes elementos que configuran la conducta típica de este delito:

1. El requerimiento por parte del agente de la autoridad a que el conductor se someta a las pruebas para comprobar las tasas de alcoholemia, o al presencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas.

Este requerimiento debe cumplir una serie de requisitos formales. En primer lugar, el agente de la autoridad tiene que advertir al conductor sobre el carácter obligatorio de la prueba, pero sin que pueda ser impuesta coercitivamente mediante *vis* física. En segundo lugar, el agente de la autoridad debe apercibir al conductor que se niega a realizar la prueba de las consecuencias penales que dicha negativa lleva consigo, ya que en caso contrario, la no advertencia u omisión sobre dichas consecuencias penales de la negativa ha llevado a algunos Tribunales a estimar que es base suficiente para poder fundamentar un error de prohibición por parte del conductor que desconoce el verdadero alcance de su conducta, error que va a excluir la responsabilidad criminal por aplicación del artículo 14.3 CP pues, si el conductor no es informado correctamente de las consecuencias penales de su negativa, difícilmente podrá saber que tal oposición es en sí misma delictiva, por lo tanto, de haber sabido que su negativa le iba a traer tal graves consecuencias, en ningún caso se hubiera negado. Sobre esto se pronuncia la sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra de 23 de junio de 1997, ya que el acusado, en juicio oral, alega que *“no sabía que negarme a la prueba era un delito”*, de ahí que en dicha sentencia se llegó a la decisión absolutoria por considerar que se ha incurrido en un error de prohibición.

2. La negativa del conductor requerido a someterse a dichas pruebas legalmente establecidas. La negativa debe exteriorizarse bien mediante una manifestación verbal inequívoca, expresa o formal, o bien inferida de actos concluyentes, como por ejemplo, soplando sin la suficiente fuerza, pero lo importante es que se trata de una autentica negativa, no de una mera renuencia. Como dice la sentencia de la Audiencia Provincial de Santa Cruz de Tenerife de 18 de julio de 2005, en la que se absuelve a la acusada condenada en la instancia por un delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia: *“si bien queda constancia del mandato legal y expreso dados por los agentes de la Guardia de Tráfico, pero no sucede igual con relación a que la actitud de la acusada hubiese sido de abierta negativa a obedecerlo, ya que se considera que “accedió voluntariamente”; y aunque es cierto que posteriormente se añade que “...si bien no realizó correctamente los distintos intentos de soplado, salvo uno...” no describe a qué obedeció ese*

*proceder, o lo que al caso importan, que se debiese a la voluntad firme y decidida de la apelante de desobedecer sus instrucciones*". Sin embargo, cabe destacar la SAP Madrid de 22 de mayo de 2003, donde se equipara la negativa a la práctica incorrecta, mediante simulación u otros subterfugios.

El TS ha insistido en la obligatoriedad de someterse a las pruebas, y declara constitutiva de delito toda conducta que consista en negarse a ello, obligando igualmente al sujeto que hubiere realizado la primera prueba obteniendo un resultado de impregnación alcohólica superior a la tasa legalmente permitida a realizar una segunda prueba de detención. En la STS de 22 de marzo de 2002 considera al respecto: *"llegados a este punto, es preciso poner de manifiesto la obligación del conductor a someterse a esta segunda diligencia, si concurren las circunstancias reglamentarias precisas para ello, y que su negativa hace que la conducta deba considerarse incluida en el tipo penal del art.383 CP, pues considerar que el conductor queda exento de responsabilidad penal con el solo hecho de someterse a la primera prueba sería un fraude legal"*. En unificación de doctrina jurisprudencial, la STS de 28 de marzo de 2017, entiende que también realiza el tipo quien, habiendo accedido a una primera prueba, se niega a la segunda de corroboración.

Nos encontramos ante un tipo doloso, este delito integra la negativa a someterse a las pruebas de alcohol o drogas tanto si se realiza la primera y este se niega a que se le haga la segunda, pues la prueba de detección alcohólica se conforma por dos aspiraciones en los etilómetros oficialmente autorizados, como si se niega a realizar la prueba de aire respirado queriendo que solo se le realice la de sangre, pues la prueba de análisis de sangre solo está prevista como derecho del sometido para contrastar los resultados obtenidos con el etilómetro(prueba de contraste).

Como resulta objetivo, el delito del artículo 383 CP sólo admite la comisión dolosa, exigiéndose la conciencia y voluntad del conductor respecto de su oposición al cumplimiento del requerimiento efectuado por los Agentes de la Autoridad. El dolo debe abarcar el conocimiento de la obligación de realizar las pruebas a las que se es requerido por parte del agente de la autoridad en el ejercicio de sus funciones y la negativa a llevarlas a cabo a pesar de este conocimiento.

El delito previsto en el artículo 383 CP queda consumado, según reiterada jurisprudencia en el momento en que el conductor se negare a la realización de las pruebas de alcoholemia, drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

Este delito es difícil admitir formas imperfectas de ejecución pues, como dice la sentencia de la Audiencia Provincial de Jaén de 22 de diciembre de 2000: *“se plantea por la parte apelante un segundo motivo, en relación con el delito de desobediencia grave por el que también se condena al acusado, aduciendo que, si bien, en un principio se negó a someterse a la prueba de alcoholemia, pero accedió a ello media hora después por lo que no es autor del delito por el que se le condena.”*

A diferencia de lo que sucede en el ámbito del artículo 379 CP, el estado de embriagues o drogadicción puede ser tenido en cuenta en el artículo 383, donde es posible apreciar la concurrencia de la causa de inimputabilidad prevista en el artículo 20.2 o la atenuante del artículo 21.2 CP. Un ejemplo es la SAP de Gerona de 7 de noviembre de 2007, donde se absuelve por ser evidente la situación de ebriedad.

Si el grado de intoxicación es alto, la jurisprudencia aprecia la embriaguez como eximente completa. Así lo hace la sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid de 22 de marzo de 2001, que aprecia la eximente completa por los fuertes síntomas externos que evidencian el profundo grado embriaguez y la anulación de sus facultades intelectiva y volitiva. Pero cuando el grado de intoxicación disminuye pero no anula las facultades intelectiva y volitiva, se ha apreciado la embriaguez como atenuante. Sobre ello se ha pronunciado la sentencia de la Audiencia Provincial de Vizcaya de 17 de abril de 2002.

En relación con las agravantes, la más comúnmente apreciada ha sido la agravante por reincidencia. Si la condena anterior es por un delito del artículo 379 y si se consideran el artículo 379 y 383 de distinta naturaleza, no se podrá apreciar la agravante por reincidencia.<sup>49</sup>

En cuanto al concurso entre el delito de negativa y otros delitos contra la seguridad vial por ejemplo en concurso con el delito de conducción bajo los efectos del alcohol se podría estimar un concurso real entre estos delitos (art 379.2 y 383 CP) en el que se castigarían ambos por separado, o un concurso de normas en cuyo caso el delito de negativa absorbe al delito de conducción bajo los efectos del alcohol ya que su penalidad es mayor. La posición asumida por la Circular 10/2011 de la FGE y por la mayor parte de la jurisprudencia es la de aplicar el concurso real de delitos. La desvinculación del artículo 383 del 556 de desobediencia lleva a plantear un concurso entre 3 delitos, por un lado, dos contra la seguridad vial del art 379.2 y 383 y uno contra el orden público del art 556. Pero,

---

<sup>49</sup> GANZENMULLER / DE LAMO / RUBIO / ROBLEDO VILLAR / ESCUDERO / FRIGOLA, *Delitos contra la seguridad del tráfico. Los delitos cometidos con ocasión de la conducción de vehículo a motor o ciclomotores*, ob. cit., p.220.

por su parte, la SAP de Valencia de 27 de abril de 2010, entiende que la relación entre el 379 y el 383 es de concurso de leyes.

Por su parte, entre el delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia y el delito de conducción temeraria, existe también una relación de concurso real.

### 3.6 Conducción sin permiso:

Este artículo se introdujo por la LO 15/2007 ya que en la redacción anterior no aparecía este delito como tal, sino que podía encuadrarse dentro del de desobediencia.<sup>50</sup> Sin embargo no se trata de una norma de la actualidad, ya que se tiene conocimiento de ella desde el código penal de 1928<sup>51</sup> y esto estuvo así hasta 1932, luego en la ley 122/1964 de 24 de diciembre sobre uso y circulación de vehículos a motor tipificaba el quebrantamiento de condena, posteriormente en la ley 3/1967 de 8 de abril, después con la Ley Orgánica 8/1983 se destipificó este delito pasando a ser un ilícito administrativo y finalmente en la ley 15/2007 de conformidad con la Ley 17/2005 de 19 de julio que introdujo el carnet por puntos.

El artículo 384 del Código Penal castiga 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 acción de conducir un vehículo de motor o ciclomotor sin permiso de conducción, por pérdida de vigencia por haber perdido todos los puntos, por no haberlo obtenido nunca o por haber sido privado de él por decisión judicial.

Dentro de este delito se pueden encontrar las siguientes modalidades:

- Pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida de la totalidad de los puntos asignados legalmente.
- Privación del carné por decisión judicial cautelar o definitiva.
- No haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.

---

<sup>50</sup> Art 384 LO 15/2007: *El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días. Las mismas penas se impondrán 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.*

<sup>51</sup> Código Penal de 1928, Art 574: *“pena de dos meses y un día a un año de prisión y multa de 1000 a 3000 pesetas al que condujere los vehículos o aparatos de locomoción para cuya conducción se necesite aptitud determinada, sin certificación que lo acredite”.*

1. Pérdida de vigencia del permiso o licencia, por haber perdido el conductor la totalidad de los puntos asignados legalmente, previsto en el apartado 1º del artículo 384 CP.

El tipo penal no requiere una conducción peligrosa o irregular, bastando la consciente desobediencia, el incumplimiento de las pertinentes resoluciones administrativas en virtud de las cuales se declare mediante resolución administrativa firme la pérdida de los puntos asignados legalmente.

Será preciso probar que el investigado es consciente de que la conducción la realiza habiendo perdido la vigencia del carnet por pérdida total de puntos. Es fundamental aquí la correcta notificación de la resolución de pérdida definitiva con todas las garantías legales, conforme a los arts. 40 a 46 de Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas; debe quedar acreditado que tenía constancia de que se había dictado la resolución de pérdida de vigencia, (firma del interesado obrante en el expediente, declaración suya o del tercero firmante, manifestaciones del agente notificador, recogida del permiso por la Autoridad de Tráfico o presentación de recurso, etc.).

La STS 612/2017, 13 Septiembre, fija doctrina sobre este extremo:

- No se requiere la creación de un riesgo concreto para la seguridad vial. Delito de peligro abstracto que se consume sin haberse cometido infracción vial alguna ni haberse realizado maniobra antirreglamentaria, pero referido a la conducción sin puntos. Peligro presunto por falta de aptitud deducido de la reiteración de infracciones que ponen repetidamente en peligro el bien jurídico protegido.
- Fija doctrina sobre el canje fraudulento de permisos de conducir obtenidos en otro país para eludir la imposición de una sanción de privación de la autorización administrativa de conducir vehículos por pérdida de puntos en uno de los Estados.

2. Por haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial, previsto en el párrafo 2º del artículo 384 CP.

Cuando con motivo de la comisión de un delito contra la seguridad vial se hubiera impuesto al conductor la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por un tiempo superior a dos años, esto comportará la pérdida de vigencia del permiso o licencia que habilite para la conducción (art. 47.3 CP). Esta medida se justifica

no sólo por la gravedad de la pena impuesta, sino también porque el transcurso del tiempo sin conducir comporta la disminución de las facultades y competencias requeridas para esta actividad, pues la deshabitación aminora la pericia. Asimismo la necesidad de volver a examinar al conductor infractor permite el control del mismo y su reeducación.

Una vez cumplida la condena, se podrá obtener una autorización administrativa de la misma clase y con la misma antigüedad, previa realización y superación de un curso de sensibilización y reeducación vial y posterior superación de las pruebas que reglamentariamente se determinen.

Pues bien, cumplirá el tipo penal tanto el conductor que conduzca durante el tiempo de condena como el que, una vez cumplida dicha pena, conduzca sin haber recuperado la vigencia del citado permiso, por no haberse sometido al curso de sensibilización y a la superación de las pruebas complementarias.

Se podrá incurrir, además, en un delito de quebrantamiento de condena del art. 468.2 CP, si pese a ser apercibido de ello conduce sin haber recuperado el permiso. ¿Podría darse el concurso entre el 384.2 con el delito de quebrantamiento de condena del artículo 468 CP cuando la persona vuelve a conducir no habiendo cumplido aún la condena? Se puede encontrar aquí dos opiniones, la primera establece un concurso de normas en la que prevalece el art 384.2, y otra el concurso ideal entre el quebrantamiento del art 468<sup>52</sup> y el art 384.2.<sup>53</sup>

### 3. Por no haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.<sup>54</sup>

Es el supuesto en que se infringe la norma contemplada en el art. 61 Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre según la cual será preciso obtener licencia o permiso para conducir un vehículo.

---

<sup>52</sup> Artículo 468 CP: *1. Los que quebrantaren su condena, medida de seguridad, prisión, medida cautelar, conducción o custodia serán castigados con la pena de prisión de seis meses a un año si estuvieran privados de libertad, y con la pena de multa de doce a veinticuatro meses en los demás casos. 2. Se impondrá en todo caso la pena de prisión de seis meses a un año a los que quebrantaren una pena de las contempladas en el artículo 48 de este Código o una medida cautelar o de seguridad de la misma naturaleza impuesta en procesos criminales en los que el ofendido sea alguna de las personas a las que se refiere el artículo 173.2, así como a aquellos que quebrantaren la medida de libertad vigilada [...]*

<sup>53</sup> REQUEJO CONDE, C. Delitos relativos al tráfico viario, Edit. Tirant lo Blanch, Valencia, 2011, pág.114: considera la opción del concurso ideal de delitos como la más correcta entre las dos, pues se trata de bienes jurídicos muy distintos y carece de lógica aplicar el concurso de normas pues el art 384.2 subsumiría el desvalor de la conducta del art 468.

<sup>54</sup> Se pronuncia en este sentido la sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 16ª), de 10 de diciembre de 2015.

La acción de conducir sin haberlo obtenido nunca es elevada a delito. En definitiva, se trata, de proteger el bien jurídico tutelado, la seguridad vial.

Este delito abarca dos modalidades, la conducción de vehículos sin permiso de conducir por no haberlo obtenido nunca y la conducción de otro tipo de vehículos cuando solo se tiene la licencia sobre uno (por ejemplo se tiene permiso para conducir un turismo tipo B y se conduce un camión tipo C), este último caso plantea problemas ya que existen sentencias contradictorias pues unas consideran que se encuentra dentro del tipo del art 384 y otras en cambio solo lo consideran sanciones administrativas, la opinión de la doctrina mayoritaria es que queda fuera del tipo penal la conducción con un permiso inadecuado al tipo de vehículo , lo que no lo salva de la infracción administrativa.

Es destacable, la Sentencia del Tribunal Supremo de 26 de abril 2017, Rec. 2114/2016, que fundamenta este delito en el riesgo generado para la circulación vial el carecer el conductor de las comprobaciones oportunas de las características físicas y la aptitud mental, así como los conocimientos teórico-prácticos que le habiliten para llevar a cabo tal conducción.

La STS 369/2017, 22 Mayo, fija doctrina sobre este extremo y especifica que:

- No requiere la creación de un riesgo concreto para la seguridad vial.
- Se cometerá un delito de peligro abstracto que se consuma cuando se conduce sin aptitudes, careciendo de la oportuna habilitación administrativa (permiso o licencia), sin que tenga incidencia el haberse cometido infracción vial alguna ni haberse realizado maniobra antirreglamentaria.

Por último, me gustaría destacar que queda fuera del ámbito penal de este artículo la conducción con el permiso caducado o con un permiso de otro país no válido en España (STS de 30 de diciembre de 2012 que declara que la conducción con licencia no homologada o caducada constituye solo una infracción administrativa), ya que en estos casos se impondrá únicamente una sanción administrativa.<sup>55</sup> Para la STS de 13 de febrero de 2012 no concurre la conducta típica de conducir sin haber tenido nunca permiso, cuando se posee un permiso extranjero o el permiso ha caducado. La SAP de Tarragona de

---

<sup>55</sup> LAMARCA PÉREZ, C., ALONSO DE ESCARAMILLA, A., MESTRE DELGADO, E., & RODRIGUEZ NÚÑEZ, A.: *Delitos: La parte especial del Derecho penal*, Edit. Colex, Madrid, 2015, Pág.688.

22 de abril de 2010 distingue entre no haber obtenido nunca carnet y tenerlo de un país extranjero y no haber obtenido la homologación.

El tipo penal exige dolo, conciencia y voluntad de conducir a sabiendas de que no tiene el debido permiso, por cualquiera de las causas expresadas en el tipo. En este delito es especialmente importante la prueba del dolo, de este conocimiento preexistente.

En cualquiera de los supuestos se incurre en el delito por la mera acción de conducir sin estar habilitado para ello por los supuestos previstos en la norma, no exigiéndose además una conducción peligrosa, o simplemente antirreglamentaria, ni cualquier otro aditamento al mero incumplimiento de la medida judicial o administrativa que impide al autor legalmente conducir. Las SAP de Toledo de 9 de junio de 2015 y de 12 de julio de 2006 entienden que, aunque el tipo no lo exija expresamente, se requiere la creación de un riesgo real para condenar por este delito y diferenciarlo así de la mera infracción administrativa. Sin embargo, la STS de 26 de abril de 2017, dictada en un recurso en interés casacional, concluye que realiza el tipo quien conduce sin haber obtenido nunca el permiso, sin que pueda apelarse a la falta de lesividad o a la necesidad de separación frente a la infracción administrativa.

En este ámbito de los concursos existe alguna corriente dentro de algunas Audiencias Provinciales en relación a la coexistencia del delito del artículo 384 Código Penal con la infracción del artículo 65-5 k) de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial.

Y según el criterio de esta línea, resultarían hechos sancionados penalmente aquellos supuestos en los que el sujeto activo circula con un vehículo de motor careciendo de permiso de conducir siempre y cuando exista (y evidentemente sea demostrado en el plenario) un riesgo grave o superior generado por el hecho de conducir. En caso contrario, nos encontraríamos ante una sanción administrativa, de tal forma que, en palabras de la Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid de 20 de noviembre de 2014, como el derecho penal sólo sanciona las conductas más graves, sólo podremos estar presentes ante el caso castigado por el artículo 384 Código Penal cuando el riesgo generado por el hecho de conducir sin permiso sea superior al que se produce por el solo hecho de hacerlo.

### 3.7 Obstaculización de la vía:

Se trata de una conducta que aparece regulada en el art.385 CP, dónde se castiga la realización de una serie de conductas, tanto activas como omisivas, que ponen en grave peligro la seguridad vial. Son las siguientes:

- Colocar en la vía obstáculos imprevisibles.
- Derramar sustancias deslizantes o inflamables.
- Mutar, sustraer o anular la señalización.
- Realizar cualquier otra acción que produzca el mismo resultado. Ese resultado no es otro que poner en grave riesgo la circulación, es decir, introducir elementos de peligro en la circulación de vehículos para otros usuarios de la vía.
- No restablecer la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo, es decir, lo que se castiga aquí es la omisión de una obligación.

*“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.”*

El delito previsto en el art.385 requiere para su apreciación la concurrencia de dos elementos, los cuales van a describir la conducta típica de este delito:

1. La realización de alguna de las conductas descritas en el tipo, es decir, al alteración de la seguridad del tráfico mediante alguna de las formas previstas en el número 1 de este artículo 385 o el no restablecimiento de la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo (núm. 2 del art.385).
2. Que tal conducta u omisión origine un riesgo para la circulación. Estamos ante un delito de peligro a través del cual se sanciona la creación, mediante una conducta positiva o mediante una omisión la acción debida, de un riesgo grave para el tráfico.

El delito de creación de grave riesgo para la seguridad del tráfico es un delito doloso. El dolo debe abarcar en el supuesto nº 1 el conocimiento de que se está alterando la seguridad del tráfico de forma peligrosa, y en el nº2 la necesidad de restablecer la seguridad de la vía, así como el hecho de estar personalmente obligado a ello.

El tipo subjetivo se desprende de la sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid de 27 de septiembre de 2004: *“desde el punto de vista de la tipicidad subjetiva, único aspecto cuestionado en el recurso de apelación, el “dolo de peligro” debe abarcar la de una conducta objetivamente peligrosa para la seguridad del tráfico que origine un riesgo para la circulación.*

Una vez calificado el delito como un delito de peligro, surge la necesidad de identificarlo como de peligro abstracto o concreto, sin haber total acuerdo por parte de la doctrina ni de la jurisprudencia al respecto. Según TRAPERO BARREALES a pesar de que lo más acertado sería por optar por un delito de peligro concreto, de la redacción del tipo que no hace mención expresa al peligro para las personas y la utilización de la técnica de penas alternativas, considera que estamos ante un delito de peligro abstracto.<sup>56</sup> En cambio, según GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ distinguiría entre el peligro que se exige para el bien jurídico seguridad vial y los bienes jurídicos individuales que pueden ponerse en amenaza.<sup>57</sup> Así pues para la seguridad vial estaríamos hablando de un delito de peligro concreto, mientras que en el caso de los bienes jurídicos individuales sería un delito de peligro abstracto.

Dogmáticamente son imaginables los tipos de imperfecta ejecución, por ejemplo, quien es sorprendido en el momento en que inicia la acción de derramar una sustancia deslizante en una carretera. Sin embargo, existe unanimidad doctrinal a la hora de considerar la irrelevancia penal de cualquier forma de tentativa en este delito.

Se requiere consumación del delito, y a ello se refiere la sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra de 11 de abril de 2000. Según los hechos probados el acusado trasladó tres contenedores de basura localizados en un callejón del centro, vía sentido único

---

<sup>56</sup> TRAPERO BARREALES, MARÍA A, *Los delitos contra la Seguridad Vial ¿Una reforma de ida y vuelta?*, ob. cit., p. 455.

<sup>57</sup> GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, MARÍA, *“Creación de un peligro grave para la circulación”* publicado en GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, MARÍA (Coord.), *Protección penal de la Seguridad Vial*, Editorial Tirant lo Blanch, Valencia, 2013, p. 528.

de importante tránsito, donde los volcó, de tal manera que obstaculizaban y suponían un peligro para la circulación rodada.

Para la Audiencia Provincial de Pontevedra, *“por lo que respecta al art.385.1, cabe afirmar que fue correctamente tipificado en grado de consumación, ya que los contenedores fueron arrojados a la vía pública.”*

Por lo que respecta a la autoría, el autor del delito de creación de grave riesgo para la seguridad del tráfico en su modalidad de alteración de la seguridad del tráfico puede ser cualquier persona y no necesariamente el conductor de un vehículo a motor o ciclomotor; incluso nada impide, en principio, que pueda aplicarse esta figura delictiva también en casos de grave negligencia por parte de la autoridad en la ejecución o señalización de obras en vías públicas. Mientras que el autor del delito contemplado en el apartado segundo de este artículo 385 es cualquier persona que tenga el deber jurídico de restablecer la seguridad de la vía, es decir, quienes están obligados a actuar, debiendo entenderse esto como la existencia de una obligación jurídica.

En relación con los concursos, cabe destacar que la relación entre los dos párrafos del artículo 385 es de subsidiariedad, por lo tanto, la conducta prevista en el segundo párrafo sería subsidiaria de la del primero. Si el sujeto comete el delito previsto en el nº 1, alterar la seguridad del tráfico, no tiene la obligación de restablecer la seguridad de la vía (nº 2). En estos casos el tipo penal del nº 1, al tratarse de una acción, desplaza al nº 2, de omisión, que aparece como un simple agotamiento del comportamiento activo.

Por último, decir que este artículo se encuentra excluido de la regla concursal del art 382 y puede entrar en concurso con el artículo 263.4 de daños contra un bien de uso público o común si se destruyen por ejemplo señales con una pena incluso superior.

### **3.8 El nuevo art. 382 bis del CP. Abandono del lugar del accidente y su relación con el delito de omisión del deber de socorro:**

#### **3.8.1 Nacimiento, ocaso y resurgir del delito de fuga:**

El abandono del lugar del accidente, o hit and run, es un delito surgido del derecho criminal de la common law que se configura cuando el causante de un accidente de tráfico abandona la escena donde se cometió dicho accidente sin cumplir con sus obligaciones legales de identificación y de prestar asistencia a las víctimas. Pero, además, hay que decir

que el abandono del lugar del accidente no sólo se inspira, en el “common law”, sino también, y de manera muy directa, en el denominado “Unfallflucht”, del CP alemán, que parece fue el modelo del legislador español.

El delito de fuga desapareció en nuestro país con la aprobación de la Ley 3/1967 de 8 de abril. A partir de dicha ley, se incorporaron al Código Penal los delitos relacionados con la circulación, incorporando asimismo a nuestro Código la omisión de socorro a la víctima.<sup>58</sup> RODRIGUEZ MOURILLO considera que el delito de fuga fue derogado, “por las aberraciones que permitió”,<sup>59</sup> ya que este delito llegó a aplicarse en casos de inasistencia a personas muertas.<sup>60</sup>

A partir de entonces los casos de fuga sin concurrir objetivamente una situación de peligro pasaron a estar regulados en la legislación administrativa. Actualmente tenemos 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 en el párrafo 1º de su artículo 51 se encuentran las obligaciones que se deben cumplir en caso de accidente o avería: *“El usuario de la vía que se vea implicado en un accidente de tráfico, lo presencie o tenga conocimiento de él está obligado a auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas que pueda haber, prestar su colaboración, evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos.”*. Además, el artículo 129 del RD 1428/2003, de 21 de noviembre por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, hace referencia a la obligación de auxilio a las víctimas que incumbe a los usuarios de las vías que se ven implicados en un accidente de tráfico, ya sea por estar directamente vinculado, por haberlo presenciado, o por tener conocimiento de que el mismo se ha producido.

Posteriormente a estas disposiciones legales, el legislador intenta justificar en el Preámbulo de la Ley Orgánica 2/2019 el renacer del delito de fuga debido al incremento de accidentes en los que resultan afectados peatones y ciclistas por imprudencia en la

---

<sup>58</sup> Sobre la Ley de 8 de abril de 1967, en relación con el delito de omisión de socorro, Vid. DEL ROSAL, “Meditación crítica sobre la modificación de los delitos de circulación (Ley de 8 de abril de 1967)”, en *Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales*, fascículo I, 1968, p. 31 y ss.

<sup>59</sup> RODRIGUEZ MOURILLO, “El delito de omisión de auxilio a víctima y el pensamiento de la injerencia”, en *Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales*, fascículo III, 1973, p. 501 y ss.

<sup>60</sup> En este sentido, la STS de 26 de diciembre de 1966.

conducción de vehículos a motor o ciclomotor. LANZAROTE MARTÍNEZ, considera que no ha sido un incremento relevante de la siniestralidad en la que incide la reforma la que la justifica, sino más bien el impacto mediático y el rechazo que producen en la ciudadanía los accidentes en que resultan víctimas pertenecientes a los colectivos vulnerables, como los ciclistas o los peatones.

El delito de fuga o delito de abandono del lugar del accidente es “una de las medidas estrella”<sup>61</sup> que incorpora la Ley Orgánica 2/2019, ya que introduce un nuevo tipo penal al margen del delito de omisión del deber de socorro.

En el origen del nuevo delito de abandono destaca un caso que recogieron ampliamente los medios, basado en una iniciativa de recogida de firmas de la viuda de un ciclista arrollado (con resultado mortal) y no auxiliado. Anna González se quedó viuda en 2013 cuando su marido fue arrollado por un camión mientras pedaleaba en su bicicleta, y cuyo conductor se dio a la fuga. En 2019 el Senado aprobó definitivamente el cambio legal que ella misma impulsó, ya que a través de la recogida de firmas proponía que la ley tenía que cambiar para castigar a los conductores que se dan a la fuga.

La razón principal por la que se produce la reincorporación del delito de fuga en nuestro CP se debió a la aparente insuficiencia del delito de omisión del deber de socorro que permite dejar impunes los casos en los que la víctima muere en el acto, ya que se entiende que en estos supuestos no hay una persona “en peligro manifiesto y grave” como exige el artículo 195. Además, este nuevo tipo penal pretende neutralizar la interpretación que viene excluyendo la responsabilidad penal cuando quien omite el auxilio debido se ha cerciorado de que la víctima está siendo asistida de forma efectiva, y que por tanto su presencia no puede aportar nada diferente.

Con la introducción de este nuevo tipo penal queda claro que si el conductor causa un accidente del que se derivan muertes o lesiones y se da a la fuga comete un nuevo delito, por lo que ya no hay impunidad posible e interpretaciones distintas.

El Preámbulo de la LO 2/2019 justifica la incorporación de este nuevo delito en el CP de la siguiente manera: *“se introduce el delito de abandono del lugar del accidente con una redacción autónoma, dentro del capítulo IV del Código Penal, dedicado a los delitos contra la seguridad vial, por entender que se trata de una conducta diferente y, esta vez sí, dolosa e independiente de la conducta previa*

---

<sup>61</sup> Palabra del senador del PP, *Vid.* Boletín Oficial de las Cortes Generales. Senado. XII Legislatura, Comisión de Justicia, Núm. 412, de 11 de febrero de 2019.

*imprudente o fortuita. Lo que se quiere sancionar en este caso es la maldad intrínseca en el abandono de quien sabe que deja atrás a alguien que pudiera estar lesionado o incluso fallecido, la falta de solidaridad con las víctimas, penalmente relevante por la implicación directa en el accidente previo al abandono, y las legítimas expectativas de los peatones, ciclistas o conductores de cualquier vehículo a motor o ciclomotor, de ser atendidos en caso de accidente de tráfico.”*

Cuestión controvertida va a ser determinar el bien jurídico protegido en el delito de fuga. El Preámbulo de la Ley Orgánica declara que lo que se persigue es sancionar “la maldad intrínseca” en el abandono. Pero esta idea ha sido criticada, ya que se considera que en Derecho Penal no se habla de maldad, cobardía, etc., sino de vida, salud, etc. Por lo tanto, se deduce de esta crítica que no es comparable abandonar un cadáver con abandonar a una persona que está en peligro de muerte y que tiene posibilidades de ser auxiliado y salvado.

De ahí que el delito de fuga tendría como bien jurídico protegido la Administración de Justicia, ya que lo que se pretende eludir, con la comisión de este ilícito penal, es la responsabilidad del accidente. En el delito de fuga es indiferente la eficacia o ineficacia del auxilio omitido. Lo que se castiga es que el causante del accidente se aleje del lugar imposibilitando las identificaciones y comprobaciones inmediatas por parte de la policía judicial, con independencia de la entidad de los daños y los riesgos derivados del siniestro. Por lo tanto vemos como la punibilidad del delito de fuga supone una excepción a la regla de la impunidad del autofavorecimiento o autoencubrimiento, que se justifica por la necesidad de dispensar una tutela a todos aquellos que están expuestos a los peligros de la circulación.

El nuevo artículo 382 bis del CP queda redactado de la siguiente manera:

*“1. 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 fallecieron 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.*

*2. Los hechos contemplados en este artículo que tuvieran su origen en una acción imprudente del conductor, serán castigados con la pena de prisión de seis meses a cuatro años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a cuatro años.*

3. Si el origen de los hechos que dan lugar al abandono fuera fortuito le corresponderá 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.”

La expresión “fuera de los casos contemplados en el artículo 195”, requiere que no se haya originado una situación de desamparo y de peligro grave como consecuencia de un accidente de tráfico, ya que si esto ocurriera se estaría a lo dispuesto en el artículo 195 del CP, ya que “Se busca evitar el concurso de normas entre este tipo penal y el delito de omisión del deber de socorro del artículo 195.3 del Código Penal para los casos de lesiones a través de la previsión contenida en el texto, de subsidiariedad de este delito respecto del aquél, refiriéndolo a los casos de personas que sufran lesiones graves pero en las que no concurren los requisitos del peligro manifiesto y grave que exige la omisión del deber de socorro.”<sup>62</sup>

Por lo tanto, si la víctima ha fallecido o se encuentra debidamente asistida, o sin estarlo no se encuentra en peligro grave y manifiesto, la fuga no será atípica, como hasta ahora, sino que será de aplicación el nuevo artículo 382 bis.

A continuación, el artículo 382 bis del CP dice: “voluntariamente y sin que concurra riesgo propio o de terceros”. Por lo que el abandono ha de ser voluntario y no debe implicar riesgo propio ni de tercero, ya que en caso de concurrir riesgo propio o de terceros provocará la ausencia de responsabilidad penal pero, tal y como ha señalado la jurisprudencia:<sup>63</sup> “el impedimento u obstáculo ha de ser tal que por razones de orden físico, tangibles, perceptibles por lo sentidos, no fuera posible prestar el auxilio, porque de hacerse así habría riesgo de producirse un daño o perjuicio de tales características, lo que no sucede cuando ese perjuicio consistiera en que, por permanecer en el lugar y prestar el auxilio debido, fuera identificado el autor de una infracción y pudiera ser sancionado como tal”.

En la doctrina se ha discutido sobre la naturaleza jurídica de la expresión “sin riesgo propio ni de terceros”, llegando al acuerdo de considerarla como una manifestación del principio de no exigibilidad de otra conducta.<sup>64</sup> Este elemento plantea además el problema de si puede considerarse justificada la huida del sujeto cuando su permanencia entraña el

---

<sup>62</sup> Preámbulo de la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente.

<sup>63</sup> STS 648/2015, de 22 de octubre.

<sup>64</sup> Vid. SILVA SÁNCHEZ, “Problemas del tipo de omisión del deber de socorro (Comentario a la STS de 27 de abril de 1987. Ponente Sr. Díaz Palos)”, en *Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales*, fascículo I, 1988, págs. 561 y ss.

riesgo de ser detenido por el delito previamente cometido o por otros anteriores. La doctrina mayoritaria, como la STS de 20 de mayo de 1994, niegan esa posibilidad, considerando que el riesgo a sufrir una sanción legítima no puede entenderse como riesgo propio en el sentido de la circunstancia de no exigibilidad.<sup>65</sup>

La conducta típica consiste en abandonar el lugar de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieran una o varias personas o en el que se causare una lesión constitutiva de un delito de los previstos en el artículo 152.2 CP, es decir, lesiones de los artículos 147.1, 149 y 150 del CP. Es decir, fuera de estos supuestos, la huida del lugar de los hechos es impune.

El sujeto activo es el conductor que ha causado el accidente que puede tener su origen en una acción imprudente o deberse a un caso fortuito. El accidente puede ser cometido por cualquier clase de imprudencia, incluso por imprudencia leve, si bien la penalidad depende de si el hecho es fortuito o causado por imprudencia. En caso de ser fortuito la pena es de tres a seis meses de prisión y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de seis meses a dos años. Si los hechos tuvieran su origen en una acción imprudente del conductor, la pena es de prisión de seis meses a cuatro años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a cuatro años.

### **3.8.2 El delito de fuga vs. El delito de omisión del deber de socorro:**

La reforma penal de 2019 ha creado un delito de fuga o abandono del lugar de accidente con alguna similitud pero distinto al delito de omisión del deber de socorro.

En nuestro Código Penal el artículo 195 tipifica la omisión del deber de socorro al castigar con la pena de multa de tres a doce meses a aquella persona que no socorriere a otra que se halla desamparada y en peligro manifiesto y grave, cuando pudiere hacerlo sin riesgo propio ni de terceros.

Pero el nuevo delito de fuga se introduce al margen del delito de omisión del deber de socorro previsto en el artículo 195 del CP.

La incorporación del nuevo artículo 382 bis al catálogo punitivo, hace que nos encontremos, en la actualidad, con dos delitos. Por un lado, el clásico delito de omisión del

---

<sup>65</sup> En el mismo sentido se pronuncia la STS de 11 de noviembre de 2004.

deber de socorro del artículo 195 del CP, y por otro el nuevo delito de abandono del lugar del accidente incorporado en el nuevo artículo 382 bis del CP.

La evidente separación entre uno y otro delito no impide que podamos apreciar las semejanzas que existen entre ambos, ya que en los dos casos, cuando el accidente se produce como consecuencia de un automóvil en movimiento, se impone al conductor que lleve a cabo un deber de detención, puesto que solo mediante esta puede producirse el auxilio necesario.

Pero a pesar de esto, hay que descartar las numerosas diferencias que presentan tanto uno como otro delito.

1. El artículo 195 exige que la víctima se halle en situación de peligro manifiesto y grave y desamparada, mientras que el artículo 382 bis no requiere que la víctima se encuentre en situación de desamparo y en peligro manifiesto grave, ya que en este delito se sanciona la mera fuga del lugar del accidente, por lo que incluso en el caso de que la víctima hubiera fallecido, habría delito.

2. En el delito del artículo 195 no hay delito si la víctima fallece o está siendo atendida, mientras que en el delito de abandono del lugar del accidente del artículo 382 bis, hay delito desde el mismo momento en el que el autor abandona el lugar del accidente, incluso cuando la víctima ha fallecido.

3. El delito de omisión del deber de socorro requiere para su existencia una conducta omisiva sobre el deber de socorrer a una persona desamparada y en peligro manifiesto y grave, pero el delito de fuga es un delito de acción, que requiere por tanto la realización de una conducta que consiste en la huida o abandono del lugar de los hechos.

4. Si tras el delito de omisión del deber de socorro hay una repulsa por el ente social de la conducta omisiva del agente, en el delito de fuga hay un deseo de sustraerse a la acción de la Justicia igualmente reprobable.

5. Las penas privativas de libertad en ambos delitos son idénticas en el caso de acción imprente, ya que se impone en ambos casos una pena de prisión de seis meses a cuatro años, mientras que en el caso de que el hecho tenga un origen fortuito la pena contemplada en el delito de omisión del deber de socorro es más elevada, ya que se impone

una pena de prisión de seis meses a dieciocho meses, frente a los tres a seis meses de prisión del delito de fuga.

6. Otra diferencia que existe entre ambas figuras delictuales es que el delito de fuga sí que lleva aparejada la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotor, mientras que en el delito de omisión del deber de socorro no se impone esta privación.

Vistas las semejanzas y diferencias de ambos delitos la conclusión que sacamos es que seguramente no era necesario introducir un nuevo tipo penal en nuestro Código, ya que hubiera bastado con reformar el artículo 195 si lo que realmente se quería era penalizar la huida del lugar del accidente o bien, remitir esta materia al ámbito del Derecho administrativo sancionador reforzando las sanciones.

## **4 CLÁUSULA CONCURSAL:**

### **4.1 La regla concursal del artículo 382 del Código Penal:**

El artículo 382 CP contiene la solución legislativa a los casos de pluralidad de acciones delictivas contra la seguridad vial y la vida o la salud, al establecer: *“Cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces o Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado.”*. Contiene una disposición aplicable a los delitos previstos en los arts. 379, 380 y 381 CP, cuando con los actos en ellos castigados se ocasione, además del riesgo concreto, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que sea su gravedad. El legislador entiende que lo que se produce en ese supuesto es un concurso de normas y se castigará sólo la infracción más gravemente penada en aplicación del artículo 8.3º CP.

En consecuencia, si se produjera un resultado contra la vida o la integridad de las personas en la comisión de esos delitos referidos podrá el hecho ser calificado como homicidio con dolo eventual, procediéndose a castigarlo por este último delito como consecuencia de la cláusula contenida en el artículo. 8.3º CP. Todo esto se debe a que los delitos de peligro, como regla general, ceden ante los de lesión, de tal manera que producida ésta, aquéllos pierden su razón de ser salvo que el peligro se haya concernido sobre otros bienes además del lesionado.

Frente a esta regla general, el legislador había optado en materia de seguridad del tráfico por la regla 4ª del artículo 8 del CP, que conlleva a la aplicación del principio de alternatividad de forma que cuando concurría la conducción temeraria o bajo la influencia de bebidas alcohólicas o la creación de grave riesgo para la seguridad vial con los accidentes de tráfico con muerte o lesiones por imprudencia, se aplicaba la norma específica del concurso establecida en el viejo artículo 383 del CP, acusando de ambos delitos pero solicitando las penas del delito más grave. La aplicación de esta regla de la alternatividad, en lugar de la regla general que reside en la aplicación del principio de consunción, se justificaba por el hecho de que en algunos casos se sancione más la conducta peligrosa que la propiamente lesiva.

Con la Ley Orgánica 15/2007 de 30 de noviembre por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995 de 23 de noviembre del Código Penal en materia de Seguridad Vial supuso un giro importante en el contenido de la regla concursal al introducir varias modificaciones en el artículo 382 del CP.

Si el viejo artículo 383 establecía una cláusula de concurso de leyes que conducía a la aplicación de la pena correspondiente al delito más grave, posteriormente tras la reforma de 2007, el legislador decidió mantener la aplicación de la misma pena, pero en su mitad superior, de forma que se diseñaba un régimen penológico que sustituía la regla del concurso aparente de normas por la regla del concurso ideal, aunque sin limitación de tal precepto. Por ejemplo, ante unos hechos calificados como delito de homicidio por imprudencia grave del artículo 142.1 del CP y un delito de conducción con exceso de velocidad del artículo 379.1 del CP, la pena a imponer al sujeto activo al partir de la infracción mas gravemente penada, que es el delito de homicidio por imprudencia grave, el intervalo penológico en el que se moverá el Juez será de dos años y seis meses a cuatro años de prisión y tres años y seis meses a seis años de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores.

La solución que adopta el artículo 382 resulta más acertada que la que contenía el derogado artículo 383, ya que la imposición de la pena más grave en su mitad superior permite tomar en consideración el desvalor derivado de la puesta en peligro concreta de la vida y/o integridad física de las personas que, no habiendo resultado “lesionadas”, se

encontraban en el radio de acción de la temeraria conducción desarrollado por el sujeto activo.<sup>66</sup>

La STS de 6 de febrero de 2018 destaca que: *“el artículo 382 del CP supone una excepción al criterio general en el caso de concurrencia de un delito de peligro y un delito de resultado, en cuya virtud el delito de resultado absorbe al de peligro,<sup>67</sup> criterio que, en el caso, se sustituye por el del delito más grave en su mitad superior, combinando en la imposición de la pena las normas del concurso ideal y el principio de alternatividad. Se trata de una regla penológica que no excluye la consideración de pluralidad de delitos a los que aplicar la penalidad acumulada según el criterio expuesto en el artículo 382 del CP. Consecuentemente, unificamos la interpretación en los siguientes términos: la previsión del artículo 382 del CP contempla un concurso de delitos para que el legislador prevé un regla penológica singular, similar al de concurso de normas, la correspondiente al delito más grave, más la previsión del concurso ideal, en su mitad superior.”*

La Sentencia del Juzgado de lo Penal nº2 de Valencia de 31 de marzo de 2016, en un caso de conducción temeraria del artículo 380 y un delito de homicidio imprudente del artículo 142.1, siguiendo lo dispuesto en el artículo 382, escoge la pena de uno a cuatro años, es decir, la pena más grave que corresponde al delito de homicidio imprudente, que al tener que ser impuesta en su mitad superior, da como pena final una pena de dos años y seis meses a cuatro años de prisión. Al igual que la SAP de las Islas Baleares de 26 de noviembre de 2018, en un caso de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas del artículo 379.2 y lesiones imprudentes del artículo 152.1.1º, ambos delitos castigados con las mismas penas, se procede a imponer la pena en su mitad superior, de manera que si los delitos estaban castigados con una pena de prisión de tres a seis meses, con la aplicación de lo dispuesto en el artículo 382, la pena será de cuatro meses y quince días a seis meses de prisión.

La aplicación de la regla que contiene el artículo 382 del CP lleva consigo un doble presupuesto: la previa creación de un peligro para la seguridad vial y el desencadenamiento de un daño o lesión, causalmente unidos. Si se repara en el artículo 382 del CP, esta norma contiene algo más aparte de la previsión concursal. Ya que para que haya concurso, para que se puedan agrupar jurídicamente las penas derivadas de un delito contra la seguridad vial y un delito contra las personas o las cosas, el delito contra la seguridad vial debe

---

<sup>66</sup> La Fiscalía General del Estado consideró la decisión acertada. Vid. La Memoria de la Fiscalía General del Estado, Madrid, 2007, pg. 542.

<sup>67</sup> STS 122/2002, de 1 de febrero.

comportar un riesgo y no una mera infracción normativa, ya que la producción del riesgo prevenido es un requisito indispensable para el concurso. Por lo que si ello es así, el legislador está exigiendo tácitamente en el artículo 379, 380 y 381 del CP, pero expresamente en el artículo 382, que la evidencia del riesgo sea concreto o abstracto.

Las reglas de solución del concurso vienen referidas no a todos los delitos del Capítulo IV del Título XVII del Libro II del CP, sino solamente a determinados artículos. La reforma de 2007 reorganizó el ámbito de aplicación de la regla concursal, ya que por un lado lo amplía a la producción de resultados lesivos a consecuencia de la conducción temeraria con manifestó desprecio por la vida de los demás, que estaban excluidos en la redacción anterior, dando así por zanjada la cuestión acerca de la posibilidad de su aplicación en tales casos. Un sector doctrinal, sin embargo, considera que la regla concursal no se debe de aplicar a los casos de conducción temeraria con consciente desprecio por la vida de los demás, ya que se trata de un delito que lleva aparejado dolo eventual respecto del posible resultado lesivo, deberían aplicarse las reglas generales. Sin embargo, existía jurisprudencia que ya antes de la reforma de 2007 había optado por su aplicación, como es el caso de la Sentencia del Juzgado de lo Penal de Getafe de 1 de abril de 2002, donde se condena al acusado como autor de un delito de homicidio imprudente en relación con los artículos 379, 383 y 384 del CP.

Y, por otra parte, el ámbito concursal se reduce al dejar fuera los casos derivados de las conductas de creación de grave riesgo para la circulación mediante colocación de obstáculos, sin que haya razón aparente que justifique la exclusión de este delito de la regla concursal.

El artículo 382 está pensado para los casos en que se produzca muerte o lesiones por imprudencia, de ahí que para que se aplique dicho artículo es necesario que tenga lugar cualquiera de las conductas a las que se refieren el artículo 379, 380 y 381 del CP y, además, es necesario que se produzca un resultado lesivo. Sin embargo, hay que destacar que la norma concursal solamente será de aplicación cuando se trate de supuestos en los que el resultado lesivo se derive de la comisión de un delito doloso de los previstos en los artículos 379, 380 y 381 del CP, es decir, la norma opera en todos aquellos casos en los que de la comisión de aquellos delitos de peligro derivare la comisión de un delito imprudente. Hay que tener en cuenta que la norma fijada en el artículo 382 del CP debe aplicarse en los casos en los que el resultado lesivo no es perseguido de forma intencionada; por lo que en aquellos casos en que nos encontremos ante un homicidio o lesiones dolosas, cometidas

por medio de vehículos a motor, entraran en juego los preceptos relativos a estas figuras, apreciándose un concurso de delitos y no se podrá aplicar el beneficio que implica esta norma.

Los cambios efectuados por la reforma de 30 de noviembre de 2007 en la norma específica que regula el concurso entre los delitos contra la seguridad vial y los delitos de resultado lesivo, y que se ha mantenido vigente tras la reforma operada por la LO 5/2010, ha permitido a un sector doctrinal claramente mayoritario aseverar que el art. 382 CP confiere a este concurso la naturaleza de concurso de delitos. Si bien ya una parte de la doctrina, aun con la regulación anterior, venía manifestando su preferencia por esta clase de concurso, lo cierto es que la solución penológica adoptada por el art. 382 CP, tan afín a la prevista en el artículo 77 CP para el concurso ideal, ha aportado un argumento, casi definitivo, a favor de la tesis del concurso de delitos. La discusión dogmática se realiza si nos percatamos de algunas consecuencias prácticas del dilema entre concurso de delitos o concurso de normas: de entenderse que el concurso es de delitos, en una posterior comisión delictiva la posibilidad de apreciar la agravante de reincidencia se podría fundamentar en cualquiera de las dos infracciones (tanto en el delito contra la seguridad vial como en el delito de resultado lesivo); asimismo, podría impedirse la aplicación de la suspensión de la ejecución de la pena ya que, si bien el delito de resultado lesivo, en tanto revista el carácter de imprudente, no computaría a efectos de suspensión con arreglo al artículo 81 del CP, el delito contra la seguridad vial, indefectiblemente doloso, sí malograría la aplicación de esta forma sustitutiva de la ejecución de la pena de prisión.

Según OBREGÓN GARCÍA,<sup>68</sup> sin embargo, y de acuerdo en lo sustancial con TRAPERO BARREALES,<sup>69</sup> la afirmación que sostiene que, indubitadamente, el concurso regulado en el artículo 382 del CP es de delitos debe ser impugnada, por varias razones:

- En primer lugar, el legislador no se remite al art. 77 CP, como sería más lógico desde el punto de vista técnico, si considerase que se trata de un concurso ideal de delitos; por tanto, en principio, la solución penológica aportada es compatible tanto con la consideración de un concurso de delitos como de un concurso de normas.

---

<sup>68</sup> Artículo de OBREGÓN GARCÍA, A.: Los concursos entre delitos contra la seguridad vial y delitos de resultado lesivo tras las últimas reformas penales: estudio del artículo 382 del código penal. *Revista Jurídica* 25 (2012): 148-165. Universidad Autónoma de Madrid; Dykinson.

<sup>69</sup> TRAPERO BARREALES, M.: *Los delitos contra la Seguridad vial: ¿Una reforma de ida y vuelta?*, Ed. Tirant lo Blanch, 2011.

- En segundo término, la redacción del Código en el art. 382 CP es sutilmente diferente a la que se contiene en el art. 77 CP: mientras que en este último se parte explícitamente del hecho de la concurrencia de varias infracciones (aunque la solución penológica se base en la pena que se asocia a una de ellas), en el art. 382 CP se indica que “tan sólo” se apreciará la infracción más gravemente penada, esto es, que sólo es de aplicación una infracción (y consecuentemente una pena), lo que acerca el supuesto a los casos de concursos de normas o de leyes.

- Asimismo, el art. 382 CP no incluye la cláusula recogida en el art. 77 CP que evita el exceso punitivo que podría derivarse en algunos casos como consecuencia de la aplicación de la regla de la absorción con agravación, límite según el cual la pena agravada nunca puede superar la penalidad que se derivaría de acumular las penas de cada infracción por separado.

- Además, aunque el valor interpretativo de las Exposiciones de Motivos debe reputarse relativo, el legislador se pronuncia en el Preámbulo de la LO 15/2007, de 30 de noviembre, partiendo de la tesis del concurso de normas, de forma tan meridiana que resulta un argumento difícilmente objetable (“se ofrece una específica regla para salvar el concurso de normas”).

- Por último, desde una perspectiva material, la consideración del concurso como concurso de delitos haría resentir la vigencia del principio non bis in ídem. La conculcación de este principio no es graduable y la tesis del concurso de delitos lleva a esa violación: en la medida en que el delito contra la seguridad vial castiga el peligro para la vida o la salud y el delito de resultado lesivo obviamente capta el desvalor que representa la lesión en que se materializa ese peligro, ha de entenderse que concurre, siquiera parcialmente, una duplicidad de valoraciones sobre el mismo hecho, que conculcaría el principio non bis in ídem. No en vano, la relación entre tipos de peligro y correlativos tipos de lesión tradicionalmente se ha derivado hacia el concurso de normas, bien es cierto que más como supuesto de consunción (o de subsidiariedad) que como una relación de alternatividad (tal y como parecía sugerir incuestionablemente la misma regla concursal en la versión recogida en el art. 383 CP de 1995). Por la importancia de este punto, la enunciada afectación al principio non bis in ídem requiere de una mayor explicación.

Finalmente, el segundo párrafo del artículo 382 del CP hace referencia a la obligación de resarcir la responsabilidad civil derivada del delito. Esta cláusula fue

introducida en el Código Penal de 1995 y viene a resolver el problema que se plantearía en aquellos casos en los que a infracción mas gravemente penada fuera una de las contenidas en el Capítulo IV del Título XVII, que al tratarse de un delito de peligro no admitiría pronunciamiento alguno sobre ese tipo de responsabilidad.<sup>70</sup> El precepto da respuesta al problema que se planteaba anteriormente para el reconocimiento de indemnizaciones a los perjudicados cuando solo se sancionara el delito de peligro al entenderse que en tales casos los daños y perjuicios no resultaban causados en puridad por los hechos constitutivos de delito conforme al artículo 109 del CP, lo que impedía incluir en la condena penal la fijación de indemnizaciones a favor del perjudicado. Así, siempre que se produzca un resultado lesivo, aunque por virtud de concurso de normas que establece el precepto citado se aplique la pena relativa al delito contra la seguridad vial por ser la infracción mas gravemente penada, será siempre de apreciación la satisfacción de una responsabilidad civil a favor de perjudicado por dicho delito.

#### **4.2 El nuevo párrafo segundo del artículo 382 del Código Penal:**

El preámbulo de la Ley Orgánica 2/2019 de 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor y ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente, ya avisa de que la citada Ley Orgánica se asienta sobre tres ejes, uno de los cuales es el aumento de la punición de este tipo de conductas “que también se refleja en la introducción de la privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotores en un nuevo párrafo del artículo 382 del CP, complementaria de la ya prevista por la regla concursal que determina la aplicación de la pena del delito más grave en su mitad superior en los casos de producción de un resultado lesivo cuando concurra la conducción temeraria prevista y penada en el artículo 381 del CP.”.

Para hacer efectivo este aumento de la punición se introduce un nuevo párrafo segundo al artículo 382 del CP: *“Cuando el resultado lesivo concurra 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.”*

Este nuevo párrafo, como aclara el Preámbulo, es complementario de la regla concursal y conforme al cual en los casos en los que concurre el delito de conducción con manifiesto desprecio por la vida de los demás tipificado en el artículo 381 con el delito de

---

<sup>70</sup> Vid. STS de 28 de abril de 2001 y STS de 1 de febrero de 2002.

homicidio o lesiones imprudentes, la pena de privación del derecho a conducir, de uno a seis años, se impondrá en su mitad superior, es decir, de 3 a 6 meses a 6 años. También, como advierte Lanzarote Martínez, este párrafo segundo permite que en los casos de una conducción con manifiesto desprecio por la vida de los demás, el dolo eventual en la producción del resultado evite, que al resolver el concurso, de ser apreciado por su mayor gravedad el delito doloso de resultado, quede sin imponer incongruentemente la pena de privación del derecho a conducir a un hecho delictivo que ha sido cometido con un vehículo a motor y con ocasión de la circulación.<sup>71</sup>

## 5 REGLAS COMPLEMENTARIAS:

### 5.1 El comiso del vehículo:

A la hora de explicar esta materia hay que tener en cuenta el artículo 385 bis del CP, *“el vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos previstos en este Capítulo se considerará instrumento del delito a los efectos de los artículos 127 y 128”*

Hay que tener en cuenta que en virtud del art.127 CP, *“... por la comisión de un delito imprudente, el juez o tribunal podrá acordar la pérdida de los efectos que provengan del mismo y de los bienes, medios o instrumentos con que se haya preparado o ejecutado (...) cualesquiera que sean las transformaciones que hubieran podido experimentar.”*

En la comisión de estos delitos suelen utilizarse vehículos o motocicletas de alta cilindrada que tienen un relevante valor pecuniario. Por lo tanto, en caso de accidente de tráfico se procederá al decomiso de dichos vehículos, y el destino de los bienes decomisados será su venta, aplicándose su producto a cubrir las responsabilidades civiles del penado si la Ley no previera otra cosa y si no lo son, se les dará el destino que se disponga reglamentariamente y, en su defecto, se inutilizarán.

La naturaleza del decomiso no es la de pena o medida de seguridad, sino que se trata de una medida accesoria por lo que exige un juicio de peligrosidad objetiva y ya el artículo 127 nos indica que han de tratarse de delitos dolosos, pero de los delitos tipificados en el Capítulo IV: de los delitos contra la seguridad vial, y solo el artículo 381 de conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida de los demás es de dolo de

---

<sup>71</sup> LANZAROTE MARTÍNEZ, *“el nuevo delito de abandono del lugar del accidente y otras importantes novedades de la inminente reforma del Código Penal en materia de imprudencia”*, ob. Cit.

resultado, el resto son delitos de peligro pues se trata de acciones imprudentes respecto del eventual resultado lesivo. Este es el motivo por el que este hecho ha sido muy controvertido para la doctrina, ya que hay distintas opiniones, la opinión mayoritaria sigue manteniendo la idea del comiso únicamente al artículo 381 del CP.

El Juez, no obstante, podrá no decretar ese decomiso amparándose en el art. 128 CP, siempre que el vehículo sea de lícito comercio y concurren alguna de estas circunstancias:

- Su valor no guarde proporción con la naturaleza o gravedad de la infracción penal.
- Se hayan satisfecho completamente las responsabilidades civiles.

Por lo tanto, no puede ser de aplicación generalizada el comiso, sino únicamente en aquellos casos en que la gravedad de la conducta lo justifique y sea proporcionada la privación del vehículo.<sup>72</sup>

## 5.2 Atenuación de la responsabilidad:

La Ley Orgánica 5/2010 estableció en el art. 385 ter que en el delito de conducción sin permiso, junto a otros como los delitos de conducción bajo los efectos del alcohol, o superando la tasa o velocidad “típica” previstas en la norma, de negativa a someterse a la prueba de alcoholemia, y de creación de grave riesgo a la circulación, “*el Juez o Tribunal, razonándolo en sentencia podrá rebajar en un grado la pena de prisión en atención a la menor entidad del riesgo causado y a las demás circunstancias del hecho*”. Permite imponer una pena inferior en grado, atendiendo a la menor entidad del riesgo causado y demás circunstancias del hecho, excepto en los delitos de conducción suicida y temeraria.<sup>73</sup> La STS de 6 de febrero de 2020, dictada en unificación de doctrina, establece que la rebaja de pena a que se refiere este precepto, afecta exclusivamente a la de prisión.

En este sentido se da mayor opción al juez, ya que se le permite, por un lado, elegir la naturaleza de la pena en los delitos contra la seguridad vial que prevean la prisión como alternativa entre dos o tres, y además, otorgar un mayor arbitrio en su determinación

---

<sup>72</sup> [http://www.elderecho.com/tribuna/penal/reforma-seguridad-especial-referenciavehiculo\\_11\\_475555004.html](http://www.elderecho.com/tribuna/penal/reforma-seguridad-especial-referenciavehiculo_11_475555004.html) .

<sup>73</sup> GARCÍA VALDÉS, C., MESTRE DELGADO, E., & FIGUEROA NAVARRO, C. *Lecciones de Derecho penal: parte especial*, Edit. Edisofer, Madrid, 2015, pág.221.

cualitativa: en estos delitos, de peligro abstracto, puede reducir la pena de prisión, pero no la de multa ni el trabajo comunitario.<sup>74</sup> La exposición de motivos adecua esta norma al principio de proporcionalidad.

La Dirección General de Tráfico y la Comisión de Seguridad Vial del Congreso vieron positiva esta facultad otorgada al juez, porque parecía que “la pena de prisión encaja mal cuando a un conductor le pillan sin haber provocado ni víctimas ni accidente”.

La pena de prisión se rebajará por el juez facultativamente conforme a dos criterios que deben ser tomados en consideración de forma conjunta:

- la menor entidad del riesgo, puede ser valorada bien según la importancia y número de víctimas, esto es, la vida o la salud de uno o varios sujetos pasivos, o por el grado de probabilidad de su lesión.
- otras circunstancias del hecho que evidencien una menor peligrosidad del penado, atendiendo al comportamiento del penado, al grado de alcohol etc. Si se aprecian estas circunstancias la rebaja debe ser obligatoria STS 31 de mayo de 2014.<sup>75</sup>

Esta norma plantea algunos problemas a la hora de aplicarla ya que puede suceder que nos encontremos con otras modalidades delictivas fuera de la reducción facultativa, por ejemplo, el artículo 379 en relación con el delito de conducción con manifiesta temeridad del artículo 380 CP, que se encuentra excluido de la norma, por lo que la reducción penológica no tendría sentido.

En definitiva, la norma no supone que cuando se aprecien los dos criterios anteriores el Tribunal pueda libremente rebajar la pena en grado o no hacerlo, sino más bien que pudiendo apreciarlos mediante razonable valoración de los datos objetivos del hecho y personales del acusado, habrá de rebajar, si los aprecia, la pena en un grado. Lo que “puede” el Tribunal es apreciar la menor desvaloración del hecho o de reprochabilidad del culpable, pero a partir de esa valoración, si es favorable al acusado, no tiene la libre facultad de conceder o denegar la reducción penológica.<sup>76</sup>

---

<sup>74</sup> <http://libros-revistas-derecho.vlex.es/vid/atenuado-ter-modificativas-jura-dicas-480876790>.

<sup>75</sup> STS 31 de mayo de 2014: “referirse a la reducción en grado como mera posibilidad no significa que el Juez pueda libérrimamente rebajar o no la pena, sino apreciar discrecionalmente, es decir mediante valoración razonable y razonada, la concurrencia de los factores condicionantes de la reducción; pero si los aprecia como concurrentes la rebaja debe entenderse como obligada”.

<sup>76</sup> <http://libros-revistas-derecho.vlex.es/vid/atenuado-ter-modificativas-jura-dicas-480876790>

## 6 CONCLUSIONES:

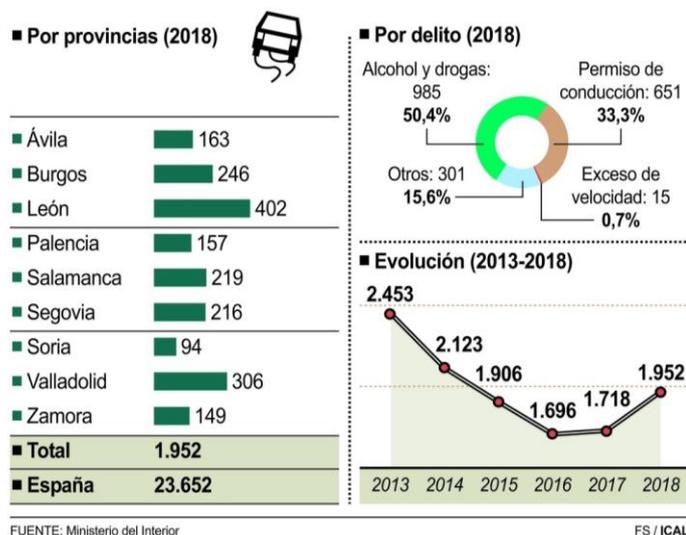
Tras la finalización de este trabajo, me gustaría hacer una alusión a los puntos más importantes tratados en el presente trabajo, este comienza con un análisis de los temas generales y comunes a los delitos contra la seguridad vial, esto es imprescindible para a continuación abordar el estudio concreto de cada uno de los tipos penales en sus aspectos más esenciales y discutidos. Además, para tratar de explicar el endurecimiento de las penas y establecer las conductas típicas he llevado a cabo un estudio sobre la evolución legislativa de cada norma. Por lo tanto después del estudio y sistematización de todos estos datos se puede decir que los delitos contra la seguridad vial son delitos cambiantes, no permanecen estáticos en el tiempo, sino que van evolucionando con las demandas que se presentan día a día en la sociedad en la que tenemos que irnos adaptando a las distintas situaciones que se presentan en nuestro convivir diario, es por ello por lo que, en mi opinión, queda justificado el endurecimiento del que gozan hoy en día estos tipos penales.

De ese análisis realizado he sacado la conclusión de que los delitos contra la seguridad vial son delitos de peligro (concreto o abstracto según determinados casos) ya que la probabilidad de que se produzca una lesión o menoscabo de un bien jurídico es bastante alta (estadísticas lo avalan), además se trata de delitos de mera actividad, es decir, no es necesario lesionar el bien jurídico pues basta con la mera puesta en peligro de la seguridad del tráfico y la vida e integridad de las personas para que el delito se entienda cometido. Se trata de delitos en los que además de proteger un bien jurídico propio como puede ser la vida e integridad de las personas, se protege también la seguridad vial.

Además, me he dado cuenta de que este tipo de delitos tiene un gran impacto en la sociedad, ya que se trata de delitos que dejan tras de sí un gran número de víctimas mortales y heridos por causas que, bajo mi punto de vista, se pueden evitar. Hay que destacar que en los últimos años el número de víctimas se ha visto reducido gracias al endurecimiento de las penas, una concienciación más intensiva sobre los efectos de estos ilícitos en la población, las diversas campañas que realiza la DGT y las asociaciones de víctimas hacen que las personas sientan rechazo ante este tipo de delitos y se solidaricen con las víctimas y familiares, pero creo que aún queda mucho por hacer para lograr que el objetivo de accidentes de tráfico sea cero o al menos se reduzca lo mayor posible el número de las víctimas, por ello mismo, en mi opinión deberían realizarse más cursos de concienciación sobre la población como por ejemplo en los centros docentes, en las

empresas etc., con el fin de que los destinatarios de estos cursos comprendan la gravedad de estas conductas y sus consecuencias.

*Tabla 4. Detenidos e investigados por delitos contra la seguridad del tráfico en Castilla y León.*



En relación con este tipo de delitos se han incorporado nuevas conductas punibles, y además, se han objetivado delitos al incluir presunciones iuris et de iure, provocando que la consumación del delito se verá producida cuando se cumpla la conducta que se describe. Es decir, la comisión del delito se produce, aunque no se ponga en peligro concreto a otros sujetos como sucede en el caso de conducir superando la velocidad o tasa de alcoholemia establecida legalmente, conducir sin permiso o la negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la medición de la presencia de drogas, sustancias tóxicas o alcohol en el conductor. El abuso de este tipo de delitos de peligro abstracto puro es criticado puesto que son delitos de mera actividad, lo que significa que sin exigir ningún riesgo para otros individuos se incumpliría el principio de lesividad.

Hay tipos penales incluidos en este tipo de delitos, como lo son especialmente el delito de conducción sin permiso o la negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia, que es difícilmente incluíble dentro de ámbito penal, siendo quizá preferible su castigo desde el ámbito administrativo. A este respecto, en mi opinión, y tal y como se desprende de la opinión de nuestra doctrina, se está produciendo un aumento de la intervención del Derecho Penal, lo que iría en contra del principio de intervención mínima en el derecho penal, abordando problemas que podrían desarrollarse bajo el Derecho administrativo sancionador, y que incluso en muchos casos se produce la problemática que puede

derivarse de la coexistencia de infracciones y delitos similares y en consecuencia una posible vulneración del principio non bis in ídem.

La cláusula concursal del artículo 382 de nuestro Código Penal da lugar a algunos problemas. En primer lugar, surge el problema de si es aplicable a concurso de delitos imprudentes o si también para delitos dolosos. En segundo lugar, para determinar la infracción más grave si estuviesen presentes un delito continuado, o tentativa o complicidad, aunque es difícil encontrar otra forma que no sea la autoría.

Y, por último, cabe destacar otro de los problemas, como sería el de la presencia de alguna circunstancia que modifica la responsabilidad penal, y su aplicación, ya que surgen dudas sobre si esas circunstancias han de estar presentes en todos los delitos cometidos o basta con que esté presente en la infracción más grave.

## 7 BIBLIOGRAFÍA:

ALCÁCER GUIRAO, “Embriaguez, temeridad y peligro para la seguridad del tráfico. Consideraciones en torno a la reforma del delito de conducción temeraria”, en *La Ley Penal*, núm. 10, 2004.

CARMONA SALGADO, en Cobo del Rosal (Coord.), *Derecho Penal Español. Parte Especial*, 2ª ed., Madrid, 2005.

CONDE – PUMPIDO TOURÓN, en Conde – Pumpido Ferreiro (Dir.), *Código penal Comentado*, t. II.

DE VICENTE MARTÍNEZ, Rosario.: Colección de Derecho Penal. *Siniestralidad vial, delitos imprudentes y fuga*. Ed. Reus editorial, Madrid, 2019.

DE VICENTE MARTÍNEZ, Rosario.: *Derecho penal de la circulación. Delitos relacionados con el tráfico vial*. 2ª ed., Ed. Bosch, Barcelona, 2008.

FEIJÓO SÁNCHEZ, B.: Cuestiones básicas de los delitos de peligro abstracto y concreto en relación con el tránsito, *Revista Ibero-América de Ciencias Penales*, Año 1, nº 0, mayo-agosto, 2000.

GANZENMULLER / DE LAMO RUBIO / ROBLEDO VILLAR / ESCUDERO / FRIGOLA, *Delitos contra la seguridad del tráfico. Los delitos cometidos con ocasión de la conducción de vehículo a motor o ciclomotores*, 2ª ed., Barcelona, 2005.

GARCÍA VALDÉS, C., MESTRE DELGADO, E., & FIGUEROA NAVARRO, C. *Lecciones de Derecho penal: parte especial*, Edit. Edisofer, Madrid, 2015.

GÓMEZ PAVÓN, Pilar.: *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes*. Ed. Bosch, Barcelona, 2015.

GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M.: “Creación de un peligro grave para la circulación” publicado en GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, MARÍA (Coord.), *Protección penal de la Seguridad Vial*, Ed. Tirant lo Blanch, Valencia, 2013.

LANZAROTE MARTÍNEZ, Pablo.: “*el nuevo delito de abandono del lugar del accidente y otras importantes novedades de la inminente reforma del Código Penal en materia de imprudencia*”. En *Diario La Ley*, núm. 9459, de 15 de febrero de 2019.

MAGALDI PATERNOSTRO, M<sup>a</sup>. J.: en Córdoba Roda / García Arán (Dirs.), *Comentarios al Código penal. Parte Especial*, t. II. Ed. Marcial Pons, Madrid, 2004.

MORILLAS CUEVA, L.: “Conducción temeraria con consciente desprecio por la vida de los demás”. En *Comentarios a la Legislación Penal*, t. XIV, vol. 1<sup>o</sup>, Madrid, 1992.

MOLINA FERNÁNDEZ, en Bajo Fernández (Dir.), *Compendio de Derecho Penal (Parte Especial)*, vol. II, Madrid, 1998.

MUÑOZ CONDE, *Derecho Penal. Parte Especial*, 15<sup>a</sup> ed., Valencia, 2004.

OBREGÓN GARCÍA, A.: Los concursos entre delitos contra la seguridad vial y delitos de resultado lesivo tras las últimas reformas penales: estudio del artículo 382 del código penal. *Revista Jurídica* 25 (2012): 148-165. Universidad Autónoma de Madrid; Dykinson.

ORTS BERENGUER, en AAVV, *Derecho Penal. Parte Especial*, Valencia, 2004.

REQUEJO CONDE, C.: *Delitos relativos al tráfico viario*, Edit. Tirant lo Blanch, Valencia, 2011.

RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, *La conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas*, Granada, 2003.

SÁNCHEZ MORENO, *Negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia y otros delitos relacionados con la conducción*, Barcelona, 2001.

SÁNCHEZ-VERA GÓMEZ-TRELLES, *El denominado “delito de propia mano”*. *Respuesta a una situación jurisprudencial*, Madrid, 2004.

SILVA SÁNCHEZ, “Problemas del tipo de omisión del deber de socorro (Comentario a la STS de 27 de abril de 1987. Ponente Sr. Díaz Palos)”, en *Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales*, fascículo I, 1988.

SILVA SÁNCHEZ, “Consideraciones sobre el delito del artículo 340 bis. a). 1<sup>a</sup> del Código penal (conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas)”.

TAMATIR SUMALLA, en Quintero Olivares (Dir.), Morales Prats (Coord.), *Comentarios a la Parte Especial del Derecho Penal*, 5ª ed., Pamplona, 2005.

TRAPERO BARREALES, M.: *Los delitos contra la Seguridad vial: ¿Una reforma de ida y vuelta?*, Ed. Tirant lo Blanch, 2011.

TORÍO LÓPEZ, A.: “*Los delitos de peligro hipotético*”, publicado en *Anuario de derecho penal y ciencias penales*, tomo 34, 1981.

## 8 JURISPRUDENCIA:

### Sentencias del Tribunal Constitucional:

- STC de julio de 1990.
- STC de 19 de septiembre de 1994.
- STC de 19 de abril de 2004.

### Sentencias del Tribunal Supremo:

- STS de 20 de abril de 1994.
- STS de 20 de mayo de 1994.
- STS de 19 de febrero de 1996.
- STS de 29 de mayo de 1997.
- STS de 19 de octubre de 1998.
- STS de 2 de junio de 1999.
- STS de 9 de diciembre de 1999.
- STS de 10 de julio de 2000.
- STS de 28 de abril de 2001.
- STS de 29 de noviembre de 2001.
- STS de 1 de febrero de 2002.
- STS de 22 de marzo de 2002.
- STS de 1 de abril de 2002.
- STS de 8 de octubre de 2004.
- STS de 11 de noviembre de 2004.
- STS de 17 de noviembre de 2005.
- STS de 8 de octubre de 2010.
- STS de 2 de noviembre de 2010.
- STS de 13 de febrero de 2012.
- STS de 24 de septiembre de 2012.
- STS de 30 de diciembre de 2012.
- STS de 31 de mayo de 2014.
- STS de 10 de febrero de 2015.
- STS de 22 de octubre de 2015.
- STS de 28 de marzo de 2017.
- STS de 26 de abril de 2017.
- STS de 22 mayo de 2017.
- STS de 8 de junio de 2017.

- STS de 13 septiembre de 2017.
- STS de 6 de febrero de 2018.
- STS de 6 de febrero de 2020.
- STS de 11 de febrero de 2020.

Sentencias de las Audiencias Provinciales:

- SAP de La Coruña de 14 de octubre de 1998.
- SAP de Madrid de 8 de octubre de 1999.
- SAP de Murcia de 13 de octubre de 1999.
- SAP de La Coruña de 6 de octubre de 2000.
- SAP de La Coruña de 5 de febrero de 2001.
- SAP de Granada de 25 de junio de 2001.
- SAP de Barcelona de 18 de diciembre de 2001.
- SAP de Madrid de 25 de febrero de 2002.
- SAP de Barcelona de 8 de octubre de 2002.
- SAP de Madrid de 22 de noviembre de 2002.
- SAP de Ciudad Real de 25 de noviembre de 2002.
- SAP de Girona de 16 de enero de 2003.
- SAP de Madrid de 7 de mayo de 2003.
- SAP de Madrid de 12 de mayo de 2003.
- SAP de Madrid de 22 de mayo de 2003.
- SAP de Cantabria de 3 de septiembre de 2003.
- SAP de Madrid de 24 de septiembre de 2003.
- SAP de Vizcaya de 11 de noviembre de 2003.
- SAP de Barcelona de 13 de febrero de 2004.
- SAP de Murcia de 17 de febrero de 2004.
- SAP de Orense de 27 de abril de 2004.
- SAP de Murcia de 14 de mayo de 2004.
- SAP de 12 de julio de 2006.
- SAP de Burgos de 12 de marzo de 2007.
- SAP de Gerona de 7 de noviembre de 2007.
- SAP de Barcelona de 20 de junio de 2008.
- SAP de Salamanca de 4 de septiembre de 2009.
- SAP de Tarragona de 22 de abril de 2010.
- SAP de Castellón de 23 de abril de 2010.

- SAP de Valencia de 27 de abril de 2010.
- SAP de Burgos de 17 de enero de 2011.
- SAP de Pontevedra de 24 de febrero de 2014.
- SAP de Toledo de 9 de junio de 2015.
- SAP de las Islas Baleares de 26 de noviembre de 2018.