



---

# Universidad de Valladolid

Facultad de Derecho  
Grado en Criminología

## DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL. DERECHO PENAL, CRIMINOLOGÍA Y POLÍTICA CRIMINAL

Presentado por:

*José Manuel Palomo Rodríguez*

Tutelado por:

*D. Alejandro Luis de Pablo Serrano*

*Valladolid, 13 de julio de 2021*

## Índice

<b>1</b>	<b>PRÓLOGO</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>RESUMEN</b> .....	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL</b> .....	<b>8</b>
4.1	INTRODUCCIÓN AL MARCO JURÍDICO .....	8
4.2	CONDUCCIÓN A VELOCIDAD EXCESIVA Y BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL (ARTÍCULO 379).....	9
4.3	CONDUCCIÓN TEMERARIA (ARTÍCULO 380) Y CON TEMERARIO DESPRECIO (ARTÍCULO 381).....	10
4.4	ABANDONO O FUGA DEL LUGAR DE ACCIDENTE (ARTÍCULO 382 BIS).....	12
4.5	DELITOS NO CONSISTENTES EN LA CONDUCCIÓN: SOMETIMIENTO A LAS PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA (ARTÍCULO 383), CONDUCCIÓN SIN PERMISO (ARTÍCULO 384) Y CREACIÓN DE RIESGOS GRAVES PARA LA SEGURIDAD VIAL (ARTÍCULO 385).....	13
<b>5</b>	<b>LA SEGURIDAD VIAL</b> .....	<b>16</b>
5.1	CONCEPTOS IMPRESCINDIBLES .....	17
5.2	FACTORES QUE INTERVIENEN EN LA SEGURIDAD VIAL.....	20
<b>6</b>	<b>EL DELINCUENTE VIAL</b> .....	<b>21</b>
6.1	DISTRIBUCIÓN DE FRECUENCIAS DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL: .....	23
6.2	DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL.....	24
6.3	DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL POR GRUPOS DE EDAD. ....	24
6.4	PERSONAS PENADAS POR DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL, POR DURACIÓN DE LA CONDENA .....	25
6.5	DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL POR NACIONALIDAD. ....	25
<b>7</b>	<b>LOS SINIESTROS VIALES</b> .....	<b>27</b>
7.1	REGULACIÓN LEGAL .....	27
7.2	ESTADÍSTICAS Y RELACIÓN DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL CON LOS SINIESTROS VIALES.....	28
<b>8</b>	<b>HACIA UNA POLÍTICA CRIMINAL PREVENTIVA DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL</b> .....	<b>30</b>
8.1	FINES DE LA POLÍTICA CRIMINAL EN LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL.....	30
8.2	MARCO INTRODUCTORIO DE LAS POLÍTICAS PREVENTIVAS DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL .....	32
8.3	PREVENCIÓN GENERAL .....	34
8.4	PREVENCIÓN ESPECIAL. LOS PROGRAMAS TASEVAL Y PROSEVAL.....	37
8.4.1	TASEVAL.....	38
8.4.2	PROSEVAL.....	41
8.5	SOLUCIONES DE POLÍTICA CRIMINAL PREVENTIVA A PARTIR DE LA TEORÍA DE LA ACTIVIDAD RUTINARIA EN EL ÁMBITO DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL.....	42
<b>9</b>	<b>CONCLUSIONES</b> .....	<b>45</b>
<b>10</b>	<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	<b>48</b>
10.1	TRABAJOS DOCTRINALES .....	48
10.2	NORMATIVA CONSULTADA .....	49
10.3	PÁGINAS WEBS.....	50

## **1 Prólogo**

El autor de este trabajo, José Manuel Palomo, como Policía Local en activo realiza un análisis de los delitos contra la seguridad vial, desde una perspectiva profesional que, sin perder rigor jurídico, no entra en cuestiones doctrinales reservadas para otros textos, sino que ofrece una lectura fácil de los elementos esenciales de los tipos penales buscando, sin dudas, una comprensión clara de los mismos para aquellos que deben tomar decisiones instantáneas en la vía pública. Efectivamente los agentes de los cuerpos policiales con competencia en materia de tráfico, deben poseer una formación jurídica suficiente como para optar por la vía sancionadora (administrativa), o la imputación de un presunto delito contra la seguridad vial, (vía penal), cuando se encuentran ante un siniestro vial.

En esos momentos no tienen más apoyo que sus conocimientos, a los que pueden contribuir este buen trabajo.

Por otra parte, destaca el autor, que esos mismos conocimientos deben enfocarse a una actividad preventiva del delito. Del estudio de la estadística en materia de siniestralidad viaria y, de la delictiva correspondiente, deben extraerse los factores de riesgo que subyacen en estas infracciones. Por ello la advocación que hace a la Criminología, como ciencia multidisciplinar, puede ser interesante para una nueva política criminal que se centre más en la educación previa y la rehabilitación posterior, que en la sanción como fin último.

Este trabajo deja ver esa inquietud profesional y técnica dentro del cuerpo de la Policía Local.

*Luis Carlos Rodríguez León*

Fiscal Delegado de Seguridad Vial para Andalucía Ceuta y Melilla.

## 2 Resumen

Sin lugar a dudas, la modernización de los vehículos ha traído como consecuencia un aumento del riesgo en las diferentes actitudes de los usuarios de la vía con respecto al tráfico, lo que ha generado una respuesta penal, reforzando la protección de bienes jurídicos esenciales, como son la vida y la integridad física la cual, sin duda, contribuyendo a la constitución de la ética de la población en lo que respecta a la seguridad vial, lo que ha propiciado el cumplimiento de las normas administrativas, todo ello con el fin último de obtener una seguridad vial completa.

Esto hace que colectivos tales como, Jueces, Magistrados, Fiscales y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, especialmente Guardia Civil y Policía Local, estén totalmente involucrados en la lucha por la disminución del número de delitos contra la seguridad vial que se cometen, siendo instruidos gran número de atestados, penados en su mayoría, localizados como resultado de intervenciones en relación con la ocurrencia de siniestros viales, además de realizar por estos últimos, cuantiosos controles preventivos, lo que deriva en una reducción del número de fallecidos a causa de los referidos accidentes.

Sí que es verdad que, es necesaria una alícuota contestación penal que sea coaccionadora para los individuos de la Sociedad, completándose con el ámbito sancionador administrativo, convergiendo sendas partes del ordenamiento jurídico. Esto ha favorecido que, los usuarios de las vías objeto de la legislación de tráfico, obedezcan la normativa vial, haciendo que, poco a poco, haya sido inculcada la solidaridad entre las personas, tan necesaria para que se cumpla la legislación.

Pero hay que reseñar que, no solo se puede luchar contra la consecución de la siniestralidad 0 a través del Derecho Penal o de las normas administrativas sancionadoras. Los Poderes Públicos deben arbitrar políticas de prevención general consistentes en fomentar esos valores solidarios antes expresados, así como de prevención especial con aquellos individuos condenados para evitar la reiteración delictiva.

En el presente trabajo, se describen los diferentes medios que utilizan las distintas Administraciones para combatir el problema de la siniestralidad vial y, especialmente la realización de delitos contra la seguridad, problemas de orden mundial incluso, en el que el papel del Criminólogo cobra especial interés, como experto en la elaboración de perfiles que puede propiciar una buena intervención de las diferentes políticas de prevención.

### **3 Introducción**

Sin duda ninguna, uno de los fines fundamentales del tráfico es la seguridad vial, entendiendo este concepto en el sentido de prevención de siniestros viales, tal y como se deduce del vigente 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<sup>1</sup>. Esta norma se dicta<sup>2</sup> en un contexto de generalización del tráfico de vehículos, concreción y manifestación del derecho fundamental a la libertad de circulación, recogido en el artículo 19 del vigente texto constitucional, formando parte de la vida cotidiana de los ciudadanos de este país.

Los problemas del citado tráfico se generan al efectuarse de forma masiva y simultánea, trayendo consigo una serie de vicisitudes que es prioritario que sean normativizadas, con el fin de que no lesione intereses individuales o colectivos que deben ser objeto de protección pública. Las principales secuelas negativas del tráfico son los siniestros viales, que representan un alto coste para la sociedad y hacen imprescindible la intervención de los poderes públicos en la seguridad de la circulación vial.

Se puede apreciar cómo dos factores contribuyen exponencialmente a que se consideren los problemas del tráfico entre los más graves para la vida en las ciudades españolas:

---

<sup>1</sup> <https://www.dgt.es/es/la-dgt/objetivos-y-competencias/>

<sup>2</sup> RodríguezMoro, L. *La pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores*. Tirant lo Blanch. Valencia. 2016. P.50

- El primero es un crecimiento difuso del tamaño de las ciudades, así como de sus poblaciones, lo cual ha traído consigo el aumento de la necesidad de transporte, tanto para mercancías como para personas.
- La segunda de las circunstancias apreciables es el aumento de las actividades desarrolladas por el sector terciario (actividades relacionadas con los servicios no productores o transformadores de bienes materiales en la economía). Ello conlleva un aumento generalizado de los contactos y un aumento del tráfico de vehículos, con la finalidad de transportar mercancías y personas, circulando un volumen ingente de los mismos, lo que obliga a los poderes públicos a tener que invertir en la red de carreteras, así como a la búsqueda de sistemas que puedan gestionar el citado tráfico con el fin de eliminar, en la medida de lo posible, los peligros para la seguridad vial.

Hay un problema crucial para poder obtener una plena seguridad vial: la persona, como uno de los factores intervinientes en el tráfico y que tiene el poder de decisión, lo que conlleva en algunas ocasiones la comisión de errores que pueden generar peligro.

Como consecuencia de lo expuesto en el párrafo anterior, nunca habrá una seguridad vial plena debido a que los accidentes de tráfico siempre existirán, por lo que los poderes públicos tendrán que orientar sus políticas a disminuir el número de ellos y, cuando se produzcan, que tengan las mínimas consecuencias posibles, tanto para las personas implicadas como para la sociedad en general, alcanzando así elevadas cotas de protección en las diferentes carreteras. Si se logran estos objetivos, estaríamos ante una adecuada política criminal de protección de la seguridad vial.

Pero no solo la seguridad vial es cuestión de los poderes públicos, también lo es de los ciudadanos, jugando especialmente un papel fundamental los conductores de vehículos, los cuales deben poseer conocimientos y habilidades suficientes para el manejo de los mismos, con el estado físico y psíquico adecuado, que circulen por itinerarios convenientemente planificados y correctamente señalizados<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> <https://www.dgt.es/es/seguridad-vial/>

Para ello es imprescindible diseñar estrategias y mecanismos: política de prevención orientada a los diferentes usuarios de la vía, cursos orientados al desarrollo formativo y educativo de los mismos, que permitan establecer un sistema viario seguro que reduzca los accidentes de tráfico y sus posibles efectos. En definitiva, promover conciencia social sobre la importancia de los problemas, daños y costes personales y sociales relacionados con los siniestros viales.

En palabras del actual director de la Dirección General de Tráfico, Navarro Olivella, el cumplimiento de la ley es uno de los métodos más eficaces para reducir la siniestralidad vial y pone el ejemplo de cómo las nuevas tecnologías juegan un papel muy importante y ayudan a vigilar y a controlar que la Ley de Seguridad Vial se cumple.

El problema, lejos de atenuarse, se está agravando, estimándose que, a menos que estén auténticamente implicadas todas las instituciones, así como la sociedad en general, y sean tomadas las medidas necesarias, las muertes en carretera irán progresivamente en aumento, lo que puede llegar a convertirse en la quinta causa de muerte en el año 2030, con, aproximadamente, 2,4 millones de fallecimientos por año.

Al seguir revisando las estadísticas, de forma general, se puede aseverar que, en gran número de accidentes de tráfico, juega un papel fundamental la comisión de infracciones penales en relación con la seguridad vial cometidas por alguno de los implicados en el mismo.

Por ello, a través del presente trabajo, voy a intentar analizar las estadísticas en nuestro país acerca de la comisión de delitos contra la seguridad vial para, a partir de esos datos, apreciar las políticas de prevención llevadas a cabo para eliminar en la medida de lo posible la comisión de esas infracciones y, por qué no, proponer bajo mi punto de vista como profesional de la seguridad vial y como estudiante y estudioso de la Criminología, las políticas que, bajo mi prisma, pueden ser aplicadas de manera efectiva, utilizando para ello el sitio privilegiado que me da mi puesto de trabajo como agente encargado de la vigilancia del tráfico, al conocer de primera mano las circunstancias que rodean tanto al delito como al autor de los hechos, sin olvidar a la

víctima. Emplearé también doctrina y jurisprudencia junto a estadísticas obrantes en el Ministerio Fiscal, así como en la Dirección General de Tráfico.

## 4 Los delitos contra la seguridad vial

### 4.1 Introducción al marco jurídico

Los delitos contra la seguridad vial están tipificados en el Capítulo IV, del Título XVII de la Ley Orgánica 10/1995 de 23 de noviembre, que regula el Código Penal, de manera específica en los artículos 379 a 385, necesarios ya que, en la conducción de vehículos a motor y ciclomotores, puede haber prácticas peligrosas<sup>4</sup> que supongan una amenaza para bienes jurídicos tan elementales como la vida e integridad física de los usuarios de la vía<sup>5</sup>.

Son infracciones penales de peligro, cuyo bien jurídico protegido es la seguridad vial<sup>6</sup>, aunque también salvaguarda la vida e integridad física de las personas<sup>7</sup>. En cuanto al sujeto activo, menos en el delito descrito en el artículo 385 del Código Penal que puede ser cualquier persona, es el conductor de un vehículo de motor o ciclomotor, siendo el sujeto pasivo cualquier usuario de las vías, el cual queda en peligro por la comisión de la conducta infractora.

Etimológicamente, el término conducir<sup>8</sup>, procede del verbo latino *conducere*, y en relación con los delitos que se están tratando en el presente, es definido en la sentencia del Tribunal Supremo 48/2020 de 11 de febrero<sup>9</sup>, llegando a la conclusión

---

<sup>4</sup> RodríguezMoro L. *La pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotores*. Tirant lo Blanch. Valencia. 2016. p.54

<sup>5</sup> Trapero Barrales María A, *Los delitos contra la seguridad vial: ¿una reforma de ida y vuelta?*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2011, p. 28

<sup>6</sup> RodríguezMoro L. *La pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores*. Tirant lo Blanch. Valencia. p.61

<sup>7</sup> Serrano Gómez A., *Curso de Derecho Penal Parte Especial*, Madrid, Dykinson, 2016, p. 611

<sup>8</sup> Según la Real Academia de la Lengua

1. tr. Transportar a alguien o algo de una parte a otra.
2. tr. Guiar o dirigir a alguien o algo hacia un lugar.
3. tr. Guiar o dirigir a alguien o algo a un objetivo o a una situación. U. t. c. intr.
4. tr. Guiar o dirigir un negocio o la actuación de una colectividad.
5. tr. Guiar un vehículo automóvil. U. t. c. intr.

<sup>9</sup> Como decíamos en la sentencia citada 436/2017, de 15 de junio, el ordenamiento penal no ofrece al intérprete una definición propia de qué debe entenderse por conducción de un vehículo de motor. Auxilia



que, sin movimiento del vehículo a motor o ciclomotor no hay comisión de delito, por muy corto que sea el trayecto.

El lugar de comisión de estos delitos debe ser las vías tipificadas en el artículo 2<sup>10</sup> 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.

En cuanto al elemento subjetivo, estos tipos penales se cometen de manera dolosa, es decir, con conocimiento y voluntad deliberada del autor del hecho, o lo que es igual, de manera intencionada.

#### **4.2 Conducción a velocidad excesiva y bajo los efectos del alcohol (artículo 379)**

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

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

Definido en el Código Penal, se observa cómo, aunque haya dos párrafos en el artículo, el presente delito se puede cometer de tres formas diferenciadas:

- 1- Al conducir superando la velocidad en vía urbana, en 60 km/h, o en vía interurbana en 80 km/h, no teniendo que causar peligro para las personas<sup>11</sup>.

---

en esa indagación la normativa administrativa, llegando a la conclusión en la misma de que "Con ese entorno normativo como telón de fondo podemos afirmar que, desde un punto de vista administrativo, "conducir un vehículo a motor o un ciclomotor" es la conducta que se lleva a cabo por la persona que maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo que se desplaza.

<sup>10</sup> Los preceptos de esta ley son aplicables en todo el territorio nacional y obligan a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

<sup>11</sup> Trapero Barreales María A. *Los delitos contra la seguridad vial. ¿Una reforma de ida y vuelta?*. Valencia. Tirant Lo Blanch. 2011. p. 52.

- 2- Conduciendo bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas.
  - a. Según la Sentencia del Tribunal Constitucional 319/2006 de 15 de noviembre, para la comisión de este apartado no se requiere peligro concreto, bastando conducir con las facultades mermadas, o por el alcohol o por las drogas.
  - b. Los síntomas que evidencien la ingesta de las diferentes sustancias nombradas en el precepto penal, pueden ser, por ejemplo, ojos vidriosos, pupilas dilatadas, habla pastosa, halitosis alcohólica, cambios bruscos de humor, deambulación en el andar<sup>12</sup> y, en definitiva, aquellos que pudieran determinar el consumo<sup>13</sup>.
- 3- Conducir con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro (equivalente a 1,2 gramos de alcohol por litro de sangre). Este tipo delictivo está basado en la peligrosidad que supone el sobrepasar la tasa establecida por el autor de los hechos, no siendo necesario demostrar que la conducción ha estado influenciada por las bebidas alcohólicas. Debe atenderse a la Circular 10/2011, de 17 de noviembre, sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial, en la que se instruye al Ministerio Fiscal para que formule escrito de acusación siempre que, el resultado de las dos pruebas de alcoholemia, descritas en el artículo 22 del Reglamento General de Circulación<sup>14</sup>, las cuales se realizan siguiendo el procedimiento reflejado en el 23 del Reglamento General de Circulación<sup>15</sup>, superan el límite de 0,6 mg/l.

#### **4.3 Conducción temeraria (artículo 380) y con temerario desprecio (artículo 381)**

*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.*

---

<sup>12</sup> ÁlvarezGonzález, F. J. y del Río García, M.C. *Aspectos médicos relacionados con la capacidad de conducción de vehículos*. Madrid, Dirección General de Tráfico. 2001. pp. 1, 2 y 3.

<sup>13</sup> Brage Cendán, S. B. *Cuadernos de Criminología*. JB Bosh Editor. Barcelona. 2013. p.99

<sup>14</sup> Las pruebas para detectar la posible intoxicación por alcohol se practicarán por los agentes encargados de la vigilancia de tráfico y consistirán, normalmente, en la verificación del aire espirado.

<sup>15</sup> Si el resultado de la prueba practicada diera un grado de impregnación alcohólica superior a 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre o a 0,25 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, o al previsto para determinados conductores en el artículo 20 o, aun sin alcanzar estos límites, presentara la persona examinada síntomas evidentes de encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, el agente someterá al interesado, para una mayor garantía y a efecto de contraste, a la práctica de una segunda prueba.

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

En este tipo delictivo la conducción temeraria tiene que ser manifiesta. Se define en la Consulta 1/2006 de 21 de Abril del Fiscal General del Estado; y existe también una consolidada doctrina jurisprudencial según la cual ejecuta este tipo de conducción quien realiza la más grave infracción de las normas de cuidado tipificadas en la Ley de Seguridad Vial (STS 561/2002) o las ignora (STS 2251/2001)<sup>16</sup>. Se aprecian dos apartados diferenciados:

- 1- Conducción con temeridad manifiesta, poniendo en concreto peligro<sup>17</sup> la vida o integridad física de las personas.
- 2- Presunción iuris et de iure, conforme a la cual, es siempre conducción temeraria cuando concurren las circunstancias enunciadas en el art. 379.1, es decir, superar en 60 km/h la conducción en vías urbanas, o en 80 km/h en vías interurbanas, y en el 379.2, inciso segundo, que tipifica la conducción con tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 mg/l, lo que equivale en sangre superior a 1,2 g/l. No hay que olvidar que, a estas dos circunstancias siempre hay que añadir la condición de que el referido conductor ponga en concreto peligro la vida o la integridad física de las personas, tal y como indica textualmente la Fiscalía General del Estado en la Circular 10/2011<sup>18</sup>.

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

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

Esta infracción, según el Código Penal, castiga a aquel conductor que conduce un vehículo a motor o ciclomotor de forma temeraria con manifiesto desprecio por la

---

<sup>16</sup>Fiscal General del Estado, Consulta 1/2006, de 21 de abril, sobre la calificación jurídico-penal de la conducción de vehículos de motor a velocidad extremadamente elevada, año 2006, p. 2.

<sup>17</sup> Brage Cendán S. *Cuadernos de Criminología*. JB Bosh Editor. Barcelona. 2013. P.92

<sup>18</sup> Fiscal General del Estado, *Circular 10/2011*, sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial, p. 30.

vida de los demás. Según Muñoz Conde<sup>19</sup>, el tipo objetivo es la conducción con temeridad manifiesta, siendo idéntica a la descrita en el artículo 380; es el tipo subjetivo lo que lo diferencia de la acción penal tipificada en el artículo 380, la falta de respeto por los bienes jurídicos que pueden poner en peligro, como son la vida o la integridad de las personas, habiendo muchas posibilidades de que se produzca un siniestro vial, como así deja constancia la Jurisprudencia del Tribunal Supremo, en la STS 468/2015<sup>20</sup>.

#### **4.4 Abandono o fuga del lugar de accidente (artículo 382 bis)**

*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 fallecieran una o varias personas o en el que se le causare lesión constitutiva de un delito del artículo 152.2, será castigado como autor de un delito de abandono del lugar del accidente.*

*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.*

Este delito de mera actividad fue introducido por el apartado seis del artículo único de la L.O. 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la L.O. 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, y castiga el abandono del lugar del accidente, sin riesgo propio ni para terceros, de manera inmediata o con posterioridad a la producción del accidente, siempre antes de que lleguen los Policías actuantes al lugar de ocurrencia de los hechos, por parte del conductor de un vehículo a motor o ciclomotor causante del siniestro, requiriendo que fallezcan una o varias personas, que la víctima tenga lesiones, al menos, constitutivas del artículo 147, es decir, que requieran para su sanación, además de una primera asistencia facultativa, tratamiento médico o quirúrgico. Requiere una conducta dolosa e independiente del comportamiento previo imprudente o fortuito.

---

<sup>19</sup> Muñoz Conde, F., *Derecho Penal, parte especial*, Valencia, Tirant Lo Blanch. 2019, p. 639

<sup>20</sup> Se trata, en definitiva, de realizar la conducta típica del art. 380 pero con un elemento más: el conductor ha de representarse la alta probabilidad de que su comportamiento produzca un accidente, pese a lo cual persiste en su propósito; tal cual acontece y se describe en autos, por lo que el juicio de subsunción es adecuado.

#### **4.5 Delitos no consistentes en la conducción: sometimiento a las pruebas de alcoholemia (artículo 383), conducción sin permiso (artículo 384) y creación de riesgos graves para la seguridad vial (artículo 385)**

*Artículo 383. 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 las penas de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.*

El delito tipificado en este artículo resulta ser una norma penal en blanco, y remite a la legislación administrativa para verificar el grado de alcoholemia, así como la presencia de drogas en las personas<sup>21</sup>. Como expone el artículo 14 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<sup>22</sup> (desarrollado en el artículo 21 del Real Decreto 14/28/2003<sup>23</sup>, de 21 de noviembre), los conductores de vehículos tienen la obligación de someterse a las pruebas determinadas en el artículo 22<sup>24</sup> de este mismo texto normativo, consistiendo, generalmente, en la prueba de verificación a través del aire espirado para observar el grado de alcoholemia, y salival en el caso de drogas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas. Finalmente, debe tenerse en cuenta también el artículo 796.1. 7º de la Ley de Enjuiciamiento Criminal<sup>25</sup>, para la imputación de delitos, ya que la Policía Judicial deberá practicar en el tiempo imprescindible y, en todo caso, durante el tiempo de la detención, las diligencias expuestas en ese apartado.

En cuanto a los elementos de la conducta típica de esta infracción penal, son dos, uno es el requerimiento por el Policía encargado de la vigilancia del Tráfico al conductor de un vehículo a motor o ciclomotor para que realice las pruebas legalmente

---

<sup>21</sup> STS 2832/2017

<sup>22</sup> El conductor de un vehículo está obligado a someterse a las pruebas para la detección de alcohol o de la presencia de drogas.

<sup>23</sup> Todos los conductores de vehículos y de bicicletas quedan obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol.

<sup>24</sup> Las pruebas para detectar la posible intoxicación por alcohol se practicarán por los agentes encargados de la vigilancia de tráfico y consistirán, normalmente, en la verificación del aire espirado mediante etilómetros.

<sup>25</sup> 7.ª La práctica de las pruebas de alcoholemia se ajustará a lo establecido en la legislación de seguridad vial.

previstas, bien de alcohol, bien de drogas, y, el segundo, la negativa por parte de dicho conductor a la realización de esas pruebas sin justificación alguna<sup>26</sup>.

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

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

Según la doctrina del Tribunal Supremo<sup>27</sup>, la comisión de esta infracción penal, que es de peligro abstracto, no necesita la creación de un riesgo concreto que afecte a la seguridad vial. Este artículo introduce tres modalidades delictivas de conducción sin permiso: por pérdida de la totalidad de los puntos asignados legalmente; por haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso por decisión judicial; por no haber obtenido nunca el permiso.

- Con respecto al primero de los apartados, conducción tras la pérdida total de los puntos<sup>28</sup>, el aspecto indispensable para la aplicar este tipo delictivo es la acreditación del dolo, es decir, que el investigado, en el momento de la conducción, tenía conocimiento fehaciente de la resolución administrativa que declaraba la pérdida de vigencia de su permiso (la jurisprudencia ha indicado que, a efectos probatorios, la notificación edictal, definida como la que realiza la Administración a través de anuncios en Diarios Oficiales cuando no se conoce el lugar donde poder notificar a la persona interesada o, intentada la citada notificación, no se ha podido hacer<sup>29</sup>, no es válida para imputar este delito)<sup>30</sup>.

---

<sup>26</sup> Fernández Bermejo, D. *Sobre el bien o los bienes jurídicos protegidos de los artículos 379.2 (in ci so primero) y 383 del Código Pena*”, *Revista General de Derecho Penal*, 15 (2016), p.22

<sup>27</sup> STS 2012/2017

<sup>28</sup> SAP de Navarra 134/2009

<sup>29</sup> <https://vlex.es/vid/notificacion-via-edictal-427637746#:~:text=La%20notificaci%C3%B3n%20v%C3%ADa%20edictal%20es,no%20se%20ha%20ogrado%20practicar.>

<sup>30</sup> Fiscalía General del Estado, Circular 10/2011, sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial, p.35

- En lo referente a la conducción habiendo sido privado cautelar<sup>31</sup> o definitivamente en vía judicial del derecho a conducir, el sujeto activo lo cometería cuando condujera un vehículo a motor o ciclomotor cumpliendo condena o medida, como consecuencia de la comisión de un delito contra la seguridad vial. Hay que tener presente, para comprender este tipo penal, el artículo 47 del Código Penal, el cual indica que, la imposición de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, inhabilitará al penado para el ejercicio de ese derecho durante el tiempo fijado en la sentencia, con el requisito de haber sido apercibido en la sentencia, en la que debe indicar la prohibición de conducir<sup>32</sup>.
- En lo concerniente a la conducción sin haber obtenido nunca permiso o licencia<sup>33</sup>, el conductor vulnera el art. 61.1 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<sup>34</sup> según el cual, es preciso obtener licencia o permiso para conducir un vehículo a motor o ciclomotor, con el fin de realizar las comprobaciones pertinentes acerca de que, el citado conductor posea las características físicas, mentales, así como los conocimientos teórico-prácticos que le habiliten para llevar a cabo tal conducción, es decir, que sea una persona idónea con el menor riesgo posible para la seguridad vial.

*Artículo 385. 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.*

Esta infracción penal, considerada de peligro, y cuyo elemento subjetivo es el dolo, se puede cometer de dos formas distintas: modificando la vía, derramando sustancias deslizantes, cambiando señales de tráfico o de otras formas, originando un

---

<sup>31</sup> Trapero Barreales, María A. *Los delitos contra la seguridad vial: ¿una reforma de ida y vuelta?*. Tirant lo Blanch. Valencia. 2011. p. 330

<sup>32</sup> SAP de Salamanca 35/2018

<sup>33</sup> STS 2012/2017

<sup>34</sup> La conducción de vehículos a motor y ciclomotores exigirá haber obtenido previamente el preceptivo permiso o licencia de conducción.

grave riesgo<sup>35</sup> para la circulación, y no restableciendo las condiciones de seguridad de la vía, cuando obligación de ello<sup>36</sup>. La característica fundamental que le diferencia del resto de delitos contra la seguridad vial es que no necesita la conducción de un vehículo a motor o ciclomotor<sup>37</sup>.

Tal y como indica Muñoz Conde<sup>38</sup>, para que se produzca la acción delictiva el riesgo originado tienen que ser de cierta entidad y concreto; no es suficiente solo la simple incomodidad y tienen que poner en peligro la seguridad vial. Se puede observar cómo, en este apartado, se equipara la conducta consistente en no restablecer la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo, a la del primer punto, estableciendo una comisión por omisión, cuya punibilidad está fundamentada en el deber jurídico de restablecer la seguridad vial cuando ha sido alterada. Finalmente, ambas modalidades son dolosas, siendo reseñable que, la aplicación de un apartado excluye la aplicación del otro.

## **5 La Seguridad Vial**

Como anteriormente se ha indicado, la seguridad vial se puede definir como el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación de vehículos, utilizando para ello los distintos integrantes de la referida seguridad vial, peatones, conductores, en definitiva, los usuarios de la vía, así como las diferentes normas que se puedan aplicar, con la finalidad de utilizar de forma correcta las carreteras para la prevención de los siniestros viales. En definitiva, las políticas de seguridad vial se encargan de la prevención y, en su caso, de minimizar las consecuencias de los accidentes de tráfico, intentando proteger a todas las personas que utilizan el viario y eliminando aquellos factores que puedan producir los siniestros viales. Para una mejor comprensión de este concepto, hay que tener en cuenta algunos conceptos imprescindibles.

---

<sup>35</sup> Trapero Barreales, María A. *Los delitos contra la seguridad vial: ¿una reforma de ida y vuelta?*. Tirant lo Blanch. Valencia. 2011. p. 450

<sup>36</sup> Obligación impuesta a través del artículo 12.3 de la Ley de Seguridad Vial

<sup>37</sup> SAP de Gipuzkoa 53/2013.

<sup>38</sup> Muñoz Conde, F. *Derecho Penal, Parte especial*. Tirant lo Blanch. Valencia. 2019 p. 650



## 5.1 Conceptos imprescindibles

En el Anexo 1 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, son definidos los conceptos que a continuación se exponen<sup>39</sup>:

- Conductor: persona que, con las excepciones del párrafo segundo del punto 4 maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo, o a cuyo cargo está un animal o animales. En vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, tiene la consideración de conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales.
- Peatón: persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2. También tienen la consideración de peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de una persona con discapacidad o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, y las personas con discapacidad que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor.
- Titular de vehículo: persona a cuyo nombre figura inscrito el vehículo en el registro oficial correspondiente.
- Vehículo: aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2.
- Ciclo: vehículo provisto de, al menos, dos ruedas y propulsado exclusiva o principalmente por la energía muscular de la persona o personas que están sobre el vehículo, en particular por medio de pedales. Se incluyen en esta definición los ciclos de pedaleo asistido.
  - o Ciclomotor: tienen la condición de ciclomotores los vehículos de dos, tres o cuatro ruedas, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm<sup>3</sup>, si es de combustión interna, o bien con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kW si es de motor eléctrico.
- Motocicleta: tienen la condición de motocicleta los automóviles que se definen a continuación:

---

<sup>39</sup> Anexo 1 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

- a) Motocicletas de dos ruedas. Automóvil de dos ruedas, sin sidecar, provistos de un motor de cilindrada superior a 50 cm<sup>3</sup>, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h.
- b) Motocicletas con sidecar. Automóvil de tres ruedas asimétricas respecto a su eje medio longitudinal, provistos de un motor de cilindrada superior a 50 cm<sup>3</sup>, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h.
- Turismo: automóvil destinado al transporte de personas que tenga, por lo menos, cuatro ruedas y que tenga, además del asiento del conductor, ocho plazas como máximo.
- Calzada: parte de la carretera dedicada a la circulación de vehículos. Se compone de un cierto número de carriles.
- Exposición: cantidad de desplazamientos que se observan en las vías realizados por los distintos usuarios de la misma.

En lo que respecta a los accidentes de tráfico, tiene preeminencia la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre<sup>40</sup>, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico, en la que se definen las distintas tipologías de siniestros viales, pero antes hay que interiorizar las diferentes definiciones del mismo, siendo las que a continuación se exponen<sup>41</sup>:

- Según el Diccionario de la Real Academia Española, se define como aquel suceso eventual o acción del que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas.
- La OMS lo conceptualiza en el año 1958 desde el punto de vista sanitario, indicando que es un acontecimiento fortuito provocado por una fuerza externa que actúa rápidamente y que ocasiona un daño físico o mental (Vives, 2018).
- Con respecto a las distintas personas que estudian la evolución de los accidentes de tráfico se pueden destacar:

---

<sup>40</sup> [https://noticias.juridicas.com/base\\_datos/Admin/540364-om-int-2223-2014-de-27-oct-comunicacion-de-la-informacion-al-registro-nacional.html](https://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/540364-om-int-2223-2014-de-27-oct-comunicacion-de-la-informacion-al-registro-nacional.html)

<sup>41</sup> Luque Rodríguez, P. y Álvarez Mantarás, D., *Manual de investigación de accidentes de tráfico*. Netbiblo. Oleiros (La Coruña). 2007. pp. 1-2

- Waller (1985) lo definió acontecimiento repentino caracterizado por la transferencia brusca de energía mecánica, térmica o química de forma controlada.
- López-Muñiz define el accidente como cualquier evento como resultado del cual el vehículo queda de manera anormal, dentro o fuera de la carretera, o produzca lesiones en las personas o daños a terceros
- Baker (Domínguez, 2002) por su parte, lo conceptualiza como un hecho suceso o acontecimiento inesperado o impremeditado, que contiene un elemento de azar o probabilidad y cuyos resultados son indeseables o infortunados, pudiendo distinguir entre:
  - Accidente de tráfico con vehículo de motor, siendo aquel que sufre un vehículo a motor en una vía pública.
  - Accidente, que no es de tráfico, con vehículo de motor, teniendo lugar fuera de la vía pública.

En cuanto al concepto legal de accidente de tráfico, se define como aquellos hechos que revisten las siguientes características:

- Que se produzcan o tengan origen en las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, es decir, en las vías definidas en el Artículo 2 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.
- Que al menos esté implicado un vehículo en movimiento
- Que, como consecuencia de la ocurrencia del accidente, resulte una o varias personas muertas o heridas y/o se produzcan daños materiales.
- Investigación de accidentes de tráfico: Proceso a través del cual son analizados metódicamente aspectos relacionados con un accidente de circulación, con la finalidad de obtener unas conclusiones acerca del origen del mismo. Lo que se pretende es esclarecer dos aspectos básicos, siendo el primero la determinación de cómo se ha producido, utilizando para ello la procedencia de los vehículos, trayectorias y demás circunstancias importantes para obtener el resultado final. La

segunda de las cuestiones es la concreción de las causas que provocaron ese accidente<sup>42</sup>.

## 5.2 Factores que intervienen en la seguridad vial

Desde el punto de vista físico se define *tráfico* como el “desplazamiento de personas animales y vehículos por las carreteras, calles y caminos”; desde el punto de vista jurídico lo podríamos definir como “el tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas y de uso público, con las limitaciones que las establecidas en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial” (Vives, 2018).

De la definición anteriormente expuesta se deduce que son tres los factores que influyen en el tráfico: la vía, el vehículo y el factor humano.

- La vía. Concebida como el escenario donde el tráfico tiene lugar, constituye el elemento material perenne, estando sometida su construcción, renovación y conservación que requiere largos plazos de tiempo y grandes inversiones. En la actualidad, existe una considerable desproporción entre las condiciones de las diferentes vías y los progresos técnicos que han experimentado los vehículos, resultandos insuficientes las mismas para el desarrollo de la circulación, exigiendo para modificar este desnivel inversiones económicas, así como una planificación técnica para modificar las carreteras existentes, así como para la construcción de las nuevas.
- El vehículo. Es definido como el medio por el que la persona utiliza la vía, caracterizándose por dos aspectos fundamentalmente: su aumento numérico constante y el envejecimiento prematuro, poniendo en peligro la seguridad del tráfico en algunos casos.
- El factor humano. Sin duda alguna, la persona es la auténtica protagonista del tráfico ya sea como conductor o como peatón, que utiliza las diferentes ubicaciones para poder circular. Del comportamiento humano depende la seguridad del tráfico, ya que de su forma de proceder se podrán obtener unos resultados u otros, siendo la conducción una tarea compleja en la que intervienen

---

<sup>42</sup> Indudablemente cada accidente es un caso único, con características particulares que hace que e res ulte prácticamente imposible el desarrollo de una metodología única para cualquier tipo de accidente.

múltiples factores que exigen una serie de capacidades y condiciones físicas en la persona para garantizar una seguridad vial idónea.

Hay que tener en cuenta una serie de condicionantes para entender el referido comportamiento, sabiendo que el conductor percibe, a través de los sentidos, toda la información que el entorno le proporciona:

- De la vía: estado y características, señalización, situación y velocidad de los demás usuarios, condiciones climatológicas en cada momento, etc.
- Del vehículo que conduce: potencia, velocidad, tamaño, capacidad de frenado, etc.
- De él mismo: seguridad en la conducción, estado físico o psíquico.

Visto lo anterior, podemos distinguir varias fases, que tendrán como finalidad la manera de proceder del citado conductor

- Previsión: toda vez que el conductor ha procesado toda la información que ha recibido, prevé lo que va a suceder.
- Decisión: en este momento prevé las consecuencias que puede acarrear, decidiendo la actuación que va a seguir.
- Acción: última fase de la conducta del conductor, la cual se lleva a cabo cuando este realiza lo que ha decidido.

Es importante saber que entre el 70 y el 90% de los accidentes son causados por el factor humano, a raíz de una mala decisión, o por falta de tiempo para reaccionar, además de otras causas como el exceso de velocidad, uso y abuso de alcohol y/o drogas, distracción por el uso de dispositivos de telefonía<sup>43</sup>.

## **6 El delincuente vial**

En referencia a los accidentes de tráfico, la Criminología crea una nueva disciplina dentro de esta, denominada Criminología Vial, definida según Carreras

---

<sup>43</sup>Nota de prensa de la Dirección General de Tráfico, [https://www.dgt.es/es/prensa/notas-de-prensa/2019/El\\_uso\\_del\\_movil\\_al\\_volante\\_sigue\\_siendo\\_la\\_distraccion\\_mas\\_frecuente\\_mientras\\_se\\_conduce](https://www.dgt.es/es/prensa/notas-de-prensa/2019/El_uso_del_movil_al_volante_sigue_siendo_la_distraccion_mas_frecuente_mientras_se_conduce).

Espallardo<sup>44</sup>, como aquella que está orientada al estudio y prevención de los delitos contra la seguridad vial, y a la resolución de todo enfrentamiento que se genere tras la producción de un siniestro vial, interviniendo sobre las conductas delictivas o desviadas en las vías, reintegrando a la víctima a su estado original, haciendo especial énfasis en las formas de control social, tanto formal como informal y a la reacción social que causan los citados accidentes.

Hay que añadir que dicha parte de la Criminología no solo se ocupa del delincuente vial, como sujeto activo en esta clase de infracciones penales, sino que, también interviene, además, al apreciar las diferentes reacciones que provocan las conductas antisociales, como comportamiento desviado, y su efecto sobre el tráfico de vehículos, para así, intentar dar una solución y reducir la cuantía de accidentes de tráfico que se producen. No hay que olvidar que cada comisión de un delito contra la seguridad vial puede ser una consecuencia de un problema más profundo, y no el motivo, por lo que esta disciplina estudia al autor de los hechos, denominado delincuente vial, entendido este como aquel conductor que es irrespetuoso con el cumplimiento de las normas referentes al tráfico, realizando conductas tipificada como delito en el Código Penal, y las motivaciones que le han llevado a delinquir, e intenta proporcionar una respuesta al porqué se han producidos los hechos, cobrando especial relevancia este estudio en la persona reincidente<sup>45</sup>

Con respecto a este infractor vial, la disciplina de Criminología que lo estudia establece una doble finalidad, por un lado, en su labor retributiva, va a delimitar un grupo de personas de riesgo, en el que centrará su trabajo preventivo, enumerando las características del perfil psicológico; y, por otro lado, también tiene un componente resocializador con la persona que ya ha sido condenada por la comisión de un delito contra la seguridad vial.

---

<sup>44</sup> Román Hermosell, J. *La siniestralidad vial en San Juan de Aznalfarache. Análisis desde la perspectiva de la criminología vial. Publicaciones didácticas*, nº 87. 2017. p. 2

<sup>45</sup> Monge Fernández, A., *La circunstancia agravante de reincidencia desde los fundamentos y fines de la pena*. Bosch. Barcelona. 2009, pp. 76-77

Según el Manual elaborado por el Ministerio del Interior sobre Seguridad Vial y su incidencia en el ámbito penitenciario<sup>46</sup>, en el que se plasma el estudio de investigación realizado por la Subdirección General de Medio Abierto y Penas y Medidas Alternativas, junto con la Universidad Europea de Valencia, hay que alcanzar dos metas en relación con el delincuente vial: de una parte, realizar el estudio del perfil psicológico y criminológico de aquellos condenados por comisión de infracciones penales contra la seguridad vial a una medida alternativa; y de otra, proceder al análisis de la eficacia del taller TASEVAL<sup>47</sup> -taller o programa formativo de reeducación para infractores penales en materia de seguridad vial-; y del programa PROSEVAL<sup>48</sup> - Programa de Intervención Psicoeducativa en Seguridad Vial, relacionados con la evitación de volver a cometer esta clase de delitos.

En cuanto a las estadísticas acerca del delincuente vial se observan las que a continuación se exponen:

#### 6.1 Distribución de frecuencias de los delitos contra la seguridad vial<sup>49</sup>:

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Conducción bajo influencia bebidas o análogos (artº 379.2 CP)	191	16,5	16,5
Conducción con velocidad superior a permitida (artº 379.1 CP)	41	3,5	20,0
Conducción riesgo para la circulación (artº 385 CP)	31	2,7	22,7
Conducción sin vigencia u obtención de permiso (artº 384 CP)	630	54,4	77,0

<sup>46</sup> Ministerio del Interior. *Seguridad Vial y su incidencia en el ámbito penitenciario*. 2020. Online: [http://www.interior.gob.es/documents/10180/12069683/INFORME+SEGURIDAD+VIAL+Y+SU+INCIDENCIA+EN+EL+AMBITO+PENITENCIARIO\\_ultimo....pdf/1bb0a2bd-577a-4093-9312-7e72e4f418d7](http://www.interior.gob.es/documents/10180/12069683/INFORME+SEGURIDAD+VIAL+Y+SU+INCIDENCIA+EN+EL+AMBITO+PENITENCIARIO_ultimo....pdf/1bb0a2bd-577a-4093-9312-7e72e4f418d7).

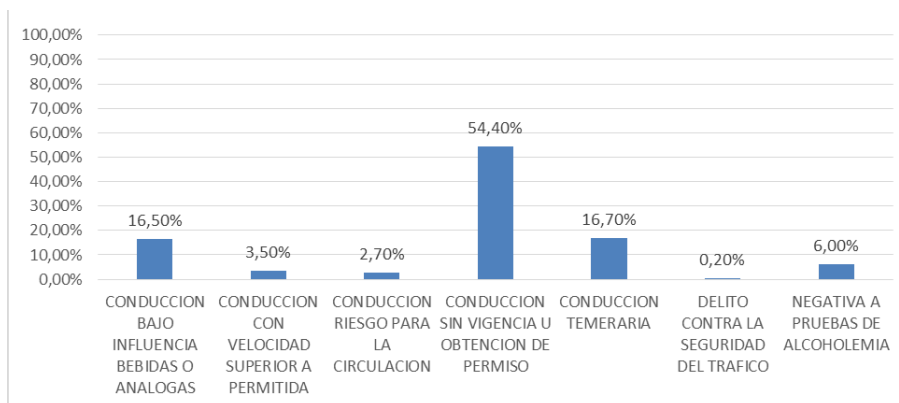
<sup>47</sup> Ministerio del Interior. Resolución de 23 de enero de 2020, por la que se publica el Convenio entre la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias y la Fundación Psicología Sin Fronteras, para el desarrollo del taller TASEVAL y de los programas PRIA-MA, PROBECO, PROSEVAL y Fuera de la Red, de intervención en el medio abierto y en el ámbito de las penas y medidas alternativas. 2020.

<sup>48</sup> Ministerio del Interior, Secretaría General Técnica. *Manual para el participante en PROSEVAL*. 2016, p. 5.

<sup>49</sup> Ministerio del Interior. *Seguridad Vial y su incidencia en el ámbito penitenciario*. 2020. Online: Online: [http://www.interior.gob.es/documents/10180/12069683/INFORME+SEGURIDAD+VIAL+Y+SU+INCIDENCIA+EN+EL+AMBITO+PENITENCIARIO\\_ultimo....pdf/1bb0a2bd-577a-4093-9312-7e72e4f418d7](http://www.interior.gob.es/documents/10180/12069683/INFORME+SEGURIDAD+VIAL+Y+SU+INCIDENCIA+EN+EL+AMBITO+PENITENCIARIO_ultimo....pdf/1bb0a2bd-577a-4093-9312-7e72e4f418d7), p. 17

Conducción temeraria (artº 380.1 CP)	194	16,7	93,8
Delito contra la seguridad del tráfico (artº 381 CP)	2	0,2	94,0
Negativa a pruebas de alcoholemia (artº 383 CP)	70	6,0	100,0
Total	1.159	100,0	

## 6.2 Distribución porcentual de delitos contra la seguridad vial<sup>50</sup>



## 6.3 Delitos contra la seguridad vial por grupos de edad<sup>51</sup>.

DELITO CON MÁS PENA	GRUPOS DE EDAD. Porcentajes							
	18-20	21-30	31-40	41-50	51-60	61-70	Más de 71	Total %
Conducción bajo influencia bebidas o análogas	0,00	7,00	15,50	19,50	27,20	21,60	30,00	16,50
Conducción con velocidad superior a permitida	0,00	1,60	2,70	5,30	5,30	0,00	20,00	3,50
Conducción riesgo para la Circulación	0,00	2,70	2,40	3,40	1,30	5,40	0,00	2,70
Conducción sin vigencia u obtención de permiso	85,70	61,10	52,90	53,30	48,30	54,10	40,00	54,40
Conducción temeraria	14,30	22,60	20,30	12,40	9,90	10,80	0,00	16,70
Delito contra la seguridad del trafico	0,00	0,40	0,00	0,30	0,00	0,00	0,00	0,20

<sup>50</sup> Op. Cit., p. 18

<sup>51</sup> Op. Cit., p. 19.



Negativa a pruebas de alcoholemia	0,00	4,70	6,10	5,90	7,90	8,10	10,00	6,00
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
TOTAL VALORES ABSOLUTOS	7	257	374	323	151	37	10	1159

#### 6.4 Personas penadas por delitos contra la seguridad vial, por duración de la condena<sup>52</sup>

Tipo de delito	Duración de la condena					Total
	3 meses a 3 años	3 años a 8 años	8 a 15 años	15 a 20 años	20 años y más	
Conducción bajo influencia bebidas o análogas	156	11	1	0	1	169
Negativa a pruebas de alcoholemia	61	5	4	0	0	70
Conducción temeraria	112	41	26	2	0	181
Grave riesgo para circular	20	3	1	1	0	25
Conducción con velocidad superior a permitida	39	1	0	0	0	40
Conducción sin vigencia u obtención de permiso	480	46	9	3	1	539
Total	868	107	41	6	2	1.024

#### 6.5 Delitos contra la seguridad vial por nacionalidad<sup>53</sup>.

NACIONALIDAD	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado	Total penados	Porcentaje
Españoles	943	81,4	81,4	37.528	74,9
Extranjeros	216	18,6	100,0	12.601	25,1
Total	1.159	100,0		50.129	100,0

<sup>52</sup> Op. Cit., p. 21.

<sup>53</sup> Op. Cit., p. 24.

Analizando dichas estadísticas, se puede apreciar cómo los delitos que con más frecuencia consume el delincuente vial son los de conducir un vehículo a motor o ciclomotor con influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas; conducir habiendo perdido la vigencia del permiso o licencia por pérdida de puntos, así como el de conducción temeraria. Con respecto al motivo que conduce al sujeto activo del delito a la realización del mismo, se observa la casi nula captación del riesgo, unida a la sensación de impunidad.

Para seguir definiendo el perfil del delincuente vial, es de utilidad un reciente estudio realizado en la Universidad de Elche en colaboración con el Ministerio Fiscal, el Centro de investigación Crimina y el Cuerpo de la Policía Local de la ciudad de Elche<sup>54</sup>:

Atendiendo a los datos sociodemográficos, se aprecia cómo, son principalmente hombres, solteros, entre 22 a 35 años, con una vigencia en el permiso de más de 5 años, con nivel académico inferior a los universitarios, se consideran aceptables conductores que no necesitan mejorar, no percibiendo miedo ante circunstancias de peligro y las probables efectos, utilizan el vehículo a diario (el 75%), no tienen permiso o licencia de conducción el 25%, conducen normalmente un vehículo turismo, y el 53% ha sufrido un siniestro vial en algún momento.

Visto lo anterior se observa cómo la sociedad española no está suficientemente concienciada respecto de la comisión de los delitos contra la seguridad vial o no lo está como con otra clase de infracciones penales, lo que puede ser debido a la opinión generalizada de que cualquier conductor ha cometido una infracción en algún momento y por tanto ningún individuo está exceptuado de realizar un delito de este tipo. De hecho, tal y como expone De Vicente Martínez<sup>55</sup>, dado que estas infracciones penales pueden ser cometidas, en la mayoría de las ocasiones, por individuos absolutamente incorporados a la sociedad, la magnitud del rechazo social no es tan significativa como en otros delitos.

---

<sup>54</sup> Bautista Ortuño, R. y Miró, F. *Delincuencia vial y reincidencia: un análisis de su prevalencia y concurrencia con la delincuencia común en la provincia de Alicante*. Revista de Derecho Penal y Criminología, 3ª época, nº 11. 2014. pp. 387-410

<sup>55</sup> De Vicente Martínez, R. *Derecho Penal de la Circulación*. Bosch. Barcelona. 2008. p. 16.

## 7 Los siniestros viales

### 7.1 Regulación legal

Se puede definir como aquel suceso o eventual, que puede tener origen mecánico, ambiental, físico o humano, no voluntario (si se produjera de forma dolosa, no sería considerado accidente), que es provocado debido a la circulación vial, en el que participa algún vehículo en movimiento, gobernado o no, con un resultado de muerte y/o lesiones y/o daños en los bienes<sup>56</sup>.

Según el Anexo II, *datos que se deben suministrar por los agentes encargados de la vigilancia y el control del tráfico*, de la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico, se deduce que un accidente de tráfico reúne las siguientes características:

1. Tiene que ocurrir o, al menos, originarse, en una de las vías definidas en el artículo 2 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.
2. Como consecuencia del suceso, tienen que resultar una o varias personas fallecidas o lesionadas y/o daños en algún bien. No se consideraría siniestro vial aquellos que hayan sido causados por muerte natural o intentos de suicidio (o suicidios), siempre que como consecuencia del mismo no se produzcan lesiones o muertes.
3. Tiene que hallarse implicado, al menos, un vehículo en movimiento, incluidos trenes y/o tranvías siempre que tenga como escenario las vías enunciadas anteriormente.

---

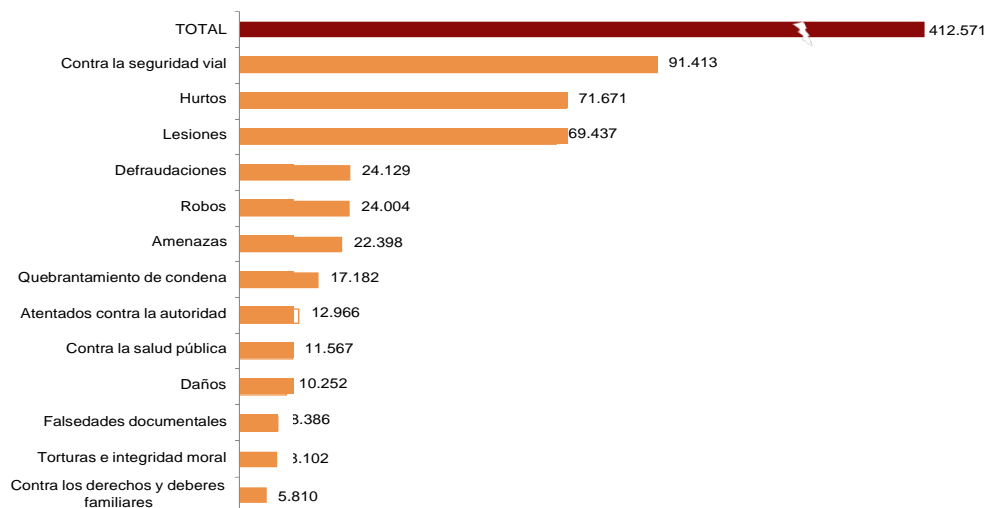
<sup>56</sup> Sánchez Butrón, C-C. *Formularios de Derecho de la Circulación*. Tirant lo Blanch. Valencia, 2016, p. 8.

## 7.2 Estadísticas y relación de los delitos contra la seguridad vial con los siniestros viales

Según las últimas estadísticas emitidas por el Instituto Nacional de Estadística<sup>57</sup>, el 21 de septiembre de 2020, acerca de los delitos cometidos en el 2019<sup>58</sup>, fueron condenados por sentencia firme 286.931 personas adultas, de las cuales, 91.413 resultaron sentenciadas por infracciones penales relacionadas con la seguridad vial, pudiendo observar cómo estos fueron los delitos cometidos con más frecuencia por los adultos (22,2% del total)<sup>59</sup>.

### Delitos cometidos por tipología. Año 2019

Valores absolutos



En lo que respecta a los menores, según el Instituto Nacional de Estadística, en 2019 fueron inscritas 26.049 infracciones penales cometidas por menores, siendo las de mayor incidencia las consistentes en lesiones (29,6% del total), robos (18,4%) y hurtos

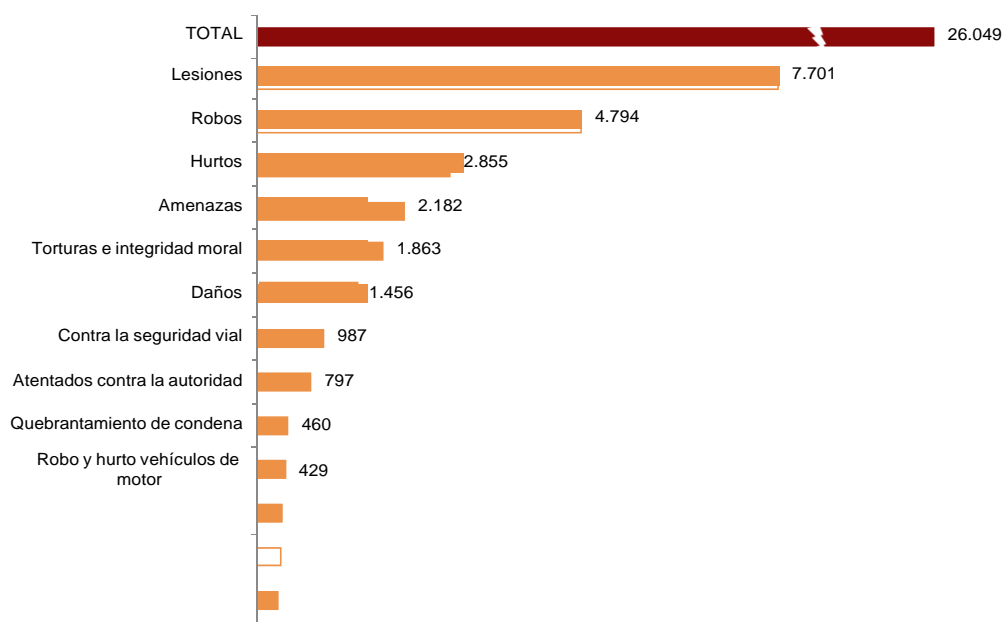
<sup>57</sup> Estadística de Condenados: Adultos y la Estadística de Condenados: Menores, se elaboran en virtud del Acuerdo de Colaboración suscrito entre el Ministerio de Justicia y el Instituto Nacional de Estadística (INE) el 3 de julio de 2007, actualizado y renovado el 21 de noviembre de 2017.

<sup>58</sup> Según el Instituto Nacional de Estadística, para la elaboración de las estadísticas se utilizan los siguientes parámetros: a) Ámbito poblacional: conjunto de personas de 18 y más años, o de 14 a 17 años, condenadas en sentencia firme e inscritas, respectivamente en el Registro Central de Penados, en Registro Central de Sentencias de Responsabilidad Penal de los Menores y en el Registro Central de Delincuentes Sexuales, durante el periodo de referencia; b) Ámbito geográfico: todo el territorio nacional; c) Período de referencia de los resultados: el año natural; d) Período de referencia de la información: fecha de inscripción en el registro; e) Método de recogida: explotación estadística de un registro administrativo.

<sup>59</sup> <https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=25997>

(11,0%), apreciando las definidas contra la seguridad vial en séptimo lugar con un total de 987, tal y como se expone en la siguiente gráfica<sup>60</sup>.

**Infracciones penales cometidas por tipología. Año 2019**  
Valores absolutos



La asistencia sanitaria de los siniestros viales en nuestro país, tuvo en el año 2018 un coste de 535 millones de euros, según el informe de UNESPA (Asociación Empresarial del Seguro) denominado "Estamos Seguros", siendo atendidas cada día entre 667 y 2.237 lesiones por accidentes de tráfico<sup>61</sup>.

Otros datos a tener en cuenta es que seis de cada diez personas implicadas en accidentes quedan con secuelas, estando entre las más habituales aquellas que afectan al sistema músculo esquelético (78,1% de las lesiones), a perjuicios estéticos (15,9%) y daños al sistema nervioso (3,3%)<sup>62</sup>.

En 2019 fallecieron 1755 personas como consecuencia de los siniestros viales, 51 menos que en el año 2018, y 139.349 heridos<sup>63</sup>.

<sup>60</sup>[https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=estadistica\\_C&cid=1254736176793&menu=ultiDatos&idp=1254735573206](https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=estadistica_C&cid=1254736176793&menu=ultiDatos&idp=1254735573206)

<sup>61</sup> Datos obtenidos de <https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2019/07JULIO/0723-Informe-UNESPA-coste-asistencia-sanitaria-accidentes.shtml>

<sup>62</sup> UNESPA. Informe: El daño corporal en accidentes de tráfico, Madrid. 2019, pp.8-13

<sup>63</sup> Dirección General de Tráfico. *Anuario estadístico*. Madrid. Editorial. 2019, p. 5

Se puede observar cómo las últimas reformas operadas en los delitos contra la seguridad vial, se han orientado a tutelar de forma más activa la seguridad vial y, a utilizar la fuerza preventiva de la pena, para disminuir el número de víctimas procedentes de la ocurrencia de siniestros viales.

Esa elevada cifra de fallecidos justificaría el endurecimiento de las consecuencias jurídicas de estos delitos. Hay que recordar que la Seguridad Vial no es solo responsabilidad de la Administración, al legislar de la mejor manera posible, unificando la manera de comportarse de los usuarios de las vías con respecto al tráfico, sino que es también de todas y cada una de las personas que las utilizan ya que, bien sea como conductores, como peatones o, en definitiva, como usuarios, tendrán que entender dichos preceptos, adaptarse a los mismos y respetarlos, entendiendo cuales son los riesgos que pueden poner en peligro la seguridad de las vías.

Es claro, entonces, que las lesiones, así como las muertes, que se producen con motivo de la ocurrencia de siniestros viales, son un inconveniente para la salud de todos y muchos de estos accidentes son como consecuencia de la comisión de algún delito contra la seguridad cometido por alguna de las implicadas, además de otros factores secundarios, por lo que tienen una íntima conexión accidentes de tráfico y delitos contra la seguridad vial.

Por tanto, la tipificación de los delitos contra la seguridad vial, aplicando el derecho penal como última ratio en lo que respecta a la prevención de siniestros viales, junto con las normas administrativas y, con la responsabilidad de los distintos usuarios, es indispensable para alcanzar unos resultados idóneos a la hora de buscar la tasa cero en accidentes de tráfico.

## **8 Hacia una política criminal preventiva de los delitos contra la seguridad vial**

### **8.1 Fines de la Política Criminal en los delitos contra la seguridad vial**

La prevención de las infracciones penales en el Estado español, que es democrático y de derecho, juega un papel fundamental, siendo uno de sus fines principales, aunque estará circunscrito a los derechos fundamentales de las personas.

En el ámbito de los delitos contra la seguridad vial, es indispensable para la obtención de consecuencias positivas, que dicha política criminal, en su lucha contra el delito, sea auxiliada por una investigación criminológica eficaz, para así, impulsar planes que prevengan la realización de los ilícitos penales, y también de la reincidencia, no dejando todo a efecto del Derecho Penal, que debe considerar sus incidencias en la sociedad<sup>64</sup>, complementando este con procedimientos sociales y educativos y, por supuesto, con una efectiva normativa administrativa, e incluso en el plano penitenciario.

Esta Política Criminal, que debe tener también una función crítica con toda la normativa aplicable a los delitos contra la seguridad vial<sup>65</sup>, debe estudiar los ilícitos penales relacionados con el tráfico, los cuales se pretenden prevenir, incluyendo un análisis de las causas de la infracción penal, para así prevenir el mecanismo adecuado para evitar la producción del delito, siempre teniendo en cuenta que habrá que establecer una crítica del código Penal actual, formulando los cambios adecuados. Al final se tendrá que observar si la Política Criminal ha sido la adecuada para evitar la comisión delictiva de esta clase de delitos. Hay que tener en cuenta que el Derecho Penal inevitablemente se expande cada vez más, observándose más imputaciones de delitos, así como una paulatina agravación de las penas<sup>66</sup>, con gran acogida popular.

Frente a esa tendencia acrítica, la Política Criminal debe estar basada en dos pilares para poder decidir cuál es la mejor intervención posible, siendo el primero de ellos qué se entiende por justicia, sobre todo teniendo en cuenta el equilibrio entre el delito y su pena correspondiente y, por otro lado, el provecho que se puede obtener al aplicar la citada política, es decir, el apreciar si bajan realmente las tasas de criminalidad con respecto a este tipo de delitos.

---

<sup>64</sup> Borja Jiménez, E., *Sobre el concepto de política criminal. Una aproximación a su significado desde la obra de Claus Roxin*. ADPCP, vol. LVI. 2003. P. 113

<sup>65</sup> Tamarit Sumalla J.M., *La política criminal como disciplina empírica y valorativa*, [http://openaccess.uoc.edu/webapps/o2/bitstream/10609/92529/1/Po1%C3%ADtica%20criminal\\_M%C3%B3dulo%202\\_%20La%20pol%C3%ADtica%20criminal%20como%20disciplina%20emp%C3%ADrica%20y%20valorativa.pdf](http://openaccess.uoc.edu/webapps/o2/bitstream/10609/92529/1/Po1%C3%ADtica%20criminal_M%C3%B3dulo%202_%20La%20pol%C3%ADtica%20criminal%20como%20disciplina%20emp%C3%ADrica%20y%20valorativa.pdf), p.7

<sup>66</sup> Corcoy Bidasolo, M., *Política criminal de la seguridad vial y garantías constitucionales*, 2013, <https://www.recercat.cat/bitstream/handle/2072/220268/Corcoy%20Constitucion%20y%20seguridad%20vial.pdf?sequence=1>, Barcelona, 2013, P.10

## **8.2 Marco introductorio de las políticas preventivas de los delitos contra la seguridad vial**

La circulación de vehículos se ha extendido de tal forma que se ha convertido en un hábito diario, pero al realizarse de manera ingente, lleva aparejado una serie de cuestiones que es necesario resolver, tales como la gestión y normativizar esta circulación, para que no vulnere interés alguno que necesite protegerse, y evitar las consecuencias adversas, siendo su máxima expresión los siniestros viales, los cuales entrañan un elevado gasto para la sociedad y obligan a intervenir a las distintas Administraciones para obtener un tráfico seguro<sup>67</sup>, con la aplicación de políticas multisectoriales, y que se vea influido lo menos posible por todos esos elementos que en él inciden, tales como los vehículos, el estado de las carreteras, el medioambiente, la economía.

Tienen que quedar claras las líneas de intervención para aplicar los diferentes programas, estableciendo prácticas idóneas que permitan tener un tráfico seguro, incluso que proporcionen a los expertos instrumentos para realizar un seguimiento para apreciar que tales medidas están siendo efectivas, lo que deberá realizarse a través de una adecuada asistencia y cooperación entre los distintos poderes públicos implicados, y traerá consigo que todos aquellos que intervengan en la circulación de vehículos y peatones, es decir, usuarios, autoridades, empresas, por ejemplo, lo hagan de manera armónica y en pos de conseguir la tasa de siniestralidad 0.

En lo que respecta a las políticas impulsadas en el año 2020<sup>68</sup> por el Gobierno de España, reformando la legislación de tráfico y seguridad vial, se puede observar cómo apuesta una prevención general que provoque comportamientos más seguros de los conductores, con el fin de evitar la comisión de infracciones, especialmente penales, y así reducir el número de siniestros viales en un 50%, con el consiguiente descenso en el número de víctimas como consecuencia de estos. Se verá con más detenimiento en el siguiente apartado sobre prevención general.

---

<sup>67</sup> [https://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estrategias\\_y\\_planes/](https://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estrategias_y_planes/)

<sup>68</sup> <https://www.lamoncloa.gob.es/consejodeministros/Paginas/enlaces/101120-enlace-seguridadvial.aspx>



Con las diferentes modificaciones de la legislación vial y, especialmente, la producida en los años 2007 y 2019, en los delitos contra la seguridad vial se ha pasado de la asunción común de que es normal que se produzcan esta clase de infracciones, a una posición enfrentada a sus autores, incluso denominándoles violentos viales<sup>69</sup>, quedando claro de que es el auténtico culpable de la producción de estos delitos.

En esa línea se sitúa la reforma del Código Penal operada en el año 2007, que afectó a los delitos contra la seguridad del tráfico, cambiando su denominación a delitos contra la seguridad vial, se produjo un aumento de las penas que les correspondían, aparecieron nuevos tipos penales en los que la puesta en peligro no tiene por qué ser concreta<sup>70</sup>. Un ejemplo es la conducta reflejada en el artículo 379.1, que castiga al que, con un vehículo a motor o ciclomotor, supere en más de 60 km/h en vías urbanas u 80 en carreteras interurbanas, la velocidad máxima indicada; se comete la infracción penal solo con el rebasamiento de la velocidad indicada, sin tener que poner en concreto peligro a ningún ciudadano.

En cuanto a las políticas internacionales referidas a la seguridad vial, previstas para el decenio que va desde 2021 hasta 2030, los principales problemas que se observarán serán los relacionados con la conducción negligente, excesos de velocidad, abuso de alcohol y/o drogas por conductores, distracciones, etc... para lo que se disponen una serie de soluciones preventivas fundamentadas en cinco piedras angulares: la gestión de la seguridad vial, hacer carreteras más seguras, vehículos idóneos, usuarios mejor formados, así como una reacción rápida y adecuada ante la producción de siniestros viales<sup>71</sup>.

Otra parte fundamental en la lucha contra la ocurrencia de siniestros viales es la utilización de los medios de comunicación por parte de los poderes públicos, para hacer llegar a la sociedad los datos estadísticos acerca de la cantidad de accidentes que se han producido, así como el número de víctimas, ya sean lesionados o muertos que han

---

<sup>69</sup> García Albero, R., *La nueva Política Criminal de la Seguridad Vial*. *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, 2007, núm. 09-11, p.2

<sup>70</sup> Sanz-Díez de Ulzurrun Lluch, M. *Los nuevos delitos contra la seguridad vial contenidos en la LO 15/2007, de 30 de noviembre*. *Revista cuatrimestral de las Facultades de Derecho y Ciencias Económicas y Empresariales*, n° 74, mayo-agosto. 2008. pp. 310-312

<sup>71</sup> Dirección General de Tráfico (Observatorio Nacional de Seguridad Vial). *Políticas internacionales de seguridad vial relevantes para el decenio 2021-2030*. DGT. Madrid. 2020. pp. 69-70

generado. También se utiliza este sistema de difusión para transmitir campañas, en algunos casos, demasiado crueles (en la línea de una prevención general intimidatoria), en las que se pone de manifiesto los efectos que tienen las conductas imprudentes cuando se conduce, haciendo ver al ciudadano que no solo depende de las distintas Administraciones el reducir el número de accidentes, sino que también, depende de todos los actores que participan en el tráfico.

### **8.3 Prevención general**

No cabe duda que, en los últimos tiempos, la intervención del Derecho Penal en la prevención de los delitos contra la seguridad vial ha sido pieza fundamental, ya que se ha podido apreciar cómo ha disminuido el número de infracciones penales.

Así se puede observar tras la modificación del Código Penal en el año 2007, concretamente de los delitos contra la seguridad vial. Tal y como indica la Organización Mundial de la Salud<sup>72</sup>, en las conclusiones efectuadas sobre el efecto de la criminalización de los delitos contra la seguridad vial sobre las lesiones de tráfico, el castigo de algunas acciones en el tránsito de vehículos puede incrementar la seguridad vial, ya que aminora los efectos adversos de los siniestros viales, tanto en la cantidad de vehículos involucrados en los distintos accidentes, como en el número de personas lesionadas como consecuencia de estos.

Está claro que el desarrollo de las normas suele realizarse a raíz de diferentes factores como son las estadísticas, la disposición del poder legislativo, y el apremio que realizan los ciudadanos<sup>73</sup>, pero no se pueden obviar las sugerencias que realizan los distintos organismos internacionales, tales como la Organización de las Naciones Unidas, la Organización Mundial de la Salud o la Unión Europea, ilustrando a los Estados en el modelo de la distinta legislación, ayudando como puntos de partida.

Un ejemplo de lo indicado puede ser la Convención de la Organización de las Naciones Unidas sobre la circulación vial, realizada en el año 1968, la cual recomienda

---

<sup>72</sup> <https://www.who.int/bulletin/volumes/89/6/10-082180-ab/es/>

<sup>73</sup> Organización Mundial de la Salud. *Fortalecimiento de la legislación sobre la seguridad vial. Resumen para las instancias decisorias gubernamentales*. Ediciones de la OMS. Ginebra. 2014, p.8

a los países signatarios que adapten sus respectivos ordenamientos jurídicos con la finalidad de encontrar esa tasa de siniestralidad 0, en diferentes aspectos viales tales como los relativos a las condiciones técnicas relativas a los automóviles y remolques, o sobre los dispositivos de señalización luminosa y alumbrado de los vehículos<sup>74</sup>.

Volviendo a referenciar a las estadísticas, al observar el número de fallecidos como consecuencia de la ocurrencia de accidentes de tráfico en los últimos 10 años, según datos obtenidos a 24 horas después del siniestro vial, se aprecia cómo hay un alto número de víctimas mortales<sup>75</sup>, aunque sí que es verdad que debido a las distintas políticas de prevención, el número de fallecidos se ha logrado disminuir con el paso de los años, tal y como se aprecia en la gráfica que se expone a continuación.



Es por ello que la prevención juega un papel fundamental en la reducción de la siniestralidad vial, no solo a través de las normas administrativas, sino también de las penales. Ante el aumento del número de individuos fallecidos y lesionados, la tendencia en los últimos años es a un endurecimiento de la normativa vial y, en especial de las penas consiguientes a las infracciones penales realizadas con ocasión del tráfico, lo que

<sup>74</sup> Organización de las Naciones Unidas. *Convención sobre la circulación vial*. Publicaciones de las Naciones Unidas. Ginebra. 2007. pp. 55-58

<sup>75</sup> Datos obtenidos de <https://www.epdata.es/datos/accidentes-traffic-datos-estadisticas/65/espana/106#:~:text=En%20el%20%C3%BAltimo%20a%C3%B1o%20para,con%20el%20a%C3%B1o%20inmediatamente%20anterior.>

hace pensar al resto de ciudadanos que el autor del delito es un peligroso criminal, llegando a denominarles terroristas viales<sup>76</sup>

Como consecuencia de este aumento de los accidentes, los países están obligados a diseñar o, en algunos casos perfeccionar, un mecanismo que informe acerca de las muertes, las lesiones, así como todos los datos concernientes a los accidentes de tráfico que se producen en las carreteras<sup>77</sup>, de tal forma que el poder legislativo así como las administraciones encargadas de desarrollar las diferentes leyes, puedan realizar un ordenamiento jurídico que sea eficaz, interviniendo, sobre todo de forma preventiva.

Y es que esta normativa puede cambiar el pensamiento de la sociedad, haciéndole ver lo que puede ser aceptable o no, con respecto al tráfico, pero es necesario que la población acepte estas normas basadas en los valores morales intrínsecos de la misma, y se sientan identificados con ellas, siendo prudentes. Ello producirá un elevado cumplimiento de manera individual, aportando cada uno su grano de arena para llegar a la tasa de siniestralidad 0, equilibrando el bien común y la obligación personal de ser respetuosos con lo que dictan las referidas normas, quedando aquellos que la vulneren en sus formas más graves, realizando delitos contra la seguridad vial, señalados como personas no integradas.

Por tanto, es utilizado el Código Penal como un “elemento coactivo”<sup>78</sup> para la prevención de los delitos cometidos con ocasión del tráfico, aplicando lo que se conoce como la teoría de la prevención general negativa, siendo Beccaria o Feuerbach exponentes de la misma, y se puede apreciar cómo las consecuencias jurídicas del delito, amenazan y pretenden jugar un papel disuasorio para con el ciudadano. También se puede entender en este contexto, tal y como indicó Jakobs<sup>79</sup>, que el Estado no

---

<sup>76</sup> Llovet Angl, M., *¿Terrorismo o terrorismos?: Sujetos peligrosos, malvados y enemigos*. Revista jurídica de la Universidad Autónoma de Madrid, nº 31, 2015, p.229

<sup>77</sup> Organización Mundial de la Salud. *Fortalecimiento de la legislación sobre la seguridad vial: Resumen para las instancias decisorias gubernamentales*. Ediciones de la OMS. Ginebra. 2014, p.8

<sup>78</sup> Rodríguez Moro, L. *La pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores*. Tirant lo Blanch. Valencia. 2016. p.57

<sup>79</sup> Lascuráin Sánchez, J.A., *Manual de Introducción al Derecho Penal, Madrid.*, Agencia Estatal del Boletín Oficial del Estado. 2019. p.116

interpela a su población, sino intimidada solo a aquellas personas que tienen intención de realizar la acción delictiva.

#### **8.4 Prevención especial. Los programas TASEVAL y PROSEVAL**

Como es sabido, la comisión de delitos vulnera de manera impropia los valores imprescindibles de la vida de las personas, de la armonía social, y es por esto que deben prevenirse de forma general a partir del Derecho penal y, además, utilizando otros sistemas de control preventivos que vayan orientados a la persona que comete la infracción penal, de forma positiva y negativa, en definitiva, haciendo uso de la prevención especial<sup>80</sup>.

Con respecto a la prevención especial, en su fórmula positiva, lo que pretende es conseguir que el individuo autor del delito se reintegre con el resto de la Sociedad, es decir, que vuelva a contribuir a la misma, como lo hacía antes de delinquir.

Si se observan las últimas reformas operadas en los delitos contra la seguridad vial, estas han seguido una orientación predominantemente preventivo-general, como ya hemos visto, siguiendo la lógica de endurecer las penas para reducir las víctimas. Pero algunas de estas reformas están inspiradas en la teoría de la prevención especial, es decir, inciden sobre el delincuente con el fin de evitar la reiteración delictiva, proponiendo la realización de programas de reeducación vial, cumpliendo así una de las funciones del derecho penal, que no es otra que la prevención de la comisión de infracciones penales y por tanto evitar los riesgos, especialmente, los relacionados con el tráfico y la seguridad vial.

Aquí juega un papel fundamental el tratamiento al que se vea sometido el individuo una vez que se le imponga la condena, especialmente si cumple la misma en la cárcel ya que, en este recinto, los profesionales intentarán que la persona aprenda e interiorice ese cambio que se le quiere producir, de tal forma que, cuando vuelva a quedar en libertad, sea acogido de nuevo por la sociedad sin trabas algunas.

---

<sup>80</sup> Pérez Tolentino, J.A., *La inocuización como prevención general negativa (archivos de Criminología, Criminalística y Seguridad Privada)*, p. 3, obtenido en el enlace [file:///C:/Users/Hp/Downloads/La\\_inocuizacion\\_como\\_prevenccion\\_especial\\_negativa.pdf](file:///C:/Users/Hp/Downloads/La_inocuizacion_como_prevenccion_especial_negativa.pdf)

En concreto, la Administración Penitenciaria, cuando interviene en el cumplimiento de las condenas por comisión de delitos contra la seguridad vial, aplican dos vías: por un lado, la de los centros de reclusión, acogiendo el cumplimiento de las penas privativas de libertad y diseñando programas acerca de la obtención del permiso de conducir, así como la recuperación de puntos de dicha autorización administrativa; y por otro lado en el ámbito comunitario, dando respuesta a aquellos condenados, a una medida alternativa, es decir, trabajos en beneficio de la comunidad y suspensiones de la condena. Se han diseñado dos tipos de intervención:

- un taller de seguridad vial, denominado TASEVAL<sup>81</sup>, orientado a personas condenadas a trabajo en beneficio de la comunidad de hasta 60 jornadas, cuyos objetivos son la reeducación, intentado generar un cambio en la conducta del individuo en la manera de enfrentarse a las diversas situaciones de riesgo.
- la otra forma de intervención comunitaria es a través de programas psicoeducativo (PROSEVAL)<sup>82</sup> destinados a condenados por delitos viales sometidos a una suspensión de la condena y para sentenciados a trabajos en beneficio de la comunidad de larga duración.

#### 8.4.1 TASEVAL

Tal y como indica el preámbulo de la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, debido al elevado número de accidentes de tráfico, la Administración ha dejado de intentar quebrar este problema a partir de la corrección de las distintas infracciones que se cometen, y ha pasado a realizar una labor preventiva, en la que promocionar la seguridad vial<sup>83</sup>.

---

<sup>81</sup> Informe del Ministerio del Interior (Secretaría General de Instituciones Penitenciarias), *Seguridad Vial y su incidencia en el ámbito penitenciario*. Madrid, 2020, p.38 ([https://www.dgt.es/Galerias/prensa/2020/07/INFORME-SEGURIDAD-VIAL-Y-SU-INCIDENCIA-EN-EL-AMBITO-PENITENCIARIO\\_ultimo.pdf](https://www.dgt.es/Galerias/prensa/2020/07/INFORME-SEGURIDAD-VIAL-Y-SU-INCIDENCIA-EN-EL-AMBITO-PENITENCIARIO_ultimo.pdf))

<sup>82</sup> Informe del Ministerio del Interior, *Perfil de la persona condenada por delitos contra la seguridad vial y eficacia de las intervenciones en seguridad vial en penas y medidas comunitarias*. Madrid, 2019, p. 14 (<https://copgipuzkoa.eus/images/documentos/ESTUDIO-SEGURIDAD-VIAL.pdf>)

<sup>83</sup> Real Decreto 820/2010, de 25 de junio, por el que se regula la concesión de una subvención directa a favor de Cruz Roja Española para el desarrollo de los Talleres de Seguridad Vial (TASEVAL) dirigidos a penados a trabajos en beneficio de la comunidad en delitos contra la seguridad del tráfico, durante el ejercicio 2010.

Una de las clases de pena previstas para las infracciones penales viales es el trabajo en beneficio de la comunidad. Es aquí, en el ámbito del cumplimiento de esta clase de condenas, donde surge este taller, mecanismo por el cual se puede ejecutar la misma. Según el artículo 49 del Código Penal, esta clase de consecuencia jurídica obliga al penado a suministrar su colaboración sin contraprestación en labores de provecho público, que pueden basarse, entre otros, en la participación del penado en talleres formativos de distinto ámbito<sup>84</sup>, entre los que se incluye el que se trata en este epígrafe.

Esta formación consiste en la impartición a los infractores de contenidos sobre conductas infractoras en relación con la velocidad, las distracciones, el abuso de las drogas o el alcohol al volante, la conducción temeraria, y otras relacionadas con los delitos contra la seguridad vial. También hay una parte de esta formación en la que las víctimas expresan sus puntos de vista, basados en la experiencia, y los profesionales en la materia realizan las indicaciones oportunas acerca de cómo hacer frente a la situación a la hora de evitar la comisión de estos tipos penales.

Se pretende concienciar a los autores de estos delitos de cómo les afecta la ingesta de sustancias tales como el alcohol o las drogas en la conducción. Pero se hace especial hincapié en las consecuencias de este consumo, no solo por los resultados que pueden provocar, de muertes lesiones o daños, sino en el plano económico, en el ámbito laboral y, sobre todo, en el interior del seno familiar. Es entendido, en consecuencia, que lo más efectivo para los castigados por la comisión de esta clase de delitos, es, desde la perspectiva de la prevención, la realización de esta formación. En ella aprenderán técnicas que propiciarán una adquisición de conocimientos y, sobre todo, serán concienciados acerca de la inconveniencia de la trasgresión de las diferentes normas viales.

---

<sup>84</sup> Artículo 2.1 de Real Decreto 840/2011, de 17 de junio, por el que se establecen las circunstancias de ejecución de las penas de trabajo en beneficio de la comunidad y de localización permanente en centro penitenciario, de determinadas medidas de seguridad, así como de la suspensión de la ejecución de las penas privativas de libertad y sustitución de penas.

En este contexto, y siempre buscando la reinserción del infractor, en el que se diseñará el Taller de Actividades para el cumplimiento de Trabajos en Beneficio de la Comunidad, en delitos relacionados con la seguridad vial (TASEVAL).

En cuanto al desarrollo de cómo se tiene que organizar este taller, se está a lo dispuesto en la Instrucción 4/2014 del Ministerio del Interior (Secretaría General de Instituciones Penitenciarias), la cual indica que:

- Se define como un grupo de tareas de concienciación y readaptación, con respecto al tráfico, encauzados a las personas castigadas por la comisión de una infracción penal vial, cuya pena consista en la realización de trabajos en beneficio de la comunidad.
- En cuanto a los contenidos, se dividen las materias en 9 subapartados, entre los que se observan:
  - Concienciación de los inconvenientes de los siniestros viales y las repercusiones que acarrearán.
  - La seguridad vial y la velocidad.
  - La seguridad vial y el abuso de bebidas alcohólicas.
  - El tráfico y la ingesta de sustancias estupefacientes.
  - Manejo de vehículos de forma temeraria.
  - Distracciones en el Tráfico.
  - Sistemas de retención.
  - Valores sociales.
  - Métodos para combatir los problemas (asertividad, empatía, control de la ansiedad, control del estrés).
- Con respecto a las personas que se pueden encargar de impartir esta acción formativa, podrán ser profesionales que desempeñen su labor en las distintas cárceles, así como personal externo, tales como Abogados o miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. Es evidente que todos ellos tendrán que atesorar información acerca del taller, de la diferente normativa en relación con el Tráfico, así como saber transmitirlos de forma que el receptor interiorice de forma idónea los objetivos planteados.
- En cuanto a su duración, esta será de 8 días presenciales, con una extensión de 4 horas cada jornada. El primer día se pretenden conseguir dos fines: presentar la actividad formativa con las normas para que se realice correctamente, y el método



que se va a utilizar, incluida las actividades a desarrollar. La persona encargada de realizar esta presentación recalcará que todos los asistentes están obligados a realizar el taller completo, respetando las normas del mismo, ya que están cumpliendo condena, en este caso, como se ha referido anteriormente, de trabajos en beneficio de la comunidad.

#### **8.4.2 PROSEVAL**

Según Tapia Ortiz, Subdirectora General de Penas y Medidas Alternativas, es un programa destinado a los condenados por la comisión de delitos contra la seguridad vial, y sus siglas significan Programa de Intervención Psicoeducativa en Seguridad Vial. Este programa, diseñado por Instituciones Penitenciarias, surge para desarrollar las medidas alternativas, para las distintas circunstancias penales (suspensiones de penas privativas de libertad o trabajos en beneficio de la comunidad de más de 60 jornadas) y aquellas infracciones penales que necesitan algunos programas de intervención<sup>85</sup>.

La previsión de este programa se puede apreciar en el precepto 83.6 del Código Penal, el cual supedita la suspensión de la condena, a la realización ciertas prohibiciones y obligaciones, cuando sea imprescindible para evitar la realización de más ilícitos penales, siendo en este caso, la participación en programas formativos de educación vial. El objetivo de este programa es la reinserción de aquellos individuos, que sean conductores, que hayan cometido un delito contra la seguridad vial, e intentar evitar que sean reincidentes.

Según el Manual para el Participante<sup>86</sup>, el programa PROSEVAL consta de dos fases. La primera de ellas es educadora, denominada TASEVAL, vista en el epígrafe anterior, y otra de naturaleza terapéutica, en la que se van a practicar métodos cognitivo-conductuales, para hacer hincapié en los aspectos emocionales, conductuales y cognitivos, con una vigencia, entre las dos partes, de 8 meses.

---

<sup>85</sup> Esta definición la proporciona el punto 6º de la Resolución de 10 de mayo de 2018, de la Secretaría General Técnica, por la que se publica el Convenio entre la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias y la Fundación Diagrama, para el desarrollo de los programas Proseval, Probeco, Cuenta Contigo y el Taller Taseval en el ámbito de las penas y medidas alternativas.

<sup>86</sup> Secretaría General de Instituciones Penitenciarias. *Manual para el Participante (PROSEVAL)*. Ministerio del Interior (Secretaría General Técnica). Madrid. 2016. p.1

Los fines que se intentan conseguir con esta última fase con el individuo es:

- Que Identifique que la acción del delito es solo culpa del autor, además de entender que, lo realizado, está prohibido y vetado por el resto de los ciudadanos.
- Capacitarle para reconocer, de las diferentes opciones que se le puedan dar en el tráfico, cual es la legal y la más idónea.
- Que aprenda a percibir aquellas coyunturas en el tráfico que se le puedan plantear.
- Que sepa localizar las emociones que puedan aparecer en el tráfico y que asimile la forma de controlarse ante estas.
- Que sepa la psicofisiología de la persona que maneja el vehículo, y que conozca sus limitaciones en cuanto a los desplazamientos.
- Que obtenga habilidades sociales con el fin de relacionarse con los demás individuos que utilicen las vías objeto de la legislación vial.
- Que ponga en práctica todo lo aprendido en el programa a la hora de realizar las diferentes acciones en el tráfico.

### **8.5 Soluciones de política criminal preventiva a partir de la Teoría de la Actividad Rutinaria en el ámbito de los delitos contra la seguridad vial**

Esta teoría, formulada en 1997 por Lawrence Cohen y Marcus Felson<sup>87</sup>, denominada también *teoría de la oportunidad*, establece que, ante la ocurrencia de un delito, hay tres circunstancias que acontecen a la vez: un propósito adecuado, ausencia de una persona que pueda impedir la infracción penal, y un criminal estimulado para realizar la acción típica.

Esta teoría intenta evidenciar el motivo por el cual, el individuo llega a cometer el delito, incluso, realizando una importante labor preventiva, siendo innegable que supone de extraordinaria ayuda en el estudio de las infracciones penales, no solo porque tiene en cuenta al autor de los hechos, sino porque hace que también jueguen un papel fundamental todos los elementos que pueden influir en la comisión de los mismo, y establece de esta forma un contexto de referencia para el examen científico de la

---

<sup>87</sup> Vozmediano Sana, L. y San Juan Guillén C., *Criminología Ambiental, Ecología del Delito y de la Seguridad*, UOC, Barcelona, 2010, P.70

infracción penal de forma personalizada, indicando la aplicación de mecanismos efectivo para prevenir, aminorar o, incluso, llegar a eliminar el delito<sup>88</sup>.

Si se observa la encuesta de Movilidad realizada por la Dirección General de Tráfico<sup>89</sup>, llevada a cabo sobre una población de personas mayor de 16 años y residentes en España, se puede observar cómo hay un 62,6% de individuos que se trasladan de un lugar a otro, con un número medio desplazamientos igual a 2, siendo la distancia de traslado por persona de unos 44 km/día y un tiempo empleado de 67 min/día. Estos datos referenciados son indicadores de que se están produciendo cambios en las actividades rutinarias de la población en general en lo que a desplazamientos con vehículos se refiere, lo que indica que todos estos individuos al estar implicados en el tráfico, incrementan el peligro potencial de que puedan consumir un delito contra la seguridad vial.

Aplicando esta teoría a los delitos contra la seguridad vial, las circunstancias que ocurren cuando se produce una infracción penal relacionada con el tráfico son:

- A.- La existencia de una tendencia criminal.
- B.- La presencia de un propósito idóneo, es decir, una potencial víctima, la cual sería la seguridad vial.
- C.- Una falta de personas, como por ejemplo Policías Locales o Municipales, o bien otros individuos, que puedan evitar la comisión delictiva.

Es evidente pues que estas tres características enunciadas, que forman el triángulo de la criminalidad<sup>90</sup>, son imprescindibles para que la infracción penal acontezca, reseñando que, ante la ausencia de alguno no se llevaría a cabo el delito. Es necesario supervisar este triángulo para evitar la comisión de delitos contra la seguridad vial, correspondiendo esta misión a tres controladores, como son:

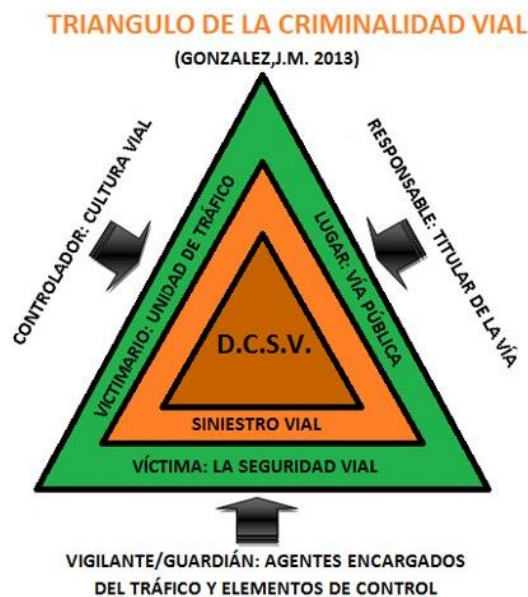
---

<sup>88</sup> UNED. *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 3.a Época, nº 20 (2018), p.8,10 (<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:qWf4LuBDnOMJ:revistas.uned.es/index.php/RDPC/article/download/26497/20944+&cd=14&hl=es&ct=clnk&gl=es>)

<sup>89</sup> Datos obtenidos de la página web de la DGT, en el enlace <https://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/infografias/>

<sup>90</sup> Gráfica obtenida de la página web, <http://www.criminologiavial.com/2013/12/el-triangulo-de-la-criminalidad-vial.html>

- 1- El Policía Local en vías urbanas y el Guardia Civil, o Policía Autonómica en su caso, en interurbanas. Con su presencia o a través de la dotación de medios técnicos, como por ejemplo etilómetros para el control de la alcoholemia o de cinemómetros para la velocidad, realizan una destacada labor, sobre todo preventiva al establecer señales en las diferentes carreteras con el fin de advertir los diferentes controles, para evitar la comisión de delitos. Así lo expresa la Recomendación del año 2001 realizada por el Comité de Ministros a los Estados miembros sobre el Código Europeo de Ética de la Policía, la cual indica que uno de los objetivos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad es prevenir y combatir la delincuencia<sup>91</sup>.
- 2- La educación vial, basada en la adquisición de unos valores que hagan saber a todos y cada uno de los individuos que conforman la sociedad que la realización de infracciones penales viales traerá consigo siniestros viales, víctimas y, por tanto, un perjuicio para la referida población.
- 3- El propietario de la vía por donde se lleva a cabo la circulación de vehículos, ya que de él depende que esté señalizada, delimitada y debidamente acondicionada, para evitar influir en el momento de que algún individuo pueda cometer un delito relacionado con el tráfico.



<sup>91</sup> Ayuntamiento de Vitoria Gazteiz. *Normativa de ética policial*. Vitoria Gazteiz. 2014. p.11,13

## 9 Conclusiones

Vista las estadísticas analizadas, es posible concluir, en primera instancia, que los ciudadanos, en su gran mayoría, son cumplidores de la norma, lo que hace pensar que entienden e interiorizan el ordenamiento vial. Solo una minoría de ellos son posibles infractores, bien porque no entienden la citada norma, o bien porque deseen vulnerar la misma. A partir del año 1989, en el que más muertos se produjeron como consecuencia de los siniestros viales, la tónica general es un descenso paulatino en la cantidad de accidentes, aunque sigue siendo elevado en la actualidad. Ese triunfo ha venido de la mano de reformas administrativas y penales, así como de la mejora en el estado de las vías.

Para lograr reducir las tasas de siniestralidad, las Administraciones e instituciones trabajan en dos campos: la **prevención y la sanción**, y realizan campañas de concienciación y ponen los medios necesarios para que las sanciones en materia de tráfico creen la alerta necesaria con el fin de lograr un mayor impacto en la concienciación de una conducción responsable:

- Se ha podido demostrar que es más efectiva la **concienciación de la población**, realizando una normativa administrativa adecuada que propicie que los conductores utilicen los vehículos de forma idónea, así como aumentando otros elementos, como puede ser la sensación de seguridad, tanto en los automóviles, en las vías, a través de los Cuerpos policiales competentes realizando campañas de controles de alcoholemias y drogas, así como concienciando a través de charlas formativas en colegios, institutos y otros centros de interés del peligro que conlleva no acatar las normas viales<sup>92</sup>.
- Una herramienta destacada con la que las Administraciones han intentado luchar contra los **delitos relacionados con la seguridad vial, es el Derecho Penal**, más concretamente la pena, que según el artículo 25 de la Constitución Española tienen que estar orientada hacia la reeducación y reinserción social. Pueden realizar una labor preventiva general, pero quizás no sea lo más eficaz<sup>93</sup>.

---

<sup>92</sup> RodríguezMoro, L. *La pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores*. Tirant lo Blanch. Valencia. 2016. p.85

<sup>93</sup> RodríguezMoro, L. *La pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores*. Tirant lo Blanch. Valencia. 2016. p.76

Las **políticas criminales de prevención** puestas en marcha por los poderes públicos, pueden y deben jugar un papel fundamental para disminuir sensiblemente el número de siniestros viales o, en su caso, minimizar sus efectos, realizando el poder legislativo una regulación normativa efectiva, al orientar las diferentes penas que castiguen los ilícitos penales relacionados con la seguridad vial a la reinserción del delincuente, así como a la prevención de la ejecución de actos que lesionen a la sociedad. No hay que olvidar los tratamientos idóneos a realizar sobre los condenados por la comisión de un delito contra la seguridad vial, a los que en este trabajo hemos prestado especial atención: **TASEVAL y PROSEVAL**. Es necesario volcar parte de los esfuerzos de la Administración en la óptima realización de los citados programas de rehabilitación, buscando siempre los mejores profesionales que sepan inculcar en los individuos infractores la conveniencia de respetar las normas, además de enseñarles a controlar sus emociones en el ámbito de la seguridad vial.

Sería conveniente e importante que esta Política Criminal empezara aplicándose en los grupos primarios, como por ejemplo la familia o el grupo de amigos, donde prima la afectividad, el compromiso y la solidaridad, pudiendo interiorizar sus miembros en qué consiste lo legal y lo ético, y, si se produjera la comisión de un delito, prolongar esta política al tratamiento del autor de los hechos en el cumplimiento de la pena, e incluso posterior al cumplimiento de esa pena, de tal forma que se evite la reincidencia.

Se puede indicar que, ante esta importante cuestión relacionada con los delitos contra la seguridad vial, el **Criminólogo** quizás no esté jugando todavía el papel primario que debería tener en las Políticas Criminales. Esta figura está desaprovechada ya que podría aportar información acerca del autor del delito contra la seguridad vial, diseñando un perfil criminológico útil a efectos de diseño de políticas preventivas. Pueden predecir su comportamiento, e incluso intervenir sobre la propia prevención y reinserción, planteando otras opciones que rebajen el protagonismo de las penas de prisión, y proponiendo el tratamiento a seguir con el penado. Todo ello con la base de las investigaciones orientadas a entender que hay que buscar alternativas al castigo penal consistente en la reclusión, tales como el trabajo en beneficio de la comunidad o las multas pecuniarias, siendo incluso menos lesivos.

No se trata de buscar culpables, sino de encontrar las soluciones idóneas para poder evitar los siniestros viales y, sobre todo minimizar sus consecuencias, llevando a cabo una correcta política de seguridad vial, así como una acertada prevención en cuanto a los individuos que participan del tráfico de vehículos y así corregir el elevado número de personas lesionadas y fallecidas de los últimos años.

## 10 Bibliografía

### 10.1 Trabajos doctrinales

- Rodríguez Moro, L. *La pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores*. Tirant lo Blanch. Valencia. 2016
- Trapero Barrales María A, *Los delitos contra la seguridad vial: ¿una reforma de ida y vuelta?*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2011
- Serrano Gómez A., *Curso de Derecho Penal Parte Especial*, Madrid, Dykinson, 2016.
- Álvarez González, F. J. y del Río García, M.C. *Aspectos médicos relacionados con la capacidad de conducción de vehículos*. Madrid, Dirección General de Tráfico. 2001.
- Brage Cendán, S. B. *Cuadernos de Criminología*. JB Bosh Editor. Barcelona. 2013.
- Muñoz Conde, F., *Derecho Penal, parte especial*, Valencia, Tirant Lo Blanch. 2019.
- Fernández Bermejo, D. “Sobre el bien o los bienes jurídicos protegidos de los artículos 379.2 (inciso primero) y 383 del Código Penal”, *Revista General de Derecho Penal*, 15 (2016).
- Luque Rodríguez, P. y Álvarez Mantarás, D., *Manual de investigación de accidentes de tráfico*. Netbiblo. Oleiros, La Coruña, 2007.
- Román Hermosell, J. “La siniestralidad vial en San Juan de Aznalfarache. Análisis desde la perspectiva de la criminología vial”. *Publicaciones didácticas*, nº 87. 2017.
- Monge Fernández, A., *La circunstancia agravante de reincidencia desde los fundamentos y fines de la pena*. Bosch. Barcelona. 2009.
- Bautista Ortuño, R. y Miró, F. “Delincuencia vial y reincidencia: un análisis de su prevalencia y concurrencia con la delincuencia común en la provincia de Alicante”. *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 3ª época, nº 11. 2014.
- De Vicente Martínez, R. *Derecho Penal de la Circulación*. Bosch. Barcelona. 2008.
- Sánchez Butrón, C-C. *Formularios de Derecho de la Circulación*. Tirant lo Blanch. Valencia, 2016.
- Dirección General de Tráfico. *Anuario estadístico*. Madrid. Editorial. 2019.
- UNESPA. *Informe: El daño corporal en accidentes de tráfico*, Madrid. 2019.
- Borja Jiménez, E., “Sobre el concepto de política criminal. Una aproximación a su significado desde la obra de Claus Roxin”. *ADPCP*, vol. LVI. 2003.
- Tamarit Sumalla J.M., *La política criminal como disciplina empírica y valorativa*, Universitat Oberta Catalunya, Barcelona, 2012.



- Corcoy Bidasolo, M., *Política criminal de la seguridad vial y garantías constitucionales*, Universidad Pompeu Fabra, Barcelona, 2013.
- García Alberó, R., “La nueva Política Criminal de la Seguridad Vial”. *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, 2007.
- Sanz-Díez de Ulzurrun Lluch, M. “Los nuevos delitos contra la seguridad vial contenidos en la LO 15/2007, de 30 de noviembre”. *Revista cuatrimestral de las Facultades de Derecho y Ciencias Económicas y Empresariales*, nº 74, mayo-agosto. 2008.
- Dirección General de Tráfico (Observatorio Nacional de Seguridad Vial). *Políticas internacionales de seguridad vial relevantes para el decenio 2021-2030*. DGT. Madrid. 2020.
- Organización Mundial de la Salud. *Fortalecimiento de la legislación sobre la seguridad vial. Resumen para las instancias decisorias gubernamentales*. Ediciones de la OMS. Ginebra. 2014.
- Organización de las Naciones Unidas. *Convención sobre la circulación vial*. Publicaciones de las Naciones Unidas. Ginebra. 2007.
- Llovet Angl, M., “¿Terrorismo o terrorismos?: Sujetos peligrosos, malvados y enemigos”. *Revista jurídica de la Universidad Autónoma de Madrid*, nº 31, 2015.
- Lascuráin Sánchez, J.A, *Manual de Introducción al Derecho Penal, Madrid.*, Agencia Estatal del Boletín Oficial del Estado. 2019.
- Secretaría General de Instituciones Penitenciarias. *Manual para el Participante (PROSEVAL)*. Ministerio del Interior (Secretaría General Técnica). Madrid. 2016.
- Vozmediano Sana, L. y San Juan Guillén C., *Criminología Ambiental, Ecología del Delito y de la Seguridad*, UOC, Barcelona, 2010.
- UNED. *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 3.a Época, nº 20, 2018.
- Ayuntamiento de Vitoria Gazteiz. *Normativa de ética policial*. Vitoria Gazteiz. 2014.

## 10.2 Normativa consultada

- 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
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de Octubre
- Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.
- Real Decreto 820/2010, de 25 de junio, por el que se regula la concesión de una subvención directa a favor de Cruz Roja Española para el desarrollo de los Talleres de Seguridad Vial (TASEVAL) dirigidos a penados a trabajos en

beneficio de la comunidad en delitos contra la seguridad del tráfico, durante el ejercicio 2010.

- Real Decreto 840/2011, de 17 de junio, por el que se establecen las circunstancias de ejecución de las penas de trabajo en beneficio de la comunidad y de localización permanente en centro penitenciario, de determinadas medidas de seguridad, así como de la suspensión de la ejecución de las penas privativas de libertad y sustitución de penas.
- Consulta 1/2006, de 21 de abril, del Fiscal General del Estado, sobre la calificación jurídico-penal de la conducción de vehículos de motor a velocidad extremadamente elevada.
- Circular 10/2011, del Fiscal General del Estado, sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial.
- Resolución de 23 de enero de 2020, por la que se publica el Convenio entre la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias y la Fundación Psicología Sin Fronteras, para el desarrollo del taller TASEVAL y de los programas PRIA-MA, PROBECO, PROSEVAL y Fuera de la Red, de intervención en el medio abierto y en el ámbito de las penas y medidas alternativas.
- Resolución de 10 de mayo de 2018, de la Secretaría General Técnica, por la que se publica el Convenio entre la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias y la Fundación Diagrama, para el desarrollo de los programas Proseval, Probeco, Cuenta Contigo y el Taller Taseval en el ámbito de las penas y medidas alternativas.

### **10.3 Páginas webs**

[www.dgt.es](http://www.dgt.es)

[www.vlex.es](http://www.vlex.es)

[www.noticias.juridicas.com](http://www.noticias.juridicas.com)

[www.interior.gob.es](http://www.interior.gob.es)

[www.ine.es](http://www.ine.es)

[www.lamoncloa.gob.es](http://www.lamoncloa.gob.es)

[www.who.int/home/cms-decommissioning](http://www.who.int/home/cms-decommissioning)

[www.epdata.es](http://www.epdata.es)

[www.criminologiavial.com](http://www.criminologiavial.com)

[www.uned.es](http://www.uned.es)