



Universidad
de Alcalá

LOS DELITOS DE CIRCULACIÓN Y CONTRA LA SEGURIDAD VIAL.

The offenses of circulation and against
road safety.

Máster Universitario en
Acceso a la Profesión de Abogado

Autor/a: D^a NATALIA GIRALDO MORERA.

Tutor: Dr./ D. CARLOS GARCÍA VALDÉS.

Alcalá de Henares, a 17 de enero de 2018.

RESUMEN:

La temática del presente trabajo, los delitos contra la seguridad vial, es hoy en día un tema muy preocupante, pues estos tienen una fuerte presencia en nuestra sociedad, basta con mencionar que en el año 2015, según informes de la DGT, 1.126 personas perdían la vida en vías interurbanas y 4.843 resultaban hospitalizadas a causa de las lesiones sufridas. Pero no todo es tan malo ya que estas cifras, si bien siguen siendo elevadas, representan un mínimo histórico desde 1960, por ello el objetivo principal de este trabajo es concienciar al lector de la importancia de este tema para cada día poder reducir un poco más estas cifras. Para ello, en primer lugar, se da comienzo con los antecedentes históricos de los delitos contra la seguridad vial para continuar con un profundo análisis de las infracciones tipificadas en el código penal, así como los principales factores que influyen en la seguridad vial como son la conducta típica, el autor, el vehículo a motor o ciclomotor, el bien jurídico protegido... En segundo lugar, los aspectos procesales tales como los medios utilizados por las autoridades para acabar con este tipo de delitos y por último se analiza el ilícito administrativo ya que muchos de estos delitos se completan con normas extrapenales, lo que hace que determinados hechos se encuadren dentro del ámbito penal y otros como sanciones administrativas.

PALABRAS CLAVE:

Delito, seguridad vial, vehículo a motor, ciclomotor, conductor, vía urbana/interurbana, permiso de conducir, velocidad excesiva, alcohol/drogas, legislación administrativa, decomiso, conducción temeraria, penas, trabajos en beneficio de la comunidad.

ABSTRACT:

The theme of this work, crimes against road safety, is today a major concern, as these have a strong presence in our society, just mention that in 2015, according to reports from the DGT, 1.126 people lost their life on intercity roads and 4.843 resulted hospitalized because of their injuries. But all is not as bad as these figures, although still high, representing a record low since 1960, so the main goal of this work is to educate the reader of the importance of this issue for each day to minimize you are digits. To do this, first, it starts with the historical background of crimes against road safety to continue with a thorough analysis of offenses punishable under the penal code as well as the main factors influencing road safety such as the typical behavior, the author, the motor vehicle or moped, the legally protected ... second procedural aspects such as the means used by the authorities to stop such crimes and finally discusses the administrative illegal because many of these crimes are completed with extrapenal standards, making certain events be included within the scope and other criminal and administrative sanctions.

KEY WORDS:

Crime, road safety, motor vehicle, moped driver, urban / interurban road, driving, excessive speed, alcohol / drugs, administrative law, confiscation, reckless driving, penalties, work for the benefit of the community.

Índice de contenidos

ÍNDICE DE CONTENIDOS.....	5
ÍNDICE DE TABLAS.....	7
1. INTRODUCCIÓN	10
1.1 TEMA ELEGIDO.....	10
1.2 MÉTODO SEGUIDO	10
1.3 FUENTES EMPLEADAS.....	11
2. ASPECTOS PENALES	13
2.1 EVOLUCIÓN LEGISLATIVA DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIA.....	13
2.2 CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL.	15
2.3 DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL EN EL CÓDIGO PENAL	18
2.3.1 <i>Delito de conducción con velocidad desproporcionada o excesiva (Art 379.1 CP)</i>	19
2.3.2 <i>Delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas (Art 379.2 CP)</i>	23
2.3.3 <i>Delito de conducción temeraria (Art 380 CP)</i>	28
2.3.4 <i>Delito de conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida de los demás (Art 381 CP)</i>	31
2.3.5 <i>Regla concursal (Art 382 CP)</i>	35
2.3.6 <i>Delito de negativa a someterse a las pruebas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas siendo requerido por agente de autoridad (Art 383 CP)</i>	37
2.3.7 <i>Delito de conducir sin carné (Art 384 CP)</i>	41
2.3.8 <i>Delito de ocasionar un grave riesgo para la circulación (Art 385 CP)</i>	46
2.3.9 <i>Vehículo a motor o ciclomotor como instrumento del delito. Decomiso (Art 385 Bis CP)</i>	48
2.3.10 <i>Supuestos atenuados (Art 385 Ter CP)</i>	51
2.4 LAS CONDENAS POR DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL.....	52
2.5 JURISPRUDENCIA ESPAÑOLA.....	54
2.5.1 <i>Delito de conducción temeraria art 380.1 CP</i>	54
2.5.2 <i>Delito de conducción sin permiso art 384.1 CP</i>	56
3. ASPECTOS PROCESALES	59
3.1 INTRODUCCIÓN:.....	59
3.2 LOS JUICIOS RÁPIDOS Y SUS ESPECIALIDADES EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL.	60
3.3 EL TEST DE ALCOHOLEMIA.....	61
3.4 LA “SOBREUTILIZACIÓN” DE LA CONFORMIDAD.....	62
3.5 LA EJECUCIÓN PENAL	63

3.6	LA CONCURRENCIA DE LA AGRAVANTE DE REINCIDENCIA ENTRE LOS DELITOS DE LOS ARTÍCULOS 379 A 381 Y 384 DEL CÓDIGO PENAL.....	65
4.	ASPECTOS ADMINISTRATIVOS.....	70
4.1	LA LEGISLACIÓN ADMINISTRATIVA EN EL ÁMBITO DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL.....	70
4.2	LA PRESCRIPCIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁFICO.....	73
4.3	NUEVO BAREMO DE INDEMNIZACIONES. SISTEMA DE VALORACIÓN DE LOS DAÑOS CAUSADOS POR ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN.....	74
5.	CONCLUSIONES.....	78
5.1	PRIMERA:.....	78
5.2	SEGUNDA:.....	78
5.3	TERCERA:.....	79
6.	BIBLIOGRAFÍA.....	83
7.	JURISPRUDENCIA.....	85

Índice de tablas

TABLA 1. PRESENCIA DEL EXCESO DE VELOCIDAD SEGÚN CONSECUENCIAS SOBRE LAS PERSONAS	20
TABLA 2. SANCIONES Y LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS POR LA LEGISLACIÓN ADMINISTRATIVA.....	21
TABLA 3. TASAS MÁXIMAS DE ALCOHOL PERMITIDAS PARA CONDUCIR Y SANCIONES	26
TABLA 4. LA CONDUCCIÓN TEMERARIA CON CONCRETO O NO PELIGRO PARA LA VIDA O LA INTEGRIDAD DE LAS PERSONAS.	35
TABLA 5. ANUARIO ESTADÍSTICO DGT 2010.	47
TABLA 6. TIPOLOGÍA DE LOS DELITOS	54
TABLA 7. CUADRO DE SANCIONES Y PUNTOS POR EXCESO DE VELOCIDAD.	71

INTRODUCCIÓN

1. Introducción

1.1 TEMA ELEGIDO

La temática del presente trabajo de fin de grado, Delitos contra la Seguridad Vial, tiene como objeto analizar los aspectos penales, procesales y administrativos de estos delitos recogidos en el Capítulo IV del Título XVII del Libro II del Código Penal. Para ello es imprescindible partir de lo dispuesto en el Código Penal, la Ley de Enjuiciamiento Criminal, las distintas Leyes Orgánicas que regulan esta materia, la variada jurisprudencia y por último la doctrina que se pronuncia sobre este tema.

La elección de este tema se debe a que nos encontramos ante delitos que tiene una fuerte presencia en los tribunales, ya que más del 50% de las diligencias urgentes incoadas en los juzgados de guardia son por delitos contra la seguridad vial, lo que implica que en muchos casos se califique al conductor como “enemigo” y al vehículo como “arma”, es decir, como un sujeto que traiciona la confianza de los demás y se convierte en un peligro frente al que se deben adoptar sanciones como pueden ser: trabajos en beneficio de la comunidad, prisión, privación del carnet de conducir, multas, decomiso del vehículo etc. También cabe mencionar que la mayoría de estos juicios rápidos han concluido con la conformidad del acusado pues se le puede llegar a reducir hasta un tercio de la condena.

Nos encontramos a la vez ante uno de los delitos que deja tras de sí más víctimas, tanto mortales como lesionadas, que cualquier otro delito del Código Penal. Los delitos contra el tráfico viario se encuentran muy presentes en nuestra sociedad, con una gran repercusión sobre los ciudadanos además son de constante actualidad, es por ello que es muy importante concienciar a la sociedad sobre las consecuencias tan nocivas que puede tener una mala conducta al volante, ya que estos delitos tienen al vehículo a motor como instrumento de la acción además de ser castigadas ya sea con una infracción penal o una sanción administrativa.

1.2 MÉTODO SEGUIDO

La metodología empleada para la elaboración de este trabajo es principalmente el estudio del Código Penal para abordar cada uno de los delitos tipificados en los artículos 379 a 385 Ter del Código Penal y de esta forma poder analizar los problemas que se puedan plantear en su aplicación práctica. Cabe mencionar que en el pasado año entro en vigor la reforma

del Código Penal 1/2015, de 30 de marzo por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre que se ha tenido en cuenta en todo momento para la elaboración del proyecto.

A parte del Código Penal también se ha recurrido a artículos de la Ley de Enjuiciamiento Criminal para tratar el ámbito procesal de los delitos contra la seguridad vial tales como el 794 en materia de ejecución penal, 795 sobre los juicios rápidos, 796 referente al test de alcoholemia, y por último el 800 y 801 sobre la conformidad del imputado.

Finalmente, para el estudio de los aspectos administrativos se analiza lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial que vino a derogar el anterior Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Hoy la norma extrapenal fundamental es el Real Decreto 818/2009 de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de conductores. Y por último y no menos importante el 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 339/1990, de 2 de marzo.

1.3 FUENTES EMPLEADAS

Legislación (mencionada SUPRA), distinta doctrina sobre la materia, jurisprudencia, artículos y consultas en línea.

ASPECTOS PENALES

2. Aspectos Penales

2.1 EVOLUCIÓN LEGISLATIVA DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIA.

Nuestro vigente código penal regula los delitos contra la seguridad vial en su capítulo IV (artículos 379 a 385 ter) dentro del título XVII dedicado a los delitos contra la seguridad colectiva.

Antiguamente se conocían como delitos contra la seguridad del tráfico y aparecían regulados en la Ley de 9 de mayo de 1950. Esta ley estuvo en vigor durante un amplio periodo de tiempo ya que la de 24 de diciembre de 1962 no entró en vigor hasta 1967. Con el código penal de 1995 comienzan una serie de sucesivas reformas las más significativas son las de 2007 y 2010.

La reforma más importante en la que se han visto inmersos los delitos contra la seguridad vial procede de la LO 15/2007 de 30 noviembre debido al gran aumento de accidentes de tráfico que se produjeron durante esos años, en la que incluso se cambió la denominación del capítulo IV que pasó del originariamente llamado “*de los delitos contra la seguridad del tráfico*” a “*De los delitos contra la seguridad vial*”. Las principales novedades que introdujo esta ley fueron:

- El artículo 379.1 incorpora por primera vez como delito la conducción superando el límite establecido en el Código Penal: conducir a una velocidad superior en 60 km/h en vía urbana o en 80 km/h en vía interurbana a la permitida reglamentariamente.
- El artículo 379.2 tipifica como delito conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas; presenta dos modalidades, en el primer inciso se recoge el conducir bajo los efectos de estas sustancias y en el segundo inciso cuando se supere una tasa de alcoholemia superior a 0,60 mg/l en aire respirado o 1.2 gr/l en sangre.
- El artículo 380 tipifica la conducción con temeridad manifiesta al que condujera a velocidad superior en 60 km/h por vía urbana o en 80 km/h en vía interurbana (en idénticos términos que la regulación anterior) pero en el segundo inciso establece una

presunción de temeridad manifiesta cuando se conduzca con tasas de alcohol superiores a 0.60 mg/l en aire respirado o 1.2 gr/l en sangre¹.

-El artículo 382 establece una regla concursal más severa correspondiéndose con el concurso ideal-medial cuando además del riesgo se ocasione un resultado lesivo (pena más grave en su mitad superior)².

- El artículo 383 establece como punible la negativa a la práctica de las pruebas de comprobación de alcohol o drogas.

- Se reintroduce en el artículo 384 la conducción sin tener el correspondiente permiso³.

Posteriormente se ha producido una nueva reforma por la LO 5/2010 de 22 de junio, aunque menos severa que la anterior. Introdujo algunos cambios sobre todo en cuanto a las penas de los delitos de conducción. Por otro lado, el artículo 385 ahora incluye el 385 bis en el que el vehículo a motor y ciclomotor pasan a considerarse instrumento del delito respecto a todos los delitos contra la seguridad vial, lo que en principio supone que serán susceptibles de ser decomisados por la comisión de cualquiera de los delitos contra la seguridad vial y de igual modo se modifica el artículo 127 en cuanto al decomiso. Por último, el artículo 385 ter que permite una mayor discrecionalidad al juez o tribunal para que pueda rebajar en un grado la pena de prisión atendiendo a determinadas circunstancias⁴.

En cuanto a la última reforma operada por la LO 1/2015 de 30 de marzo hay que destacar la desaparición de la figura de las faltas penales, incluidas las que son consecuencia de accidentes de circulación. Las faltas de Homicidio y lesiones por impudencia leve ahora se derivan a la vía civil, ahora solo se considera delito el homicidio y las lesiones graves por imprudencia grave y menos grave. También se ha incorporado una revisión de la regulación

¹ GÓMEZ PAVÓN, P. “El Código Penal de 1995 y sus sucesivas reformas. La reforma de los delitos contra la seguridad vial”, N° 25,2012, págs. 119-148.

² Artículo 382 CP: *Cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces o Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado.*

³ Estuvo considerado delito hasta su derogación por la LO de 25 de junio de 1983 y quedó relegado al ámbito administrativo.

⁴ AGÜERO RAMÓN-LLÍN, E., HIDALGO DE MORILLO JIMÉNEZ, A., LANZAROTE MARTÍNEZ, P., & PRIETO GONZÁLEZ, H. M. *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*. Edit. Comares, Granada 2012, págs. 10-11.

de la suspensión de la ejecución de la pena. De igual modo se introducen importantes modificaciones en cuanto al artículo 127 referente al decomiso que trataré más adelante⁵. Así mismo cabe mencionar el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial que vino a derogar el anterior Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Hoy la norma extrapenal fundamental es el Real Decreto 818/2009 de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de conductores⁶.

2.2 CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL.

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

Se trata también de delitos de **mera actividad** pues se consuma el delito con el mero hecho de poner en riesgo la vida e integridad de las personas, así como la seguridad del

⁵ <http://www.moto1pro.com/actualidad/reforma-codigo-penal-2015-como-afecta-conductor> (consulta en línea el día 01 de abril de 2016)

⁶ GARCÍA VALDÉS, C., MESTRE DELGADO, E., & FIGUEROA NAVARRO, C. *Lecciones de Derecho penal: parte especial*, Edit. Edisofer, Madrid, 2015, págs. 218-219.

tráfico⁷. No es necesario que se produzca un resultado lesivo para que se entienda consumado el delito. Por último, se trata de un **delito doloso** aun cuando lo que ocasione sea un resultado imprudente.

En cuanto al **bien jurídico protegido** en este caso se trata tanto de la seguridad en las vías públicas como de la seguridad de las personas, podemos encontrar tres posturas principales: la primera establece la protección de la seguridad del tráfico como bien colectivo y autónomo, sin hacer mención alguna al bien jurídico individual; la segunda la defensa directa de la vida o la integridad (doctrina minoritaria); y, por último, una concepción mixta que se refiere a la protección del tráfico como medio de tutela de bienes jurídicos individuales (esta la doctrina mayoritaria)⁸.

La **conducta típica** de este tipo de delitos consiste en conducir un vehículo a motor o un ciclomotor por una vía pública y como señala TAMARIT⁹, para la mayoría de la doctrina y jurisprudencia se requiere que el motor del vehículo está en marcha¹⁰. Hay que matizar que son delitos que se consuman aunque la distancia que se recorra sea muy breve o corta ya que esto implica que se ha puesto en marcha el motor, aunque hay que tener en cuenta también las ocasiones en las que el vehículo no ha sido puesto en marcha y es manipulado para que este se deslice por una pendiente, ya que esto también implica riesgos muy parecidos a los que podrían ocurrir si el vehículo estuviera en marcha, esta conducta podría encajar como una tentativa.

El **autor** de este delito es el conductor del vehículo a motor o ciclomotor, esto es, *la persona que maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo, o a cuyo cargo está un animal o animales. En vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, tiene la consideración de conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales*¹¹. Lo que permite calificar este delito

⁷ Cfr.: *Se consuma por la circulación den vía pública, sin que el tipo exija unos kilómetros o distancia en el tramo recorrido.* SAP de Salamanca de 4 de septiembre de 2009, en relación con el art 384, conducción sin licencia, SAP de Castellón de 23 de abril de 2010.

⁸ VICENTE MARTÍNEZ, R. *Derecho Penal de la circulación*, Edit. Bosch, Barcelona, 2006, págs.183 y Ss.

⁹ TAMARIT SUMALLA, J. M. En G. y. QUINTERO, *comentarios a la parte especial del derecho penal*, Edit. Aranzadi, Barcelona 1996, pág.1044.

¹⁰ SAP Asturias 129/2000, de 29 de marzo (Sec. 3º), la conducta típica “conducir” no es solo coger el volante y accionar el vehículo, sino que hay que dirigirlo o guiarlo mientras este circula, es decir, se desplaza o mueve por la vía.

¹¹ Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Anexo I. Concepto de conductor.

como delito de propia mano que exigen la realización directa y personal de la acción típica, por lo que no cabe la autoría mediata, pero si las distintas formas de participación como, por ejemplo:

-La coautoría cuando el pasajero de al lado daba un giro brusco al volante provocando así un accidente¹².

-La cooperación necesaria como prestar o permitir que conduzca el coche alguien que sabemos que no tiene carné o permitir a un menor de edad que conduzca un vehículo.

-La complicidad o la inducción siempre que, aunque se pruebe que los ocupantes consintieron y colaboraron en llevar a cabo la conducción delictiva, hubieran podido desistir de esta sin que con ello se hubiera producido un grave riesgo para sus vidas como por ejemplo arrojarse en marcha del vehículo.

En cuanto al concepto de **vehículo a motor** es definido por la legislación administrativa *como todo vehículo destinado al transporte de personas o cosas dotado de propulsión mecánica*; es decir, los camiones, coches, autobuses, tractores, el vehículo mixto adaptable, motocicletas y estando incluidos en el ámbito de la legislación penal desde la reforma de 1994 los ciclomotores¹³. Pero quedan fuera todos los que no ruedan por vías urbanas o carreteras como las avionetas, las bicicletas, las embarcaciones, el metro, el tren, aviones, incluso los aparatos utilizados en la actualidad como pueden ser los “segways”, las minimotos, los “karts” y otros aparatos de análogas características provistas de motor, que no precisan de permiso de conducir ya que su utilización está restringida a circuitos cerrados o de competición por lo que su conducción por una vía pública no sería constitutiva del delito que menciona el artículo 384¹⁴. Sin perjuicio de que alguno de ellos sea causa de los delitos previstos en los artículos 379 a 383 y el 385 como norma subsidiaria ya que aun así constituyen un grave riesgo para la seguridad vial. Los que gozan de la condición de ser instrumento del delito

¹² STS de 15 de diciembre de 1978.

¹³ LAMARCA PÉREZ, C., ALONSO DE ESCARAMILLA, A., MESTRE DELGADO, E., & RODRIGUEZ NÚÑEZ, A. *Delitos: La parte especial del Derecho penal*, Edit.Colex, Madrid, 2015, pág.681.

¹⁴ Artículo 384 CP: “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”.

llevan consigo la pena accesoria del decomiso cuando se cometa algún delito contra la seguridad vial tal y como dispone el artículo 385 bis del Código Penal: *“El vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos previstos en este Capítulo se considerará instrumento del delito a los efectos de los artículos 127 y 128”*.

Por último, para que el hecho sea relevante en Derecho Penal, la conducción debe ser llevada a cabo por una **vía pública**, es decir, un camino apto para el tránsito de vehículos. Así lo define la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (en adelante LSV) cuando delimita el ámbito de aplicación de la norma *“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”*¹⁵. Con lo cual queda excluida la conducción por vías privadas (tales como patios, corrales, aparcamientos privados...) sin perjuicio de que podrán ser considerados constitutivos de un delito si se pone en riesgo la seguridad vial o se genera un riesgo para la vida o integridad ajena independientemente de que la vía sea pública o privada.

Una última característica que define estos delitos es su naturaleza de ser **normas penales en blanco** cuyo contenido se integra con distintas normas que se han visto modificadas en los últimos años.

2.3 DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL EN EL CÓDIGO PENAL.

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

¹⁵ Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Artículo 2.

integridad física y para hacer que la circulación de vehículos de motor por vías públicas no presente ningún riesgo superior a los que ya están permitidos.

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

2.3.1 Delito de conducción con velocidad desproporcionada o excesiva (Art 379.1 CP).

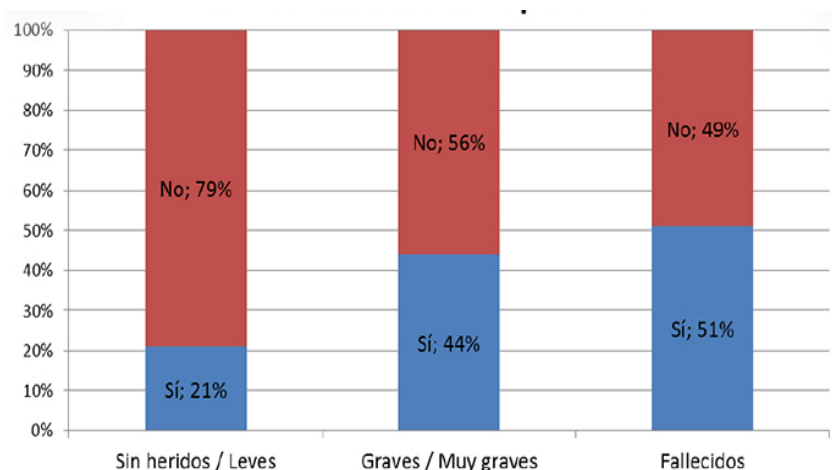
La LO 15/2007 introdujo en el artículo 379.1º del CP el delito de conducción a velocidad excesiva ya que hasta entonces no se encontraba tipificada, solo se hacía una pequeña alusión a esta dentro de los delitos de conducción temeraria, la última reforma la podemos encontrar en la LO 5/2010 de 22 de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

“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”.

Una de las primeras causas de accidentes de tráfico sigue siendo precisamente el conducir con una velocidad mayor a la permitida reglamentariamente, según un estudio realizado por la fundación MAPFRE 4 de cada 10 conductores (41%) implicados en accidentes con víctimas conducen con velocidad excesiva y continúa diciendo que casi 479 personas podrían salvar su vida y 1.852 no resultarían heridas graves si todos los conductores circularan con una velocidad adecuada y sin exceso de velocidad.¹⁶

¹⁶ MONCLÚS, J. ORTEGA, J. *“La contribución de la velocidad a la prevención de accidentes en España”* Fundación Mapfre, marzo, 2016, págs.12-28.

Tabla 1. Presencia del exceso de velocidad según consecuencias sobre las personas¹⁷



La velocidad permitida reglamentariamente es una norma penal en blanco y debido a esto debemos acudir a la legislación administrativa¹⁸. El hecho de conducir a velocidad elevada exige una mayor atención por parte del conductor cosa que no se cumple ya que al incrementar la velocidad la capacidad de respuesta de este se reduce. Este delito consiste en conducir en más de 60 km/h en vía urbana o en más de 80 km/h en vía interurbana a la permitida reglamentariamente y de acuerdo con la LSV la velocidad máxima y la mínima será fijada según lo que reglamentariamente se determine¹⁹. Este desarrollo reglamentario lo podemos encontrar en los artículos 47,48 y 50 del 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 339/1990, de 2 de marzo²⁰.


¹⁷ DGT noticias 10 de marzo de 2016 (consulta en línea 4 de abril de 2016).

¹⁸ STC 127/90 de julio de 1990: en las normas penales en blanco es necesario acudir a otras normas distintas ya que esta se encuentra incompleta y con ello no se vulnera el principio de legalidad (ley escrita, ley previa y ley cierta) y es por esto que, aunque este regulado por ley orgánica se permita su remisión a normas inferiores que no lo sean.

¹⁹ Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. ART 21. 2. “Las velocidades máximas y mínimas autorizadas para la circulación de vehículos serán las fijadas de acuerdo con las condiciones que reglamentariamente se determinen, con carácter general, para los conductores, los vehículos y las vías objeto de esta ley, en función de sus propias características. Los lugares con prohibiciones u obligaciones específicas de velocidad serán señalizados, con carácter permanente o temporal. En defecto de señalización específica se cumplirá la genérica establecida para cada vía”.

²⁰ Este último derogado por el Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Tabla 2. Sanciones y límites de velocidad establecidos por la legislación administrativa²¹



Cuadro para excesos de velocidad (Fecha de entrada en vigor 25/05/2010)

Límite		30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	Multa	Puntos		
Exceso de velocidad	Grave	31	41	51	61	71	81	91	101	111	121	100	-		
		50	60	70	90	100	110	120	130	140	150				
		51	61	71	91	101	111	121	131	141	151			300	2
		60	70	80	110	120	130	140	150	160	170				
		61	71	81	111	121	131	141	151	161	171	400	4		
		70	80	90	120	130	140	150	160	170	180				
		71	81	91	121	131	141	151	161	171	181	500	6		
		80	90	100	130	140	150	160	170	180	190				
	Muy Grave	81	91	101	131	141	151	161	171	181	191	600	6		

Es importante antes de continuar con el tema, definir claramente los conceptos de vía urbana y vía interurbana para poder diferenciarlos:

-Por vía interurbana se puede entender como cualquier vía pública situada fuera del poblado y,

- Por vía urbana toda vía pública dentro de poblado excepto las travesías y,

-Por poblado como el espacio que comprende edificios y en cuyas vías de entrada y de salida están colocadas, respectivamente, las señales de entrada a poblado y de salida de poblado y finalmente,

-La travesía como el tramo de carretera que discurre por poblado. No tendrán la consideración de travesías aquellos tramos que dispongan de una alternativa viaria o variante a la cual tiene acceso²².

Sobre este tipo de vías son sobre las que quedará delimitada la velocidad ya sea por la clase de vehículo o por la condición del conductor. El límite de velocidad tanto en las vías urbanas como en las travesías es de 50km/h que podrán ser reducidos o aumentados por el nivel de peligrosidad siempre que no rebasen los límites establecidos para circular fuera de poblado.

²¹ <https://sede.dgt.gob.es/es/tramites-y-multas/alguna-multa/consulta-de-sanciones-por-exceso-de-velocidad/> (consulta en línea 05 de abril de 2016).

²² Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Anexo I, apartados 70, 71, 72 y 73.

Por un lado, nos encontramos ante un delito de peligro abstracto ya que con el simple hecho de superar la velocidad fijada para cada supuesto se produce un riesgo para la seguridad vial y también ante un delito doloso, pero no se exige la voluntad de superar los límites de velocidad impuestos, sino que basta solo con un dolo eventual de aceptar que rebasando la velocidad permitida se está superando el límite establecido.

Por otro lado las penas que comporta este delito van desde la pena de prisión de 3 a 6 meses, la multa de 6 a 12 meses o los trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días y en cualquiera de estos casos la privación del derecho a conducir vehículos o ciclomotores de 1 a 4 años, y en relación con el artículo 47 del CP *“Cuando la pena impuesta lo fuere por un tiempo superior a dos años comportará la pérdida de vigencia del permiso o licencia que habilite para la conducción o la tenencia y porte, respectivamente”*.

El aparato o medio para medir la velocidad que es conocido como cinemómetro (o radar) y es el elemento fundamental de prueba para este tipo penal que deberá estar debidamente calibrado y sometido a un extenso control. Estos aparatos contienen un margen de error conocido como EMP (errores máximos permitidos) que serán descontados de la velocidad proporcionada por el radar para así determinar la velocidad real a la que circulaba el vehículo y una vez que la velocidad supere este margen de error quiere decir que los hechos son constitutivos de delito.

Un caso particular que llama la atención sería el de conocer si el titular de un vehículo o conductor habitual que se niega a identificar al conductor se ve inmerso en el proceso penal o administrativo por exceso de velocidad (ya que aunque se conozca quien es el titular o arrendatario del vehículo, no consta la identidad de la persona que conducía el vehículo en el momento de producirse el ilícito penal), pues bien debe descartarse la responsabilidad en el ámbito administrativo en el caso de que el hecho imputable sea un delito y no una infracción administrativa, es decir, sí que se vería inmerso en el proceso penal pero no conlleva una sanción administrativa.

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

o drogas) que aumentan el riesgo en la conducción²³. Y en cuando al segundo concurso del delito de conducción sin tener permiso de conducir (art 384 CP) igualmente nos encontramos ante un concurso ideal de delitos del art 77 CP, pero con la diferencia que, en este caso, el hecho de conducir sin cumplir con los determinados requisitos legales no supone por sí misma una conducta especialmente peligrosa para la seguridad vial.

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

Un elevado número de accidentes de tráfico tiene como detonante el consumo de alcohol, esto sigue siendo motivo de preocupación, la campaña realizada por la Dirección General de Tráfico (DGT) “tolerancia cero” entre los días 14 y 20 de diciembre de 2015 muestra que de los 1.679 conductores sometidos al test salival 570 dieron resultado positivo en drogas, es decir, el 35%. En lo referente al alcohol muestra que de las 154.474 pruebas de alcohol realizadas 1.758 conductores dieron positivo²⁴, el objetivo de la campaña era alejar de la carretera a los conductores que habían consumido alcohol o drogas debido al gran número de accidentes y siniestros ocasionados y además se necesita concienciar a la sociedad de que los infractores no sólo ponen en peligro su vida y la de los ocupantes del vehículo, sino de todo aquel que encuentran en la vía pública.

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

- A) delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas (art 379.2.1).
- B) delito de conducir con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro (art 379.2.2).

²³ Artículo 77.1. CP: “Lo dispuesto en los dos artículos anteriores no es aplicable en el caso de que un solo hecho constituya dos o más delitos, o cuando uno de ellos sea medio necesario para cometer el otro”.

²⁴ Datos aportados por la DGT diciembre de 2015.

“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”.

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

La redacción de este artículo anterior a la reforma efectuada por la LO 15/2007 castigaba todo conductor en el que se apreciara que conducía bajo la influencia de las drogas o el alcohol de forma general mediante gestos, forma de caminar, hablar o mirar, con independencia de la tasa del alcohol (no ya de drogas) de tal forma que un conductor que por ejemplo no ha superado los límites que marca el art 20 del Reglamento General de circulación²⁵, podía ser castigado con la sola comprobación de los efectos que estas sustancias producen en la conducción (capacidad psicofísica del conductor), la Fiscalía General del Estado(FGE) en su instrucción 3/2006 decía que si la tasa de alcohol estaba entre los 0,4 y 0,6 en aire y 0,8 y 1,2 en sangre para poder dirigir estos hechos al art 379 del CP eran necesarios los signos externos mencionados anteriormente (SUPRA)²⁶. Todo esto queda plasmado en la reforma efectuada en 2007 que construye la norma de una manera más precisa en la que se castiga la conducción con una tasa de alcohol en aire respirado superior a 0,60 mg por litro en aire o 1.2 g por litros en sangre, con independencia de que esta tasa de alcohol afecte o no a la conducción, cosa que no ocurría con la anterior reforma 15/2003²⁷.

En resumen, tras la reforma del 2007 podemos encontrar tres niveles de intervención: el primero se sitúa en la infracción administrativa, el segundo lo podemos encontrar en el primer inciso del art 379.2 en el que es preciso rebasar la tasa administrativa y además una comprobación sobre los efectos del alcohol en el

²⁵ Artículo 20.1 del Reglamento General de Circulación: *“No podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial los conductores de vehículos ni los conductores de bicicletas con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,5 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 miligramos por litro”.*

²⁶ La instrucción 3/2006 se remite a la STS 11 de junio de 2001 FJ1: *“los tribunales entienden que a partir de determinado grado de alcohol en sangre queda superado el límite penalmente permisible en cuanto cualquier persona vería disminuida su capacidad de perfección, reflejos y en definitiva sus facultades para la conducción”.*

²⁷ REQUEJO CONDE,C. *Delitos relativos al tráfico viario*, Edit.Tirant lo blanch, Valencia,2011,pág.37.

conductor y el tercer nivel consiste en castigar toda conducta que supere las tasas de alcoholemia marcadas en el inciso segundo del artículo 379.2²⁸.

En cuanto a las últimas modificaciones sufridas en este artículo por el código penal, no han variado excepto en las penas, que se ha revisado para que sean más acordes a cada caso concreto.

Este delito consiste en conducir bajo los efectos del alcohol o drogas con unos síntomas evidentes de estos, es decir, mediante pruebas o instrumentos que acrediten estar bajo la influencia del alcohol o las drogas y para esto es necesario contar en el caso del alcohol con un aparato conocido como etilómetro, el cual debe estar debidamente homologado y pasar sus inspecciones y revisiones frecuentemente, el etilómetro cuenta con un margen de error que deberá descontarse dependiendo del tipo de aparato utilizado, si una vez descontado este margen de error el resultado es inferior a 0,60mg/l de aire respirado entonces los hechos no serán constitutivos de delito²⁹. En el caso del alcohol se verificará mediante el aire espirado y en el caso de las drogas mediante un test de saliva. *Los requisitos que configuran este tipo son, primero, conducir un vehículo a motor por una vía pública bajo la ingestión de bebidas alcohólicas y segundo, una influencia concreta en la conducción que permita apreciar que efectivamente se está conduciendo bajo los efectos del alcohol en cuanto a la capacidad sensorial y de reacción.*³⁰ Este delito requiere no solo la presencia del alcohol sino además que este influya en la conducción y de esta forma se vea lesionado el bien jurídico³¹.

A diferencia del alcohol en el que si existe una tasa fijada, en las drogas esto no ha sido posible ya que no existe un acuerdo sobre los niveles de concentración de estas sustancias y a partir de cuándo afectan a la seguridad vial, por lo tanto se hace mención a ellas por la presencia de estas en el organismo, con independencia de su nivel de concentración y al igual que en los controles de alcohol es posible si el conductor así lo solicita, una prueba de contraste de sangre u orina en el hospital.

²⁸ AGÜERO RAMÓN-LLÍN, E., HIDALGO DE MORILLO JIMÉNEZ, A., LANZAROTE MARTÍNEZ, P., & PRIETO GONZÁLEZ, H. M. *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*. Edit. Comares, Granada 2012, pág.72.

²⁹ Estos aparatos de medición deberán cumplir los requisitos establecidos por la O.ITC/3707/2006 de 22 de noviembre.

³⁰ SAP de Madrid de 5 de febrero de 2009.

³¹ SAP de Barcelona de 23 de junio de 1999.

Así pues se puede resumir que en este primer inciso del artículo 372.2 la tasa de alcoholemia del sujeto varia en cuanto a la cantidad ingerida por este, los síntomas que presenta (la forma de hablar, dilatación de pupilas, forma de caminar, aliento, euforia...), la forma de conducir (muy rápida o muy lenta, haciendo zigzag, invadiendo el carril contrario...) y por último en cuanto a la forma de declarar del conductor e incluso su negativa a las pruebas de alcohol o de drogas.

Tabla 3. Tasas máximas de alcohol permitidas para conducir y sanciones³²

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

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

B) Delito de conducción con una tasa de alcohol en aire respirado superior a 0,60mg por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1.2g por litro (379.2.2).

En esta segunda modalidad, en contraposición a la anterior, es suficiente con superar los márgenes marcados para que la actuación sea considerada delito, aunque las condiciones físicas no se vean afectadas para poder conducir. Así en este segundo inciso deberán tenerse en cuenta las pruebas realizados por el etilómetro, en concreto dos como garantía para el interesado (la segunda pasados diez minutos de la primera) y en el caso de que la

³² <http://www.dgt.es/es/prensa/notas-de-prensa/2015/20151224-2-328-conductores-detectados-volante-habiendo-consumido-alcohol-drogas.shtml> (Consulta en línea 10 de Abril de 2016).

segunda arroje un resultado menor al marcado en la primera prueba y al previsto en la norma, entonces es cuando debe acudir al primer inciso del artículo 379.2. Si la persona así lo exige, se podrán repetir las pruebas en el hospital mediante un análisis de sangre, orina etc. Pero siempre y cuando ya se haya realizado su verificación mediante aire respirado, ya que no es una opción de la persona poder elegir entre las dos pruebas. Si como resultado la prueba de alcoholemia da un resultado menor a la tasa objetiva y el alcohol no influye en la conducción entonces se remiten las actuaciones a la vía administrativa. En todo caso la obtención de estas pruebas ha de hacerse respetando todas las garantías legales, tal y como establece numerosa jurisprudencia del Tribunal Constitucional, por ello deben constar todas las notas en el atestado que se incorporará a los autos junto con la declaración de los agentes, la medición hecha por aparatos utilizados, el grado de afectación etc.

La naturaleza de este delito reside en ser un delito de peligro abstracto en el que concurre el dolo pues es necesaria la voluntad y conocimiento por parte del sujeto, se trata de un supuesto de *actio liberae in causae* en la que el dolo se realiza en el momento en el que la persona bebe o consume drogas sabiendo que después va a conducir un vehículo, lo que deja fuera la posible comisión imprudente y además ambas conductas, tanto la del 379.2.1 y 379.2.2 se ven afectadas por la regla concursal del artículo 382 cuando produzcan un resultado lesivo³³. También son acumulables en concurso ideal o medial con otro tipo de delitos como por ejemplo con el delito de conducción a velocidad excesiva (concurso de leyes) o con el delito de conducción temeraria (concurso de leyes), también con el delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia (concurso real), y por último el delito de conducción ilegal (concurso ideal). Es posible que en este delito se aprecie la tentativa como por ejemplo cuando un conductor con signos de embriaguez o de estar bajo los efectos de las drogas no consigue poner el vehículo en marcha pero lo conduce en punto neutro o lo arranca pero no llega a desplazarse, o lo arranca pero sin llegar a suponer un peligro, lo cual hay que aclarar que si la persona está apoyada al volante pero sin llegar a encender el motor no constituye delito ni hará falta la prueba de alcoholemia³⁴. Constituye también la tentativa cuando no se llega a poder salir del estacionamiento o no circule por vía pública.

³³ Artículo 382 CP: “Cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces o Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado”.

³⁴ SAP de Madrid de 5 de Febrero de 1999.

Por otra parte, en cuanto a la posibilidad de eximente, la atenuante de los artículos 20.1, 20.2, 21.1, 21.2 y 21.6 del código penal no es posible contemplarla en este delito, pues la ingesta de alcohol constituye precisamente el elemento del tipo.³⁵ Finalmente y en cuanto a la pena si esta es superior a dos años llevará consigo la pérdida de vigencia del permiso de conducir.³⁶

2.3.3 Delito de conducción temeraria (Art 380 CP).

Nos encontramos ante un delito que se ha ido concretando y modificando a lo largo de los años, la reforma de 2003 contenía dos párrafos, el primero de ellos se mantiene igual con la reforma efectuada en 2007, pero en el segundo párrafo se puede observar que la norma no aparecía de forma específica lo que permitía dejar abierto el parrado primero para otros tipos de conductas temerarias, este segundo párrafo decía así:

“En todo caso, se considerará que existe temeridad manifiesta y concreto peligro para la vida o la integridad de las personas en los casos de conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas con altas tasas de alcohol en sangre y con un exceso desproporcionado de velocidad respecto de los límites establecidos”³⁷.

Pero con la reforma llevada a cabo en 2007 si se especifica quien comete el delito en el párrafo primero:

“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”.

Como se puede apreciar únicamente puede ser autor aquella persona que maneja el vehículo, lo que no excluye que otras personas puedan participar en el delito como coautores o inductores³⁸ y como ejemplo tenemos la Sentencia de la Audiencia Provincial

³⁵ Artículo 67 CP: *“Las reglas del artículo anterior no se aplicarán a las circunstancias agravantes o atenuantes que la Ley haya tenido en cuenta al describir o sancionar una infracción, ni a las que sean de tal manera inherentes al delito que sin la concurrencia de ellas no podría cometerse”.*

³⁶ Artículo 47.3 CP: *“Cuando la pena impuesta lo fuere por un tiempo superior a dos años comportará la pérdida de vigencia del permiso o licencia que habilite para la conducción o la tenencia y porte, respectivamente”.*

³⁷ Modificación publicada el 26/11/2003, en vigor a partir del 01/10/2004.

³⁸ Artículo 28 CP: *“Son autores quienes realizan el hecho por sí solos, conjuntamente o por medio de otro del que se sirven como instrumento.*

También serán considerados autores:

de Barcelona que considera al acusado como cooperador necesario del delito de conducción temeraria y de lesiones a consecuencia de una carrera ilegal que mantenían el acusado y el conductor fallecido, pues competiría con este creando una situación de peligro y aunque el acusado no chocara contra nada ni nadie si es causante de las lesiones del otro pues en ese momento no debía adelantar y menos entrar en un “pique” con el otro conductor fallecido³⁹.

Y en su párrafo segundo: “*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*” (artículos 379.1 y 379.2.2). Con esta nueva reforma se reduce el número de conductas punibles, y tiene como inconveniente su remisión al art 381 por lo que los tribunales han calificado este párrafo como “confuso, innecesario y ambiguo”. Pues bien, este delito vendría constituido por:

- Conducción a velocidad excesiva, rebasar en más de 60km/h en vía urbana o de 80 km/h en vía no urbana a la permitida reglamentariamente.
- Además por conducir con una tasa de alcohol en sangre superior a 1.2 gramos o de 0.60mg en aire.

Por otra parte, no podemos excluir otros supuestos de conducción con temeridad ya que con ellos también se omite observar la diligencia debida, ignorando las reglas que regulan el tráfico, estos delitos no es posible enmarcarlos dentro del delito de conducción con manifiesto desprecio por la vida de los demás del art 381 CP, tales delitos son:

- Conducción a velocidad excesiva por el arcén de una vía cuando esta tiene mucho tráfico (STS 2251/2001, de 29 de noviembre).
- Conducir con un ciclomotor por la vía urbana haciendo caballitos y zigzag (SAP de Barcelona de 17 de septiembre de 2001, Sec. 10^a).
- Manejar de forma peligrosa provocando así que tanto conductores como peatones tengan que realizar un giro brusco para apartarse de la vía, así tenemos por ejemplo un conductor que conducía en sentido contrario y tumbando las balizas haciendo que los trabajadores de

a) *Los que inducen directamente a otro u otros a ejecutarlo.*

b) *Los que cooperan a su ejecución con un acto sin el cual no se habría efectuado”.*

³⁹ SAP de Barcelona de 20 de junio de 2008, sec.7^a.

conservación de la vía tuvieran que apartarse para no ser atropellados (SAP de Albacete de 26 de febrero de 2008).

- Subirse a la acera para acceder a un parque y después incorporarse de nuevo a la vía obligando a un conductor a realizar una parada brusca (SAP Madrid de 31 de enero de 2008).

- Saltarse señales como pueden ser el ceda el paso, stop, semáforos, controles de velocidad o alcoholemia (SAP de Sevilla de 4 de septiembre de 2006 y SAP de León de 12 abril de 2007).

- Conducir sin las luces puestas, sin abrocharse el cinturón de seguridad o bajo los efectos de las drogas o el alcohol provocando de esta forma un choque (SAP de la Rioja de 17 de abril de 2008).

- Realizar adelantamiento en línea continua y a gran velocidad (SAP de Madrid de 26 de julio de 2009).

- Carreras ilegales en vías urbanas a una excesiva velocidad y chocando contra una señal de tal forma que esta cae encima de un peatón dejándolo inconsciente y pasando el otro compañero de competición por encima suyo provocándole la muerte (SAP de Vizcaya de 10 de julio de 2007).

- Y en definitiva todas aquellas acciones que no encajen en la modalidad de conducción con manifiesto desprecio por la vida de los demás, de esta forma estas podrían encuadrarse dentro del tipo genérico del art 380.1 en el que caben todos los supuestos que puedan desencadenar una conducción temeraria.

En conclusión, el legislador deja claro que las conductas del art 379.1 y 379.2.2 son por su propia peligrosidad conducciones con temeridad manifiesta que han de encuadrarse en el art 380.2 pero que no son los únicos supuestos de conducción temeraria ya que podemos encontrar una infinidad como los anteriormente mencionados. Por otra parte, el hecho de incluir estas otras conductas no vulnera el principio de legalidad ya que como dije SUPRA esta norma contiene dos párrafos, el primero no contiene ninguna limitación y el segundo, aunque contenga una especificación referente a los artículos 379.1 y 379.2.2 si solo nos centramos en estos, el tipo del 380.1 carecería de sentido.

Por otra parte, nos encontramos ante un delito de peligro concreto, ya que el peligro forma parte del tipo y se pone en riesgo la vida o integridad física y tiene bastantes posibilidades de que se produzca un resultado lesivo. No cabe en este tipo penal la conducción temeraria imprudente pues el tipo requiere que el conductor tenga conciencia de que con su forma de conducir crea un peligro⁴⁰ y tampoco cabe la tentativa ya que no existen actos preparatorios del delito, por lo que habrá que probar la puesta en peligro concreta que no existirá cuando el conductor viaja solo o no se encuentra con nadie en la vía.

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

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

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

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

La ley orgánica de 3/1989 de 21 de junio introduce por primera vez este precepto en el artículo 340 bis d), como delito denominado “kamikaze o suicida” por razones de política criminal pues se había disparado la alarma social de los accidentes producidos por

⁴⁰ STS de 1461/2000 de 27 de septiembre en la que se establece que este delito exige la presencia de de dolo de peligro.

conductores-homicidas que conducían a gran velocidad por el carril contrario poniendo en riesgo la vida de los demás⁴¹.

En el código penal del 95 lo podemos encontrar en el artículo 384 y decía lo siguiente: *“Será castigado con las penas de prisión de uno a cuatro años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a seis y hasta diez años, el que, con consciente desprecio por la vida de los demás, incurra en la conducta descrita en el artículo 381”*.

Con la reforma llevada a cabo por la LO 15/2007 se desplaza este delito al art 381, se lleva a cabo un endurecimiento de las penas y reemplaza la expresión “consciente” por “manifiesto” desprecio, dejando claro que además de conducir con temeridad debe concurrir con manifiesto desprecio de la vida de los demás. La última reforma que se ha efectuado a este tipo penal hasta la actualidad es la llevada a cabo por la LO 5/2010, de 22 de junio pasando la pena accesoria del decomiso de ser únicamente de este delito a configurarse como una pena accesoria aneja a cualquier delito contra la seguridad vial (remisión al art 127 CP que trataré más adelante).

En nuestro código penal vigente podemos encontrarlo redactado de la siguiente manera:

“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.

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”.

Nos encontramos ante un delito mucho más grave que el anterior (380 CP), por lo que podríamos considerarlo el tipo agravado de la conducción temeraria. En este delito se incluye tanto la tradicional conducta del conductor suicida (homicida) como las mencionadas en los artículos anteriores, tales como: conducir borracho, con exceso de velocidad, conducir por el carril contrario, mantener en la carretera carreras ilegales, eludir un control policial, conducir sin luces, saltarse las señales entre muchas otras. Por otra parte, es un delito de propia mano en el que el sujeto activo es el conductor y caben otras

⁴¹ REQUEJO CONDE, C. Delitos relativos al tráfico viario, Edit.Tirant lo blanch, Valencia, 2011, pág. 63.

formas de participación a parte de la autoría mediata por ejemplo en el caso de una apuesta, la persona con la que esta se realiza puede ser considerada inductor⁴²

En este tipo penal podemos encontrar dos situaciones de peligro:

- La puesta en peligro de la vida o integridad de las personas (primer inciso).
- Sin puesta en peligro de la vida o integridad de las personas (segundo inciso).

En todos los delitos contra la seguridad que hasta ahora he analizado el tipo subjetivo lo constituye la conciencia y voluntariedad de infringir la norma pero no la conciencia y voluntad de producir el posterior resultado lesivo que le será imputado a título imprudente, cosa que no ocurre en este delito en concreto pues la expresión manifiesto desprecio por la vida de los demás abarca tanto el dolo de infringir la norma con conciencia y voluntariedad como el posterior resultado lesivo, es decir, la persona acepta el resultado final que puede ocurrir con su infracción.⁴³

En la expresión con manifiesto desprecio por la vida de los demás podemos encontrar la diferencia con el artículo anterior (art 380 conducción temeraria) pues se puede ver un mayor reproche, así como la exigencia de la norma de castigar incluso cuando no se ha producido el peligro (art 381.2) pues se entiende que si la persona conoce el riesgo debe conocer también el resultado que ese riesgo produce sobre la vía.⁴⁴

Pues bien, con todo ello, cabe mencionar que nos encontramos ante un delito de peligro concreto, en el primer inciso del artículo podemos ver como el tipo exige la conciencia y voluntad de poner en riesgo la vida o integridad de las personas, requiriendo para ello una tentativa de homicidio con dolo eventual de muerte o lesiones (opinión de la doctrina

⁴² LAMARCA PÉREZ, C., ALONSO DE ESCARAMILLA, A., MESTRE DELGADO, E., & RODRIGUEZ NÚÑEZ, A. *Delitos: La parte especial del Derecho penal*, Edit.Colex, Madrid, 2015, pág.686.

⁴³ Establece la STS sala 2º de 1 de abril de 2002 (FJ1º) que el dolo debe abarcar tanto la conciencia y voluntad de infringir la como también el resultado producido, a diferencia del resto de delitos contra la seguridad vial.

⁴⁴ AGÜERO RAMÓN-LLÍN, E., HIDALGO DE MORILLO JIMÉNEZ, A., LANZAROTE MARTÍNEZ, P., & PRIETO GONZÁLEZ, H. M. *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*. Edit. Comares, Granada 2012, págs. 144-148.

mayoritaria), por lo que se infringe la norma de tráfico y se produce el resultado lesivo⁴⁵. Este delito se aplica a conductas que pueden configurarse como una tentativa de homicidio (ya sean consumados o solo intentadas) que en el caso de producir muertes o lesiones serán imputables en su forma dolosa, conductas como:

- Realizar un giro brusco en mitad de la carretera y obligando con ello a los demás usuarios de la vía a frenar en seco para evitar un choque (SAP de Valladolid de 9 de enero de 2009).
- Conducir el vehículo hacia agentes de la policía, dando un volantazo y de esta forma provocar que uno de los agentes que circulaba en moto chocara con la vianda de la carretera y causándole la muerte (SAP de Zamora de 23 de diciembre de 2009).
- Conducir borracho en sentido contrario provocando la muerte del conductor que venía de frente (Juzgado de instrucción nº4 de Torremolinos, Málaga).

Sentencias representativas donde se discute si a raíz de los hechos debe o no apreciarse el delito de conducción suicida:

-Si se aprecia conducción suicida en la STS de 8 de octubre de 2010 (sala 2ª) en la que el conductor circulaba por la vía en dirección contraria y colisiona contra un vehículo ocasionando la muerte de sus dos ocupantes y a la vez causando lesiones a dos personas que viajaban en moto. De los hechos probados se puede ver como el sujeto conocía el riesgo y lo aceptaba. El tribunal estimó que el acusado actuó con dolo eventual pues era muy alta la probabilidad de que con su actuación causara la muerte o lesiones a cualquier persona que circulara la vía, pero finalmente se absuelve al acusado del delito de conducción temeraria en concurso ideal con dos delitos de homicidio y dos delitos de lesiones debido a que concurre la eximente completa de alteración psíquica.

-No se aprecia conducción suicida en la STS de 29 de enero de 2015 en relación con la SAP de 21 de noviembre de 2013 en la que el acusado después de una acalorada discusión con sus amigos se introduce con estos en el coche y a raíz de su enfado pone en marcha el vehículo y de forma temeraria se precipita cayendo al mar con todos sus ocupantes a pesar de que estos le decían que frenara. El conductor a su vez superaba los límites de alcohol (0.63 mg/l en aire respirado). Finalmente se condena al acusado como autor de un delito

⁴⁵ SAP de Zamora de 13 de diciembre de 2009 “*el dolo abarca no solo la infracción de la norma de cuidado, sino también su eventual resultado*”.

contra la seguridad del tráfico por conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas, otro de conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida de los demás y autor de las lesiones causadas con lo cual existe dolo de realizar el hecho descrito y reviste la modalidad de dolo eventual. Esta sentencia fue recurrida en casación y es anulada condenándolo por cuatro delitos de homicidio tentado concurriendo la circunstancia de embriaguez dejando sin efecto la condena del art 381.

El segundo inciso no requiere la puesta en peligro concreto, sino que se trata más bien de un acto preparatorio del delito contra la vida o la integridad física de las personas es por ello que su pena es menor a la del primer inciso.

Tabla 4. La conducción temeraria con concreto o no peligro para la vida o la integridad de las personas⁴⁶.

		CONCRETO PELIGRO VIDA O LA INTEGRIDAD PERSONAS		SI	NO	MANIFIESTO DESPRECIO VIDA DE LOS DEMÁS		SI	NO	PELIGRO VIDA O LA INTEGRIDAD PERSONAS	SI	NO	381,1 C.P.	381,2 CP
						379,1 C.P. Y 379,2 INC.2º	380,1 CP							
CONDUCCION TEMERARIA(a)	SI	NADA		NO	SI	NO	380,1 C.P.(b)	NO	D. RGCir (c)					
	NO													

Por último, si en el momento de los hechos en una persona concurre una anomalía o una alteración psíquica puede llegar a apreciarse la eximente incompleta de alteración psíquica del art 21.1 CP en relación con el 20.1 CP, pero para ello debe existir un diagnóstico de esta afección, así como comprobar que esta anomalía altera las facultades de comprensión de la ilegalidad de la conducta y llevará consigo la rebaja de la pena en uno o dos grados. Si por el contrario la afección es tal que anula la capacidad de comprensión del sujeto este será inimputable y absuelto conforme al art 20.1 así como la aplicación de una medida de seguridad como puede ser el internamiento en un centro médico⁴⁷.

2.3.5 Regla concursal (Art 382 CP).

“Cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces o Tribunales

⁴⁶ ANGOSTO IZQUIERDO, S. *manual policial delitos contra la seguridad vial*, Murcia, pág.10.

⁴⁷ En relación a este tema podemos encontrar la STS de la sala 2º de 8 de octubre de 2010 en la que el conductor padecía de esquizofrenia y su conducción anómala se debía a que según el “estaba rodando una película de acción” se apreció una eximente incompleta de enajenación mental.

apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado”.

Este artículo regula las conductas en las que se produce una situación de peligro y un resultado lesivo, anterior a la reforma de 2007 este delito se ubicaba en el art 383 del CP, el legislador consideraba el concurso entre el delito de peligro y el resultado producido como concurso de normas caracterizado por la absorción de la infracción menos grave por la más grave aplicando únicamente esta última, pero esto no estaba bien visto por gran parte de la doctrina ya que el delito de peligro se veía absorbido por el delito de resultado por ejemplo en el caso de un conductor que circula bajo los efectos del alcohol y produce varias muertes, pues bien, en aplicación de este artículo solo tendríamos en cuenta la infracción más gravemente penada que en este caso es la de homicidio imprudente y quedaría impune el delito de conducción bajo los efectos del alcohol o conducción temeraria, es decir, solo se condena uno de ellos por delito imprudente.

Con la actual regulación pasamos del concurso de normas o leyes, que castigaba el delito más grave, a un concurso de delitos (ideal o medial) que castiga la infracción más gravemente penada en su mitad superior, tanto a título de dolo como de imprudencia y el resarcimiento de la responsabilidad civil originada. Sin embargo, la no remisión al art 77 CP (regula el concurso ideal), impide la aplicación de las reglas de este y de los límites que establece para los supuestos en los que la pena resulte superior a la que correspondería aplicar si las infracciones se penaran por separado⁴⁸.

La reforma llevada a cabo con la LO 15/2007 introduce las siguientes novedades:

- Se abandona el concurso de normas por el concurso ideal, esta es quizás la novedad más importante.
- Infracción más gravemente penada aplicando la pena en su mitad superior: se produce una acumulación de penas, es un sistema más agravado que el del anterior art 383.

⁴⁸ SANZ MULAS, N., *Los delitos contra la seguridad en el tráfico. El inmutable alejamiento del principio de lesividad penal*, en dos décadas de reformas penales, 20 congreso universitario de alumnos de derecho penal, Edit. Comares, Granada, 2008, pág.68.

- Exigencia de resultado lesivo “*constitutivo de delito*”, es decir dejando fuera los que sean constitutivos de faltas⁴⁹.

- Se encuentran dentro de esta regla concursal los delitos de conducción con velocidad excesiva o elevada, conducción bajo los efectos del alcohol o drogas, de conducción temeraria y con manifiesto desprecio por la vida de los demás. Pero se excluyen otras como la conducción sin carné (384 CP), grave riesgo para la seguridad (385 CP) que a partir de ahora serán concurso ideal con los delitos de resultado.

- Desaparece la regla de determinación de la pena que permitía a los jueces establecerla según su prudente arbitrio.

- La LO 5/2010 introduce una rebaja de la pena (art 385 ter) en los delitos de peligro concreto como conducción bajo los efectos del alcohol o drogas, con exceso de velocidad, ante la negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia, conducir sin carné o con grave riesgo para la circulación cuando el riesgo causado sea menor según lo dispuesto en el art 66 CP ateniendo al número de víctimas y al peligro creado. Con la rebaja de la pena quiere decir la pena de prisión, no la de multa o trabajos en beneficio de la comunidad⁵⁰.

Una cuestión dudosa es la de que concurso aplicar cuando nos encontramos ante una pluralidad de resultados mortales o lesivos, la solución sería por un lado un concurso ideal de estos resultados según las reglas del art 77CP y por otro concursar la pena obtenida de estos con el delito de peligro aplicando ahora si el 382 CP.

2.3.6 Delito de negativa a someterse a las pruebas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas siendo requerido por agente de autoridad (Art 383 CP).

Antes de la reforma de la LO 15/2007 este delito no tenía autonomía plena sino más bien el art 380, que era el que tipificaba este delito, hacia una remisión al delito de desobediencia

⁴⁹ Esto ya no supone un problema debido a que las faltas han desaparecido del código penal con la nueva reforma llevada a cabo por la LO 1/2015 de 30 de Marzo, ahora se tipifican algunos como delitos leves y otros directamente pasan a la vía administrativa.

⁵⁰ REQUEJO CONDE, C. Delitos relativos al tráfico viario, Edit.Tirant lo blanch, Valencia, 2011, págs.70-79.

del art 556 del código penal⁵¹, y apoyándose en la doctrina que el TS establecía en la sentencia de 9 de diciembre de 1999^e. Este delito era de aplicación cuando la prueba de alcohol en el sujeto estuviera destinada precisamente a comprobar la influencia del alcohol en la conducción, si por el contrario no se observaba la influencia del alcohol no se aplicaba el citado precepto y solo se sancionada la infracción administrativa de negativa someterse a las pruebas de alcoholemia del 21.d del RD 1428/2003, Reglamento General de Circulación. Con la reforma operada en 2007 lo podemos encontrar en el artículo 383 del código penal como un tipo autónomo y gozando de penalidad propia:

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

De este artículo caben dos posibles interpretaciones:

- Que el artículo 383 se aplica solo en los casos de presunta infracción penal del art 379 (conducir bajo los efectos del alcohol o drogas) y 380 (conducción temeraria), es decir no se aplica en los casos en los que el conductor no evidencie síntomas de los anteriores delitos, pues su conducción es correcta tan solo que comete una desobediencia a la autoridad⁵².
- Por el contrario, otra posible interpretación, se decanta por la aplicación del art 383 a todos los casos de negativa a someterse a la prueba, ya sea por razones de prevención general o de presunta infracción penal. La sentencia de la AP Madrid de 16 de diciembre de 2008 indica que este tipo requiere: *“una negativa clara e inequívoca, o tácita o inferida de actos concluyentes a someterse a la práctica de las pruebas con independencia de que haya o no síntomas de embriaguez o el conductor se encuentre implicado en un accidente etc.”*⁵³.

⁵¹ Artículo 556: “1. Serán castigados con la pena de prisión de tres meses a un año o multa de seis a dieciocho meses, los que, sin estar comprendidos en el artículo 550, resistieren o desobedecieren gravemente a la autoridad o sus agentes en el ejercicio de sus funciones, o al personal de seguridad privada, debidamente identificado, que desarrolle actividades de seguridad privada en cooperación y bajo el mando de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. 2. Los que faltaren al respeto y consideración debida a la autoridad, en el ejercicio de sus funciones, serán castigados con la pena de multa de uno a tres meses”.

⁵² Sentencia de la AP de Madrid de enero de 2008.

⁵³ REQUEJO CONDE, C. *Delitos relativos al tráfico viario*, Edit.Tirant lo blanch, Valencia, 2011, pag.81-86.

Una parte mayoritaria de la doctrina se decanta por aplicar la primera interpretación relativa al antiguo art 380 CP ya que venía exigiendo que existiera algún indicio, síntoma o signo previo al requerimiento por los agentes de que el conductor circulaba bajo los efectos del alcohol o las drogas, y además consideraban que la segunda opción contiene una interpretación inconstitucional pues en el caso de que los agentes comprueben una tasa y esta solo fuese ilícito administrativo, debido al hecho de castigar la desobediencia la persona incurre directamente en un ilícito penal, además el art 383 menciona las pruebas que deben realizarse para dejar constancia del grado de alcohol en el conductor, finalmente en el caso de no advertir tales síntomas, la negativa solo supondría una sanción administrativa. Sin embargo, en la actualidad existe una interpretación más amplia por parte de los jueces y tribunales aplicando la segunda opción, es decir, castigando al conductor por no someterse a las pruebas legalmente establecidas, aun cuando el conductor no presente síntomas de haber ingerido alcohol o drogas, o de haber cometido alguna irregularidad⁵⁴.

Otro de los debates que ha llegado a plantear este artículo es en relación al principio de proporcionalidad ya que este delito tiene una pena superior a la propia del delito de conducción bajo los efectos del alcohol o de las drogas (art 379 CP), cosa que el Tribunal Constitucional soluciona diciendo: *lo que se pretende es la reeducación y reinserción pues este peligro abstracto o remoto puede merecer un castigo mayor que el delito próximo, pues de plantarle cara al peligro abstracto se vería incrementado los casos en los que se da el peligro próximo*⁵⁵.

Nos encontramos ante un tipo doloso, este delito integra la negativa a someterse a las pruebas de alcohol o drogas tanto si se realiza la primera y este se niega a que se le haga la segunda, pues la prueba de detección alcohólica se conforma por dos aspiraciones en los etilómetros oficialmente autorizados⁵⁶, como si se niega a realizar la prueba de aire respirado queriendo que solo se le realice la de sangre, pues la prueba de análisis de sangre solo está prevista como derecho del sometido para contrastar los resultados obtenidos con

⁵⁴ Memento práctico penal, Edit. Francis Lefebvre, Madrid, 2011, pág.1364.

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

⁵⁶ Art 22 y 23 del Reglamento General de Circulación aprobado por el Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre.

el etilómetro(prueba de contraste)⁵⁷.La negativa puede ser tanto expresa como tácita. Sin embargo, no se estima delito del art 383 en los siguientes casos:

- Cuando la persona es condenada por un delito de conducción bajo los efectos de las drogas y anteriormente se negó a la prueba de alcoholemia.
- Cuando los agentes no han informado al sujeto de las consecuencias que conlleva negarse a las pruebas.
- Cuando el conductor no lo ha entendido bien (error de prohibición por ejemplo de un conductor extranjero que no entiende bien el idioma).
- Cuando no se llegó a realizar la prueba.
- Cuando por enfermedad, dolencias o lesiones no sea posible realizar las pruebas, en este caso el personal del centro hospitalario debe decidir las que deben ser llevadas a cabo.

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

Por otra parte, la SSTC de 2 de octubre y de 18 de diciembre de 1997 analizaron este artículo y concluyeron que:

- La aspiración de aire con el alcoholímetro no supone una declaración del sujeto y por lo tanto tampoco vulnera sus derechos.
- La norma tiene carácter preventivo y sancionador.
- No es inconstitucional supone un sometimiento justificado a las normas que la policía puede exigir en controles preventivos, por lo tanto, no vulnera el derecho a no declarar (17.3 CE) y a no declararse culpable (24.2 CE)⁵⁸.

⁵⁷ Art 23.3 RGCir.

En el ámbito objetivo del delito, se precisa que el requerimiento sea por un agente de la autoridad que sea competente, se encuentre en el ejercicio de sus funciones y además le explique al sujeto la causa del requerimiento, así como lo que puede suceder si se niega a estas.

2.3.7 Delito de conducir sin carné (Art 384 CP)

Este artículo se introdujo por la LO 15/2007 ya que en la redacción anterior no aparecía este delito como tal, sino que podía encuadrarse dentro del de desobediencia⁵⁹. Sin embargo no se trata de una norma de la actualidad, ya que se tiene conocimiento de ella desde el código penal de 1928⁶⁰ y esto estuvo así hasta 1932, luego en la ley 122/1964 de 24 de diciembre sobre uso y circulación de vehículos a motor tipificaba el quebrantamiento de condena, posteriormente en la ley 3/1967 de 8 de abril, después con la Ley Orgánica 8/1983 se destipificó este delito pasando a ser un ilícito administrativo y finalmente en la ley 15/2007 de conformidad con la Ley 17/2005 de 19 de julio que introdujo el carnet por puntos.

La LO 5/2010 prevé como alternativas la pena de prisión, multa y trabajo comunitario y no como ocurría con la anterior redacción que solo eran alternativas las dos primeras. Por lo tanto, hasta la actualidad el precepto está redactado de la siguiente forma:

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.

⁵⁸ GARCÍA VALDÉS, C., MESTRE DELGADO, E., & FIGUEROA NAVARRO, C. Lecciones de Derecho penal: parte especial, Edit. Edisofer, Madrid, 2015, pág. 220.

⁵⁹ Art 384 LO 15/2007: *El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días. Las mismas penas se impondrán al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.*

⁶⁰ Código Penal de 1928, Art 574: *“pena de dos meses y un día a un año de prisión y multa de 1000 a 3000 pesetas al que condujere los vehículos o aparatos de locomoción para cuya conducción se necesite aptitud determinada, sin certificación que lo acredite”.*

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.

Para poder llevar a cabo la conducción, es necesario contar con una previa autorización esta es concedida por la administración a través de la Jefatura de Tráfico tras la superación de unas pruebas teórico-prácticas en un establecimiento homologado y con permisos para impartir las clases. Pero esto no es todo, sino que una vez obtenido el permiso de conducir, es necesario renovarlo con el paso de los años siendo necesaria su renovación para que este tenga validez. Por otra parte, nos encontramos ante una norma penal en blanco por lo que es necesaria su remisión al ámbito administrativo de la seguridad vial⁶¹. Dentro de este delito se pueden encontrar las siguientes modalidades:

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

A) Pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida de la totalidad de los puntos asignados legalmente:

La ley de 19 de julio de 2005 introdujo el sistema del carné por puntos, el fin primordial de esta ley era reducir el número de siniestros y de infracciones cometidas por los conductores ya que con la suma de infracciones y la pérdida del crédito en puntos podía llegar a perderse el permiso de conducir. El Anexo II de la LTSV aparece el listado con las infracciones que causan la pérdida de puntos, así como los puntos que se pierden. Como elemento objetivo se requiere que el conductor haya realizado una o más infracciones que hayan sufrido una sanción administrativa de retirada del carné, así como la constancia de la firmeza administrativa de la resolución por la que se declara la pérdida de vigencia del permiso por no tener puntos, debiendo requerirse el expediente administrativo. Como elemento subjetivo se requiere el dolo del sujeto consciente de la infracción que ha cometido y que esta le haya sido notificada (garantía del procedimiento). Las personas que

⁶¹ Memento Práctico Penal, Edit. Francis Lefebvre, Madrid, 2011, pág.1364.

sufren la retirada del carné, para volver a obtener el permiso de conducir deberán llevar a cabo de nuevo las pruebas teórico-prácticas, así como un curso de reeducación vial. Algunos conductores han intentado evitar la retirada negando que actuaban con dolo pues no eran conscientes de que se les fuera a retirar el carnet, por ejemplo en la SAP de Girona de 19 de octubre de 2009 en la que el conductor alegaba que no era consciente de la privación del carnet ya que no había sido notificado, en este caso se da la existencia de un error de tipo que excluye el delito, por ello es muy importante notificar personalmente la resolución administrativa⁶², también se puede encontrar el caso de personas que recurren el acto administrativo y solicitan como medida cautelar que se les suspenda la retirada del carnet, en este caso sería un error de prohibición y se pueden encontrar formas de resolverlo muy dispares como la que establece la SAP de Zaragoza de 16 de junio de 2009, que considera que es perfectamente posible que mientras se resuelve el recurso la persona pueda seguir conduciendo el vehículo, es lícito hasta que este sea resuelto. Sin embargo, la jurisprudencia del Tribunal Supremo considera lo contrario y rechaza la suspensión del procedimiento considerando que la interposición de un recurso no impide su eficacia pues el delito existe al haberse realizado la conducta típica, siendo el juez el que deba pronunciarse sobre esto.

Finalmente, la Fiscalía General del Estado establece que solo debe admitirse el error en casos tasados ya que pueden llegar a darse actitudes fraudulentas por parte de los conductores.

B) Privación del carné por decisión judicial cautelar o definitiva.

Dentro de esta norma podemos encontrar dos supuestos:

- Por un lado, la conducción tras haber sido privado del permiso o licencia cautelarmente: es ordenada discrecionalmente por el juez ante la comisión de un delito contra la seguridad vial. El documento en el que consta este hecho se incorpora al proceso y se comunica al organismo administrativo que lo expidió en su día.
- por otro lado, la conducción quebrantando una condena: supone la privación del carné de conducir durante un tiempo determinado, que nunca será permanente, en

⁶² SAP de Girona de 19 de octubre de 2009: se aplica el principio in dubio pro reo pues se considera insuficiente la notificación edictal.

una sentencia firme acordada por un juez. Además, puede tratarse de una privación del permiso por decisión judicial en un procedimiento penal como pena principal o privación del permiso por decisión judicial en un procedimiento contencioso-administrativo. Una vez el sujeto haya cumplido su condena, le será devuelto el permiso de conducir. Cuando la pena impuesta sea por tiempo superior a dos años conllevará la pérdida de vigencia del carné de conducir, teniendo el sujeto que obtenerlo de nuevo. Dentro de este delito cabe plantearse dos preguntas:

- ¿Comete un delito la persona que ha sido condenada a la privación del carné de conducir por un tiempo superior a dos años y cumplida la condena vuelve a conducir habiéndole vencido este y necesitando examinarse de nuevo para volver a obtenerlo? Una parte de la doctrina entiende que si se comete el delito ya que esta circunstancia se encuentra incluida dentro del art.384.1 de conducir con pérdida de vigencia del carné por haber perdido los puntos⁶³. Otra parte de la doctrina entiende lo contrario, la persona no comete ni el delito del art 384.1 pues esta es una modalidad exclusiva para la pérdida de vigencia del carné por haber perdido los puntos ni el del 384.2 pues esta requiere la privación por decisión judicial y si la persona ya ha cumplido su condena y conduce sin haber obtenido de nuevo el permiso no puede volver a quebrantar una pena ya cumplida.
- ¿podría darse el concurso entre el 384.2 con el delito de quebrantamiento de condena del artículo 468 CP cuando la persona vuelve a conducir no habiendo cumplido aún la condena? También se puede encontrar aquí dos opiniones, la primera establece un concurso de normas en la que prevalece

⁶³ BERNAL MARTÍN, “comentario del artículo 384 del Código Penal” en www.westlaw.es, BIB 2008/1023. Pág.4.

el art 384.2 y otra el concurso ideal entre el quebrantamiento del art 468⁶⁴ y el art 384.2⁶⁵.

C) No haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción:

En este caso se trata de proteger la seguridad vial en casos en los que el conductor no es que conduzca sin puntos o bajo una medida cautelar o definitiva que le prohíba durante un tiempo conducir (quebrantamiento de sanciones, penas o medidas cautelares) sino que directamente este nunca ha obtenido el permiso, por lo que está inhabilitado administrativamente para llevar a cabo la conducción. Este delito abarca dos modalidades, la conducción de vehículos sin permiso de conducir por no haberlo obtenido nunca y la conducción de otro tipo de vehículos cuando solo se tiene la licencia sobre uno (por ejemplo se tiene permiso para conducir un turismo tipo B y se conduce un camión tipo C), este último caso plantea problemas ya que existen sentencias contradictorias pues unas consideran que se encuentra dentro del tipo del art 384 y otras en cambio solo lo consideran sanciones administrativas, la opinión de la doctrina mayoritaria es que queda fuera del tipo penal la conducción con un permiso inadecuado al tipo de vehículo , lo que no lo salva de la infracción administrativa.

Por último, hay que añadir que queda fuera del ámbito penal de este artículo la conducción con el permiso caducado o con un permiso de otro país no válido en España (STS de 30 de diciembre de 2012 que declara que la conducción con licencia no homologada o caducada constituye solo una infracción administrativa), pues en estos casos nos encontramos ante una sanción administrativa y no penal⁶⁶.

⁶⁴ Artículo 468 CP: 1. *Los que quebrantaren su condena, medida de seguridad, prisión, medida cautelar, conducción o custodia serán castigados con la pena de prisión de seis meses a un año si estuvieran privados de libertad, y con la pena de multa de doce a veinticuatro meses en los demás casos.* 2. *Se impondrá en todo caso la pena de prisión de seis meses a un año a los que quebrantaren una pena de las contempladas en el artículo 48 de este Código o una medida cautelar o de seguridad de la misma naturaleza impuesta en procesos criminales en los que el ofendido sea alguna de las personas a las que se refiere el artículo 173.2, así como a aquellos que quebrantaren la medida de libertad vigilada [...]*

⁶⁵ REQUEJO CONDE, C. Delitos relativos al tráfico viario, Edit.Tirant lo blanch, Valencia, 2011, pág.114: considera la opción del concurso ideal de delitos como la más correcta entre las dos, pues se trata de bienes jurídicos muy distintos y carece de lógica aplicar el concurso de normas pues el art 384.2 subsumiría el desvalor de la conducta del art 468.

⁶⁶ LAMARCA PÉREZ, C., ALONSO DE ESCARAMILLA, A., MESTRE DELGADO, E., & RODRIGUEZ NÚÑEZ, A. Delitos: La parte especial del Derecho penal, Edit.Colex, Madrid, 2015, Pág.688.

2.3.8 Delito de ocasionar un grave riesgo para la circulación (Art 385 CP).

Este delito fue introducido por primera vez en la reforma del código penal de 1962, posteriormente quedaba recogido en el código penal de 1995, la reforma de 2003 solo incrementó la pena de multa, la última reforma de este delito es la que se realiza en el 2007. Resultan alternativas las penas de prisión o multa a la que se añade alternativamente la de trabajos en beneficio de la comunidad, quedando configurado de la siguiente forma:

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

Este delito se comete tanto mediante conductas activas como omisivas siempre que estas originen un grave riesgo para la circulación, es decir, crean un peligro, por lo que no basta la mera actividad o inactividad⁶⁷.

Nos encontramos ante una norma prevista para cualquier particular, es decir, no solo para los conductores, sino para cualquier usuario de la vía, como puede ser un peatón. No solo eso, sino que también puede ser cometido por los funcionarios, concesionarios, contratistas de empresas, responsables de conservación y mantenimiento por cuanto tienen la obligación de mantener la vía en condiciones óptimas para su circulación, en este sentido el Ministerio del interior y Fomento lleva a cabo campañas de mejora de las vías como la conocida plataforma de poner freno frente a los llamados “puntos negros”⁶⁸.

Este se podría considerar como un tipo penal olvidado, pues es de escasa aplicación para los tribunales, pero es un tipo que puede contribuir a mejorar las cifras de siniestralidad, la siguiente tabla afirma los muertos y heridos en casos de colisión con obstáculos en la vía:

⁶⁷ Ibidem, pág. 688 y 699.

⁶⁸ La DGT cada año elabora un informe sobre los puntos negros del país, donde se han detectado 3 o más accidentes durante todo el año.

Tabla 5. Anuario estadístico DGT 2010⁶⁹.

02. Colisión con obstáculo en la calzada					
-Vehículo estacionado o averiado	228	17	9	3	29
-Valla de defensa	180	10	2	0	12
-Barrera de paso a nivel	4	0	0	0	0
-Otro objeto y material	503	4	1	0	5
T O T A L	915	31	12	3	46

El primer inciso de este tipo penal se configura como el tipo activo en el que se castiga la creación de un grave riesgo para la seguridad vial, pueden encontrar las siguientes modalidades:

- a) Colocación en la vía de obstáculos imprevisibles: como puede ser arrojar piedras a la calzada, tirar cosas a la vía desde un puente, una vivienda o desde el propio coche, dejando cosas en la calzada como en la SAP de Córdoba de 17 de junio de 2005 en la que se dejaron en la calzada vallas y petacas de hormigón a altas horas de la noche, lo que obligó a los conductores a circular en dirección contraria. También el propio vehículo puede obstruir la vía cuando se para en la mitad de la calzada sin señalizar, incluso cuando es el peatón el que circula por la vía o lugares no habilitados, obligando a los conductores a realizar maniobras peligrosas.
- b) Derramamiento de sustancias deslizantes como aceite, sustancias inflamables como gasolina, incluso contenedores de basura.
- c) También se encuentra dentro del tipo la alteración, sustracción o anulación de señales como por ejemplo tirar vallas a la vía, robar una señal o taparla. Como ejemplo la SAP de Barcelona de 17 de febrero de 2005 los acusados crearon un grave riesgo para la circulación pues doblaron cuatro señales contra el suelo lo que provocó reducir la visión del resto de conductores y además los acusados las colocaron en el medio de la vía para obstaculizar esta.
- d) Finalmente, dentro de la cláusula “por cualquier otro medio” se pueden encuadrar todos aquellos actos que no encuadran en las anteriores, por lo que las conductas anteriores tienen un carácter ejemplificado, puede ser las emisiones de gases, ruidos, humos, sustancias contaminantes entre muchas otras.

⁶⁹ Anuario estadístico de accidentes, DGT, año 2010.

En el segundo inciso se hace referencia al tipo omiso, se castiga no solo la omisión del que haya creado el riesgo, sino también de quien tenga “obligación de hacerlo” pues de lo contrario estaría prolongando el riesgo, siempre y cuando esta no suponga un peligro para uno mismo o para otros. Para la doctrina mayoritaria nos encontramos ante un supuesto de comisión por omisión del que solo puede ser autor la persona que se encuentra en situación de garante, por lo que lo más habitual es que recaiga sobre las personas encargadas del mantenimiento de las vías de circulación o los agentes de tráfico y en cuanto a la propia persona que ha causado el riesgo de forma dolosa, cabe reconducirlo al primer inciso de este precepto⁷⁰. Como ejemplo tenemos la SAP de Girona de 2 de marzo de 2007 en la que el acusado no adopta ninguna medida tras derribar el tendido eléctrico y este ocupa parte de la calzada.

Por otro lado, debe de tratarse de acciones u omisiones que generen un grave riesgo para la circulación, por lo que están excluidos las simples molestias o retrasos como por ejemplo conducir a velocidad reducida provocando atascos.

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

2.3.9 Vehículo a motor o ciclomotor como instrumento del delito. Decomiso (Art 385 Bis CP).

El decomiso ha sufrido una amplia revisión, la cual ha ido introduciendo modificaciones importantes a lo largo de los años, tiene como objeto facilitar instrumentos legales que sean más eficaces en la recuperación de los objetos procedentes del delito y en la ulterior gestión económica de los mismos⁷¹.

La primera referencia legislativa sobre el comiso del vehículo a motor aparece en la Ley Orgánica 3/1989 de 21 de junio⁷² en la que aparecía el comiso como pena accesoria del delito de conducción temeraria con consciente desprecio por la vida de los demás. Después

⁷⁰ Ibidem, pág.690.

⁷¹ http://www.elderecho.com/tribuna/penal/reforma-Codigo-Penal-Parte-General_11_801055002.html (consulta en línea 30 de mayo de 2016)

⁷² LO 3/2989 de 21 de junio, art 340 bis d) “*el vehículo a motor utilizado se considerará instrumento del delito a los efectos del artículo 48 de este código*”.

con la LO 17/1994 de 23 de diciembre se añade a lo anterior el ciclomotor. El Código Penal de 1995 lo tipifica en el artículo 385 que dice lo siguiente:

El vehículo a motor o el ciclomotor utilizado en los hechos previstos en el artículo anterior, se considerará instrumento del delito a los efectos del artículo 127 de este Código.

Posteriormente la LO 15/2007 vuelve a incluir el comiso en el artículo 381 dedicado a la conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida de los demás, como pena accesoria de esta. Por último, la última modificación que ha sufrido este artículo hasta nuestros días es la llevada a cabo por la LO 5/2010 de 22 de junio que vuelve a extraer el comiso, pero esta vez se encuentra regulado en el artículo 385 bis, actualmente dispone lo siguiente:

El vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos previstos en este Capítulo se considerará instrumento del delito a los efectos de los artículos 127 y 128.

Por lo tanto, este delito actualmente queda configurado como medida accesoria para todos los delitos contra la seguridad vial y no solo para la conducción temeraria con manifiesto desprecio para la vida de los demás, como ocurría anteriormente.

Estos últimos artículos, han sufrido una modificación con la nueva regulación del decomiso llevada a cabo por la LO 1/2015 de 30 de marzo, la reforma toma en consideración la Directiva Europea 2014/42/UE de 3 de abril, sobre el embargo y el decomiso de los instrumentos y del producto del delito en la Unión Europea, la principal novedad que podemos encontrar es el cambio de nombre, ya que pasa de denominarse “comiso” a llamarse “decomiso”. Pero esta no es la única novedad, pues estas afectan a tres cuestiones más como son:

- el decomiso ampliado (art 127 bis): se caracteriza porque los bienes o efectos decomisados provienen de otras actividades ilícitas del sujeto condenado, distintas a los hechos por los que se le condena que no han sido objeto de una prueba plena. El decomiso ampliado no es una sanción penal, sino que se trata de una institución por medio de la cual se pone fin a la situación patrimonial ilícita a que ha dado lugar la actividad delictiva. Su fundamento tiene, por ello, una naturaleza más bien civil y patrimonial, próxima a la de figuras como el enriquecimiento injusto.

- el decomiso sin sentencia (art 127 ter): aparecía ya regulado en el anterior artículo 127.4 y se aplica cuando la situación patrimonial quede acreditada en un proceso contradictorio y

bien cuando el sujeto o haya fallecido o sufra una enfermedad crónica que impida su enjuiciamiento y exista el riesgo de que pueden prescribir los hechos o se encuentre en rebeldía y ello impida que los hechos puedan ser enjuiciados dentro de un plazo razonable, o no se le imponga por estar exento de responsabilidad.

- el decomiso de bienes de terceros (art 127 quater): en no pocas ocasiones, los bienes y efectos procedentes de actividades delictivas son transferidos por sus autores a terceras personas. La regulación del decomiso de bienes en poder de terceros ya estaba prevista en nuestra legislación, si bien la reforma introduce algunas mejoras⁷³.

A los delitos que contra la seguridad vial respecta debemos acudir únicamente al artículo 127 genérico y 128 CP.

La naturaleza del decomiso no es la de pena o medida de seguridad, sino que se trata de una medida accesoria por lo que exige un juicio de peligrosidad objetiva y ya el artículo 127 nos indica que han de tratarse de delitos dolosos, pero de los delitos tipificados en este capítulo (Capítulo IV: de los delitos contra la seguridad vial) solo el artículo 381 de conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida de los demás es de dolo de resultado, el resto son delitos de peligro pues se trata de acciones imprudentes respecto del eventual resultado lesivo. Este es el motivo por el que este hecho ha sido muy controvertido para la doctrina, ya que hay distintas opiniones, la opinión mayoritaria sigue circunscribiendo el comiso únicamente al artículo 381 del CP (delito de conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida de los demás).

Para la aplicación del decomiso habrá que estar a la estricta aplicación del art 127 con la moderación prevista por el 128 ya que este tiene una perspectiva de proporcionalidad sobre el primero. Este último dispone "*Cuando los referidos efectos e instrumentos sean de lícito comercio y su valor no guarde proporción con la naturaleza o gravedad de la infracción penal, o se hayan satisfecho completamente las responsabilidades civiles, podrá el Juez o Tribunal no decretar el decomiso, o decretarlo parcialmente*", este artículo permite no aplicar el comiso o bien aplicarlo parcialmente.

No puede ser el comiso, por tanto, de aplicación generalizada sino en aquellos casos en que la gravedad de la conducta lo justifique y sea proporcionada la privación del vehículo⁷⁴.

⁷³ <https://investigacioncriminal.info/2015/04/11/el-decomiso-de-bienes-en-la-reforma-del-codigo-penal-de-2015/> (consulta en línea 31 de mayo de 2016).

⁷⁴ http://www.elderecho.com/tribuna/penal/reforma-seguridad-especial-referencia-vehiculo_11_475555004.html (consulta en línea 31 de mayo de 2016).

2.3.10 Supuestos atenuados (Art 385 Ter CP).

La Ley Orgánica 5/2010 estableció en el art. 385 ter que en el delito de conducción sin permiso, junto a otros como los delitos de conducción bajo los efectos del alcohol, o superando la tasa o velocidad «típicas» previstas en la norma, de negativa a someterse a la prueba de alcoholemia, y de creación de grave riesgo a la circulación, «el Juez o Tribunal, razonándolo en sentencia podrá rebajar en un grado la pena de prisión en atención a la menor entidad del riesgo causado y a las demás circunstancias del hecho». Permite imponer una pena inferior en grado, atendiendo a la menor entidad del riesgo causado y demás circunstancias del hecho, excepto en los delitos de conducción suicida y temeraria⁷⁵.

En este sentido se da mayor opción al juez pues este no sólo puede elegir la naturaleza de la pena en los delitos contra la seguridad vial que prevean la prisión como alternativa entre dos o tres, sino además de otorgar un mayor arbitrio en su determinación cualitativa: en estos delitos, de peligro abstracto, puede reducir la pena de prisión, pero no la de multa ni el trabajo comunitario⁷⁶. La exposición de motivos adecua esta normal al principio de proporcionalidad.

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

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

- la menor entidad del riesgo, puede ser valorada bien según la importancia y número de víctimas, esto es, la vida o la salud de uno o varios sujetos pasivos, o por el grado de probabilidad de su lesión.

⁷⁵ GARCÍA VALDÉS, C., MESTRE DELGADO, E., & FIGUEROA NAVARRO, C. Lecciones de Derecho penal: parte especial, Edit. Edisofer, Madrid, 2015, pág.221.

⁷⁶ <http://libros-revistas-derecho.vlex.es/vid/atenuado-ter-modificativas-jura-dicas-480876790> (consulta en línea 31 de mayo de 2016).

- otras circunstancias del hecho que evidencien una menor peligrosidad del penado, atendiendo al comportamiento del penado, al grado de alcohol etc. Si se aprecian estas circunstancias la rebaja debe ser obligatoria STS 31 de mayo de 2014⁷⁷.

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

En definitiva, la norma no supone que cuando se aprecien los dos criterios anteriores el Tribunal pueda libremente rebajar la pena en grado o no hacerlo, sino más bien que pudiendo apreciarlos mediante razonable valoración de los datos objetivos del hecho y personales del acusado, habrá de rebajar, si los aprecia, la pena en un grado. Lo que «puede» el Tribunal es apreciar la menor desvaloración del hecho o de reprochabilidad del culpable, pero a partir de esa valoración, si es favorable al acusado, no tiene la libre facultad de conceder o denegar la reducción penológica⁷⁸.

2.4 LAS CONDENAS POR DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

Los delitos contra la seguridad vial se han convertidos en los más habituales en los juzgados españoles ya que suponen un 35% del total de delitos.

Desde 2008 se han celebrado casi 900.000 juicios sobre este tipo de delitos, de los cuales 650.000 han acabado en condena. La proporción de sentencias condenatorias ha pasado de 66% en 2008 al 85% en 2015.

Este es el resultado de que muchos conductores desconocen que pueden ir a la cárcel por cometer delitos contra la seguridad vial, esta falta de concienciación se puede apreciar en

⁷⁷ STS 31 de mayo de 2014: *«referirse a la reducción en grado como mera posibilidad no significa que el Juez pueda libérrimamente rebajar o no la pena, sino apreciar discrecionalmente, es decir mediante valoración razonable y razonada, la concurrencia de los factores condicionantes de la reducción; pero si los aprecia como concurrentes la rebaja debe entenderse como obligada».*

⁷⁸ <http://libros-revistas-derecho.vlex.es/vid/atenuado-ter-modificativas-jura-dicas-480876790> (consulta en línea 31 de mayo de 2016).

que más de 4,5 millones de conductores reconocen haber realizado conductas delictivas al volante y más de 9 millones ignoran que debido a realizar determinadas conductas al volante pueden ingresar en prisión.

Los delitos más habituales pese a las campañas de concienciación son la conducción bajo la influencia del alcohol o las drogas que supone más del 60% de los casos, le sigue el de conducir sin carné de conducir con un 27%, provocar un grave riesgo para la conducción con un 7% y por último negarse a realizar las pruebas de alcoholemia o drogas con un 3,5%. En cuanto a los reclusos en prisión estos rondan cerca de las 1.200 personas, siendo la conducción sin carné el 39% y el homicidio imprudente el 22%.

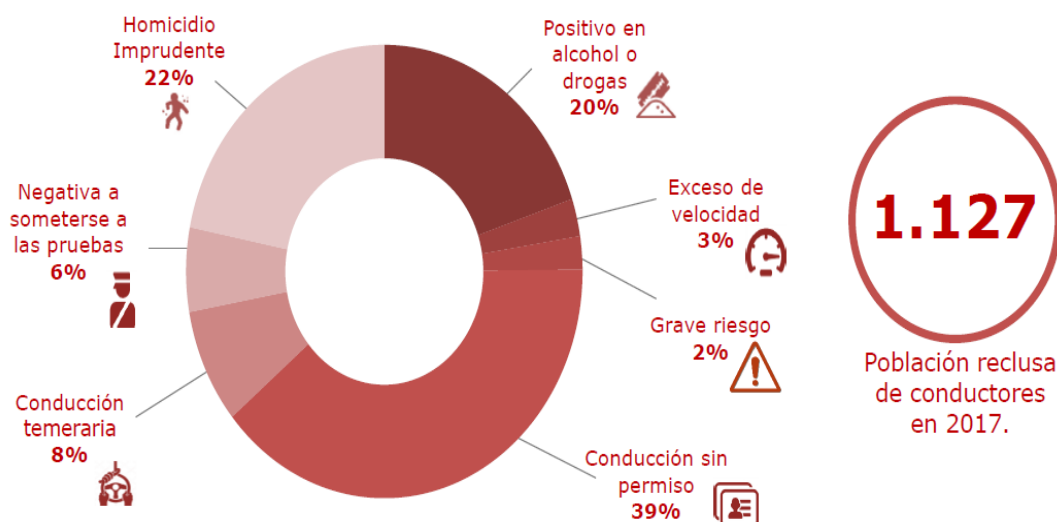
En cuanto al perfil del conductor los hombres entre 18 y 24 son los más propensos a realizar estas prácticas, pero suelen ser los hombres entre los 41 y los 50 años los más condenados.

La distribución territorial de los condenados por delitos viales cifra a Baleares, Murcia y Galicia como las ciudades que superan la media española frente a Cantabria, Extremadura y Aragón con índices muy bajos.⁷⁹

⁷⁹ Estudio “Delitos y criminalidad vial en España. Evolución de la delincuencia contra la seguridad vial (2012-2015)”, Fundación Línea Directa en colaboración con FESVIAL (Fundación Española para la Seguridad Vial).

Tabla 6. tipología de los delitos⁸⁰.

Las razones más frecuentes de ingreso en prisión: conducción sin permiso, homicidio imprudente y positivo en alcohol o drogas*.



2.5 JURISPRUDENCIA ESPAÑOLA

2.5.1 Delito de conducción temeraria art 380.1 CP

AP A Coruña, sec. 6ª, S 1-6-2017, n° 96/2017, rec. 107/2017

- Hechos: *“El día 27 de julio de 2014 Elías molestó a la chica que estaba con Leovigildo, por lo que éste recriminó su comportamiento a aquél, iniciándose una discusión a la que se sumó Severiano, saliendo a continuación ambos del local en compañía de Ángel y Santiago.*

Los siguió Leovigildo hasta la calle, dónde los ve subir a un vehículo, conducido por Santiago. Leovigildo llamó al policía denunciado la agresión y advirtiendo de la huida de los agresores.

Personados en el sitio los agentes de policía ven como el referido vehículo inicia la marcha por lo que hacen uso de las luces y sirena del vehículo oficial para que aquél se detenga. Lejos de ello eleva la velocidad, circula por las calles y gira bruscamente hacia el campus universitario. El vehículo se sube a

⁸⁰ Ibidem.

la acera, llevándose a su paso varios bolardos, transitando por una calle peatonal hasta que sale por el otro extremo, destrozando otros bolardos e incorporándose nuevamente a la calle, por donde circula a gran velocidad hasta sin respetar la preferencia en los cruces. Sube de nuevo el vehículo a la acera y le revientan las cuatro ruedas y empieza a salir humo del motor por lo que tras acceder a un camino de tierra sólo continua la marcha donde los cuatro ocupantes bajan del vehículo e intentan huir, lográndolo sólo el conductor, Santiago.”

El Juzgado de lo Penal nº1 de Santiago de Compostela dictó sentencia condenando a Santiago como autor de un delito de conducción temeraria con la pena de un año de prisión y la inhabilitación especial para el derecho de sufragio pasivo durante el año que dure la condena y 3 años de privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotores. Se absuelva a Elías y Ángel. No conformes con esto, la representación procesal de Santiago decide interponer recurso de apelación alegando que se había producido error en la apreciación de las pruebas, así como infracción de precepto legal.

- Fundamentos de derecho: el recurrente Santiago pretende ser absuelto del delito de conducción temeraria por el que ha sido condenado o que se le reduzca la pena impuesta a la mínima extensión.

En la segunda instancia se considera que se ha practicado la prueba legítimamente obtenida, ha sido legalmente producida, suficiente en su preciso sentido de cargo y racionalmente valorada en la sentencia impugnada por lo que no se aprecia error fáctico ni jurídico.

Por lo que se refiere al delito de conducción temeraria, la definición de aquella que sostiene el Tribunal Supremo en sentencias como la del 1 de abril de 2002, 20 de diciembre y número 1464 de 2005 es la siguiente *“aquella que desprecia las más elementales normas de precaución, gravemente irregular y contraria al ordenamiento jurídico, que será manifiesta en atención a su carácter ostensible, notorio o evidente”* pues bien, la forma de conducir de Santiago presenta tal cúmulo de infracciones de las normas que constituye temeridad. Existe dolo de peligro ya que Santiago es consciente de que está conduciendo un vehículo poniendo en peligro la vida e integridad física de las personas que intervienen en el tráfico viario y además saltándose todas las normas de circulación, por lo que concurren los requisitos típicos para estimar que la conducción llevada a cabo por Santiago es temeraria. En cuanto a la reducción de la pena esta no procede ya que se atiende al largo trayecto de huida y al riesgo generado para los ocupantes del vehículo.

- Fallo: el recurso se desestima y la sentencia de instancia se confirma, no cabe recurso ordinario alguno.⁸¹

2.5.2 Delito de conducción sin permiso art 384.1 CP.

Tribunal Supremo Sala 2ª, S 27-11-2017, nº 760/2017, rec. 764/2017

- Hechos: mediante una Resolución de la Jefatura Provincial de tráfico se le notifica a Raúl que pierde la vigencia de su carné de conducir por la pérdida de todos los puntos asignados, esta notificación fue recogida personalmente por Raúl. Pasados unos meses Raúl conduce un vehículo por carretera siendo interceptado por la Guardia Civil debido a que el copiloto no llevaba abrochado el cinturón de seguridad. El juzgado de lo penal nº1 de Toledo inicio juicio rápido contra Raúl dictando sentencia en la que absuelve a Raúl de un delito contra la seguridad vial. El Ministerio Fiscal no conforme con esto interpone recurso de Apelación ante la Audiencia Provincial de Toledo (Sección Primera) con fecha de 17 de febrero de 2017 en la que Raúl también resulta absuelto, por lo que el Ministerio Público presenta recurso de casación por infracción de ley remitiéndose a la Sala Segunda del Tribunal Supremo alegándose la infracción al amparo del nº1 del art 849 LECrim por no aplicación del art 384.1 CP.
- Fundamentos de derecho: este delito no requiere la creación de un riesgo concreto para la seguridad vial ya que se comete por el peligro presunto, es decir un peligro abstracto tipificado, en relación con el art. 384.1 dice la STS 612/2017: *"Aquí, ocurre lo propio. La pérdida de puntos del permiso de conducción por las sanciones recibidas es indicativo de que se carece de las características adecuadas para conducir un vehículo en tanto que el conductor desprecia las normas de circulación legalmente dispuestas para ello, y tal desprecio ha puesto reiteradamente en peligro el bien jurídico protegido, optando el legislador por definir este tipo legal que suprime la vigencia de su permiso de circulación, obtenido regularmente en su día"*. Pues bien, de tal precepto no se desprende que exigencia alguna de un peligro concreto para la seguridad vial, sino la realización de la conducción de un vehículo de motor con el permiso caducado por pérdida de los puntos, en síntesis, existe creación de un riesgo aunque sea de características abstractas o presuntas y no concretas, con la finalidad preventiva de neutralizar los riesgos previsibles para los bienes jurídicos tutelados, que no son otros que la seguridad del

⁸¹ SAP A Coruña de 1 de junio de 2017 (EDJ 2017/130579).

tráfico como bien intermedio directamente afectado y la vida e integridad física de los sujetos como bienes indirecta o mediatamente tutelables.

- Fallo: se estima el recurso de casación interpuesto por el Ministerio Fiscal contra la sentencia de 17 de febrero de 2017 ya que la sentencia de la Audiencia defiende unos requisitos que no exige el legislador y este criterio coincide con la doctrina mayoritaria de las Audiencias y numerosa jurisprudencia del TS.⁸²

⁸² STS Sala 2ª de 27 de noviembre de 2017 (EDJ 2017/250497)

ASPECTOS PROCESALES

3. Aspectos procesales

3.1 INTRODUCCIÓN:

La lucha contra los delitos de tráfico comienza con la reforma del Código Penal y de la Ley de Enjuiciamiento Criminal llevada a cabo por la Ley de 8 de abril de 1967 (Sección 1ª del Título V). Los delitos contra la seguridad vial son un grupo delictivo que llama mucho la atención en la doctrina y la jurisprudencia. En nuestra sociedad, a lo largo de los años, hemos ido aceptando y habituándonos a los siniestros ocasionados en las vías, pero si bien es cierto, tras la reforma de Código Penal a través de la LO 15/2007 se puede observar en la sociedad una actitud de tolerancia cero hacia este tipo de actuaciones. La reforma del Código Penal efectuada por la LO 5/2010 también introdujo algunos retoques en artículos de la Ley de Enjuiciamiento Criminal (en adelante LECrim), y actualmente la reforma que se encuentra vigente es la llevada a cabo por la Ley Orgánica 13/2015 y por la Ley 41/2015 que modifica una norma que data de 1982, una de las más antiguas de nuestro ordenamiento jurídico.

Como principales novedades introducidas en la LECrim por la reforma de 2015 que pueden afectar a este tema se pueden mencionar:

- Límites en la instrucción judicial: 6 meses para las causas sencillas y 18 meses para las complejas, prorrogables por igual periodo.
- Atestados sin autor conocido: Los atestados policiales sin autor conocido no supondrán la apertura de diligencias en los Juzgados, sino que tendrán un carácter administrativo.
- Decomiso: Se amplía la figura del decomiso para poder actuar contra todo el patrimonio de un penado, es decir, para recoger todos los bienes del condenado con el fin de recuperar el dinero defraudado como consecuencia de los delitos⁸³.

⁸³ <http://www.elperiodico.com/es/noticias/politica/congreso-aprueba-reforma-ley-enjuiciamiento-criminal-novedades-4553267> (consulta en línea 02 de junio de 2016)

3.2 LOS JUICIOS RÁPIDOS Y SUS ESPECIALIDADES EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL.

Los denominados juicios rápidos fueron introducidos por primera vez por la Ley 10/1992 de 30 de abril (Ley de Medidas Urgentes para la Reforma Procesal). Aunque la naturaleza jurídica del juicio rápido es discutida por la doctrina, la exposición de motivos de esta ley lo define como un “proceso especial”, mientras que otros lo consideran un nuevo juicio ordinario⁸⁴.

El ámbito de aplicación de los juicios rápidos por delitos contra la seguridad vial se puede encontrar regulado en el artículo 795 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

El procedimiento por juicio rápido se caracteriza por la concentración de las actuaciones ante el juzgado de guardia, se pretende la agilización de los procedimientos, es decir, el enjuiciamiento inmediato de los delitos menos graves y flagrantes. En ellos toda la fase de instrucción y preparación del juicio oral se realiza de forma breve ante el juzgado de guardia. Después el juez de guardia optará entre instruir Diligencias Previas o Diligencias Urgentes (si acuerda seguir los tramites del juicio rápido art 797 LECrim). Si el juez decide la continuación por los trámites del juicio rápido deberá convocar al Ministerio Fiscal y a las partes a una audiencia para que se pronuncien sobre la apertura del juicio oral y el sobreseimiento de la causa y además ratifiquen o soliciten medidas cautelares.⁸⁵

Solo se tendrán en cuenta los delitos en los que el proceso penal se haya incoado en función de un atestado policial, la persona esté detenida y esta haya sido puesta a disposición judicial o en el caso de no ser detenida haya sido citada para comparecer ante el juzgado de guardia, pues ha sido denunciada en el atestado policial. Y por el contrario no operará el juicio rápido en aquellos procesos que han sido incoados por la autoridad judicial, o mediante una denuncia en el juzgado o por medio de una querrela.

Por otro lado, debe de tratarse de delitos que no excedan cinco años de pena privativa de libertad o cualquier otra pena ya sea única, conjunta, alternativa y siempre y cuando no supere diez años. También han de tratarse de delitos flagrante⁸⁶ y que se encuentren dentro

⁸⁴ VALLESPÍN PÉREZ, D. *Aspectos procesales de los delitos contra la seguridad vial*. Edit. Bosch, Barcelona, 2011, Pág.21-25.

⁸⁵ <http://www.tuabogadodefensor.com/juicios-trafico/#juicios> (consulta en línea 15 de enero de 2018).

⁸⁶ Delito flagrante: el delito que se está cometiendo o se acaba de cometer cuando el delincuente sea sorprendido en el acto.

del listado que incorpora el art 795.1. 2ª o que se trate de un hecho punible cuya instrucción se presuma que será sencilla.

También es importante mencionar que la competencia objetiva corresponde a los Juzgados penales y nunca a las Audiencias Provinciales. A su vez hay que mencionar que en los juicios rápidos no es necesaria la asistencia de letrado defensor en aquellos casos que la persona no está detenida, sino que tan solo es objeto de un control preventivo (por ejemplo, en un control policial por prueba de alcoholemia el letrado solo dificultaría la realización de las pruebas) pero siempre avisando a la persona que puede hacer uso de su derecho a ser asistido por un abogado⁸⁷. Solamente en determinados casos es posible renunciar al derecho a ser asistido por un letrado y es que este derecho tiene un carácter irrenunciable, pero en el caso de delitos contra la seguridad del tráfico es posible siempre y cuando al investigado se le haya informado en caso de detención de forma clara y comprensible sobre el contenido del derecho a la asistencia letrada y las consecuencias en caso de renuncia (art 520.8 LECr). Siendo así, la renuncia se ciñe exclusivamente a las diligencias policiales sin que pueda ir más allá en el curso del proceso⁸⁸.

3.3 EL TEST DE ALCOHOLEMIA.

El artículo 379.2 del CP tipifica como delito contra la seguridad vial el conducir bajo los efectos del alcohol, las drogas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas y el artículo 796.1. 7ª LECrim incorpora el test de alcoholemia como una de las actuaciones de la Policía Judicial dentro del procedimiento para el enjuiciamiento rápido de los delitos contra la seguridad vial.

La práctica de las pruebas de alcoholemia se debe ajustar a lo establecido en la legislación de seguridad vial, como puede ser el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial; El Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, Reglamento General de Circulación de vehículos a motor y seguridad vial y finalmente el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo Reglamento General de Conductores, como normas extrapenales principales.

Para el test de las drogas, si el resultado de estas pruebas da positivo, el conductor tendrá que facilitar la cantidad oportuna para su análisis en el laboratorio y además este podrá

⁸⁷VALLESPÍN PÉREZ, D. Aspectos procesales de los delitos contra la seguridad vial. Edit. Bosch, Barcelona, 2011, págs. 26-49.

⁸⁸ Memento procesal, LEFEBVRE, EL DERECHO, capítulo 3: proceso penal.

solicitar el contraanálisis⁸⁹. El agente policial también puede ordenar la inmovilización del vehículo, a no ser que haya un acompañante que pueda hacerse cargo de este y se compruebe que esta persona no está bajo los efectos del alcohol o las drogas. También puede procederse a inmovilizar el vehículo cuando la persona se niega a realizar las pruebas de alcoholemia.

Por otra parte, los datos que se obtienen del test de alcoholemia tienen un carácter objetivo y no pueden ser reproducidos en el juicio oral, pues no es suficiente con la simple lectura del resultado del test que figura en el atestado ya que este debe haberse practicado respetando las formalidades que exige la ley para preservar el derecho de defensa (inmediación, publicidad y contradicción).

Así el test de alcoholemia o drogas se configura como una diligencia de prevención e investigación del cuerpo del delito y que tiene naturaleza de prueba pericial. De su resultado surge la necesidad de adoptar una serie de medidas cautelares⁹⁰.

3.4 LA “SOBREUTILIZACIÓN” DE LA CONFORMIDAD.

La conformidad es una forma de justicia consensuada o negociada en la que el sujeto infractor acepta, dentro de unos límites, la pena que solicita la acusación o la más grave si son varias, con lo cual no es necesario llegar a la vista pues se dicta sentencia en el mismo acto. En los juicios rápidos por delito el legislador opta por la conformidad del imputado, pues al tratarse de delitos flagrantes o de instrucción sencilla resulta obvio que va a salir desfavorecido el acusado, por eso se le da la opción de conformarse y que esto tenga beneficios en el proceso pues se le reduciría la pena en una tercera parte. Esto lo podemos encontrar en el artículo 800.2 y 801 LECrim que regulan la conformidad del acusado ante el juzgado de guardia cuando concurren los requisitos que marca la norma; mientras que la conformidad al inicio de la vista o ya en el juicio oral se encuentra en el artículo 787 LECrim.

Debemos tener presente que todas estas actuaciones se realizan en el juzgado de guardia, es decir, es el propio juez de guardia quien decide sobre la conformidad y la sentencia, lo que implica que es el mismo órgano el encargado de la instrucción, preparación del juicio oral y

⁸⁹ GARCÍA VALDÉS, C., MESTRE DELGADO, E., & FIGUEROA NAVARRO, C. Lecciones de Derecho penal: parte especial, Edit. Edisofer, Madrid, 2015, pág.221.

⁹⁰ VALLESPÍN PÉREZ, D. Aspectos procesales de los delitos contra la seguridad vial.Edit.Bosch, Barcelona, 2011, págs. 51-64.

de dictar la sentencia. Esta cuestión ha planteado bastantes problemas, pues hay quien considera que “quien instruye no puede después dictar sentencia”, por este motivo para asegurar la imparcialidad del juez opinan que hubiera sido más acertado atribuir al juez penal y no al juez de guardia la competencia para dictar sentencia.

Otros de los problemas que plantea la conformidad es que debido a la celeridad con la que debe ser aplicada, se olvida la calidad de la sentencia penal y esto conlleva que las partes no tengan tiempo suficiente para estudiar los hechos e investigar la ley, la víctima por otra parte no está en las mejores condiciones en el acto del juicio rápido para tomar decisiones por lo que se estaría vulnerando la defensa de esta y finalmente la reducción de la pena se aplica incluso a personas reincidentes, no obstante se debe tener en cuenta que las sentencias de conformidad en las que el imputado acepta la condena, se han visto reducidas en los últimos años sobre todo en el ámbito relacionado con la conducción temeraria bajo los efectos del alcohol esto es así porque la mayoría de imputados son reincidentes y en los casos en los que la pena que se solicita es mayor, resulta difícil que el imputado acepte la petición de la condena. Por el contrario, han aumentado en los casos de conducción a velocidad superior a la permitida⁹¹.

3.5 LA EJECUCIÓN PENAL.

La función de la ejecución es conseguir que se cumplan las penas impuestas y se reparen los perjuicios económicos que se derivan del hecho delictivo. El artículo 794 de la LECrim establece que tan pronto como sea firme la sentencia se procederá a su ejecución por el Juez o por la Audiencia que la dictase conforme a la Ley, también el artículo 803.3 LECrim nos remite a este artículo y el art 974 de la misma Ley dice lo siguiente:

“La sentencia se llevará a efecto inmediatamente transcurrido el término fijado en el párrafo tercero del artículo 212, si no hubiere apelado ninguna de las partes y hubiere transcurrido, también, el plazo de impugnación para los ofendidos y perjudicados no comparecidos en el juicio”.

En los juicios rápidos, la ejecución corresponde al Juzgado de lo Penal o al órgano que hubiese dictado la sentencia firme, en el caso de las penas privativas de libertad esta función corresponde a los Juzgados de Vigilancia Penitenciaria.

Anteriormente hablaba de la conformidad y la celeridad con la que llevan esta los Juzgados, la consecuencia de esto es el colapso de sentencias que llegan para ser ejecutadas, lo que

⁹¹ Ibidem, págs.71-78.

provoca que se sufran retrasos e incluso que las penas prescriban y no resulta razonable que de un “juicio rápido” corresponda una “ejecución lenta” y si a esto sumamos que se han tipificado penalmente delitos contra la seguridad vial que antes eran sanciones administrativas y se ha añadido la posibilidad de realizar trabajos en beneficio de la comunidad pero no hay suficientes lugares para ofrecer a los penados, el colapso y la demora aumenta.

Para dar solución a estos problemas la doctrina ha planteado posibles soluciones:

- Se ha llegado a la conclusión de que el art 985 LECrim lo que quiere decir es que el juez de instrucción que dicta la sentencia de conformidad sea también el encargado de ejecutarla.
- Que a cada Juzgado penal corresponda un número determinado de ejecuciones provenientes de instrucción, de esta forma ambos juzgados se pueden coordinar.
- Valorar la posibilidad de que el órgano que dicta sentencia remita telemáticamente una nota de condena al Registro de Conductores e Infractores de la Jefatura Central de Tráfico.
- Llevar a cabo una liquidación provisional de la condena de conducir vehículos a motor por parte del órgano judicial sentenciador, así como la entrega del permiso (Art 794.2ª LECrim).
- Conveniencia de que en los Juzgados Penales exista una sección de funcionarios encargados de la ejecución de las sentencias de conformidad.
- Creación en todo el territorio de juzgados que se encarguen exclusivamente de la ejecución de las penas.

En cuanto a la ejecución de la pena privativa del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores es llevada a cabo por el Secretario Judicial que a su vez se encarga de retirar el permiso de conducir y de dirigir el mandamiento a la Jefatura Central de Tráfico para que este quede sin efecto y el sujeto no pueda expedir uno nuevo hasta que se extinga la condena (Art 794.2ª LECrim).

El objetivo principal de la pena de trabajos en beneficio de la comunidad es la reeducación para conseguir que los condenados entren en contacto con las víctimas de los accidentes de circulación, tomen conciencia de esto y no los vuelvan a cometer, esta puede consistir en tareas de reparación de los daños ocasionados, de apoyo a las víctimas, o de reeducación

vial asistiendo a cursos formativos. El anterior texto derogado del Código Penal establecía que los conductores que circularan con exceso de velocidad, bajo los efectos del alcohol o las drogas o circularan sin carnet fuesen condenados a una pena de prisión o multa y trabajos en beneficio de la comunidad; esto ha cambiado pues tras la reforma de 2010 se sustituye la “y” por una “o” quedando configurado así: prisión, o multa o trabajos en beneficio de la comunidad, con ello se dan más opciones al juez a la hora de imponer la pena.

Por último, en cuanto al decomiso como sustitución de la pena de prisión, tiene como fin educar a los conductores, pues los vehículos requisados se pueden vender y con el dinero obtenido ayudar a la rehabilitación de conductores alcohólicos y drogadictos, incluso para indemnizar a las víctimas. Por lo tanto, el decomiso no debe llevarse a cabo de forma indiscriminada, sino estudiar caso por caso y aplicarlo únicamente a los que sean más graves por ejemplo en un conductor reincidente.

3.6 LA CONCURRENCIA DE LA AGRAVANTE DE REINCIDENCIA ENTRE LOS DELITOS DE LOS ARTÍCULOS 379 A 381 Y 384 DEL CÓDIGO PENAL.

El artículo 22.8 del código Penal dice así:

“Hay reincidencia cuando, al delinquir, el culpable haya sido condenado ejecutoriamente por un delito comprendido en el mismo título de este Código, siempre que sea de la misma naturaleza”

No existe agravante en los delitos de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia y drogas (art 383) o al de creación de graves riesgos para la circulación (art 385). Esto es debido a que en el primer caso (art 383) el bien jurídico protegido es la seguridad vial unido al principio de autoridad y es un delito que no se comete por el hecho de conducción un vehículo, aunque si es una consecuencia de este, y en el segundo (art 385) la tutela es el buen estado y mantenimiento de las infraestructuras viarias, desvinculado totalmente del hecho de conducir, lo que lleva a que la presencia de los procedimientos penales por estos delitos sea escasa.

Esto no ocurre con los delitos de conducción con exceso de velocidad o bajo la influencia del alcohol o las drogas (art 379), conducción temeraria (art 380), conducción temeraria con

manifiesto desprecio por la vida de los demás (art 381) y finalmente conducción sin carné (art 384).

Si atendemos a los elementos del delito, la antijuricidad y la culpabilidad, encontramos una mayor gravedad del injusto, se pone en riesgo el orden jurídico por la repetición de infracciones y el deber de no delinquir. El Tribunal Supremo relaciona su finalidad político-criminal con la necesidad de una mayor represión penal, sancionando más gravemente a quien repita el mismo delito con un mayor castigo.⁹²

Los requisitos para poder observar la agravante del art 22.8 CP son dos, por un lado, que la condena previa sea por un delito comprendido en el mismo Título del Código Penal y segundo que el delito sea de la misma naturaleza que el que fue objeto de condena previa.

El primer requisito presentaba problemas ya que con delitos anteriores a la Ley Orgánica 15/2007, por ejemplo, el del art 468 CP, no podía tenerse en cuenta la agravante al delito del art 384.2 pese a tratarse de los mismos hechos punibles. Pero mayores dificultades presentaba el segundo al referirse a “misma naturaleza”, la doctrina jurisprudencial de la sala 2ª del TS toma como referencia la Disposición Transitoria 7ª de la LO 10/1995 y aclara que esa “misma naturaleza” existe cuando concurre la doble identidad del bien jurídico protegido y la del modo en que se haya producido el ataque. Ahora el primer requisito se cumple ya que estos delitos no solo pertenecen al mismo título XVII, sino también al mismo capítulo IV “de los delitos contra la seguridad vial”.

No ofrece dudas que el bien jurídico protegido en estos delitos es la seguridad vial en cuanto tipifican resultados de peligro como la conducción a velocidad excesiva, bajo la influencia del alcohol o las drogas, conducciones temerarias peligrosas para la integridad y la vida de las personas o con el manifiesto desprecio por la vida de los demás. La dificultad la encontramos en el tipo del art 384 CP ya que nos encontramos ante un delito de quebrantamiento y desobediencia en el ámbito de la seguridad vial, es por ello por lo que estamos ante un delito de peligro abstracto contra la seguridad vial. Ahora bien, el art 384 del CP presenta dos modalidades, la primera es la conducción sin permiso o por pérdida de todos los puntos y la segunda modalidad es la conducción tras haber sido privado del permiso por decisión judicial y al que condujere sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción, en estas dos modalidades el bien jurídico protegido no es el mismo ya que en la segunda modalidad la tutela preferente no es la seguridad vial como ocurre con

⁹²http://www.elderecho.com/foro_legal/penal/Reincidencia-delito-seguridadvial_12_195060005.html (consulta en línea 15 de enero de 2018)

el primero, sino el principio de autoridad, el respeto a la decisión judicial o la observancia y acatamiento de las resoluciones judiciales por lo que queda excluida la agravante respecto de esta segunda modalidad al no cumplirse la identidad de naturaleza necesaria para la apreciación de la agravante discutida.

Por otra parte, la naturaleza de la acción típica no es tampoco la misma en los artículos 379-381 CP que la del art 384 CP, en los primeros se sancionan conducciones inseguras, de forma temeraria, a velocidad excesiva o bajo los efectos del alcohol o las drogas por el contrario en la del art 384 CP la conducta típica es la conducción sin un título que lo habilite para ello, el sujeto quebranta ordenes legales, administrativas o judiciales.

En conclusión, entre los delitos de los art. 379-381, por una parte, y los del art 384 del CP por otra, no concurre la agravante de reincidencia por tratarse de conductas de naturaleza y características diferentes.⁹³

⁹³ Dictamen n° 1/2016 del Fiscal de sala coordinador de seguridad vial “cuestiones sobre los delitos contra la seguridad vial. La concurrencia de la agravante de reincidencia entre los delitos de los artículos 379 a 381 y 384 del Código Penal”.

ASPECTOS ADMINISTRATIVOS

4. Aspectos administrativos

4.1 LA LEGISLACIÓN ADMINISTRATIVA EN EL ÁMBITO DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL.

La legislación administrativa en el ámbito del presente trabajo ha ido desarrollándose a lo largo de los años de forma paralela a la legislación penal en la materia. Los delitos se reparten entre ambos ordenamientos, hoy en día las normas extrapenales fundamentales a las que podemos remitirnos para castigar los ilícitos contra la seguridad vial son⁹⁴:

- Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial: esta ley vino a derogar el anterior Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. El objeto principal de este Real Decreto es como su propio nombre indica regular el tráfico, la circulación de vehículos a motor y la seguridad vial, de esta forma regula:

- las normas de circulación para los vehículos, para la circulación de peatones y animales por las vías de utilización general, estableciéndose los derechos y obligaciones de los usuarios de dichas vías.
- Los elementos de seguridad activa y pasiva y su régimen de utilización, así como las condiciones técnicas de los vehículos y de las actividades industriales que afectan de manera directa a la seguridad vial.
- Los criterios de señalización de las vías de utilización general.
- Las autorizaciones que, para garantizar la seguridad y fluidez de la circulación, otorga la Administración con carácter previo a la realización de actividades relacionadas con la circulación de vehículos, especialmente a motor, así como las medidas cautelares que adopte con el mismo fin.
- Las infracciones derivadas del incumplimiento de las normas establecidas y las sanciones aplicables a las mismas, así como el procedimiento sancionador en esta

⁹⁴ GARCÍA VALDÉS, C., MESTRE DELGADO, E., & FIGUEROA NAVARRO, C. Lecciones de Derecho penal: parte especial, Edit. Edisofer, Madrid, 2015, págs. 218-219.

materia, como por ejemplo no respetar los límites de velocidad legalmente establecidos, conducir por las vías que marca esta ley con tasas superiores a las permitidas o bajo los efectos de sustancias psicotrópicas⁹⁵, estas conductas pasan a ser constitutivas de delito cuando reúnen las condiciones establecidas en el Código Penal. Por otra parte, cabe mencionar que en el régimen sancionador estas infracciones se clasifican en graves, menos graves y leves⁹⁶. A continuación, podemos ver un cuadro proporcionado por esta ley en el que aparecen las sanciones y puntos que se pierden por exceso de velocidad divididos en sanciones graves y muy graves:

Tabla 7. Cuadro de sanciones y puntos por exceso de velocidad⁹⁷.

Límite		20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	Multa	Puntos	
Exceso velocidad	Grave	21	31	41	51	61	71	81	91	101	111	121	131	100	-	
		40	50	60	70	90	100	110	120	130	140	150	150			
		41	51	61	71	81	91	101	111	121	131	141	151	151	300	2
		50	60	70	80	110	120	130	140	150	160	170	170			
	51	61	71	81	111	121	131	141	151	161	171	171	171	400	4	
60	70	80	90	120	130	140	150	160	170	180	180					
61	71	81	91	121	131	141	151	161	171	181	181	181	500	6		
70	80	90	100	130	140	150	160	170	180	190	190					
	Muy grave	71	81	91	101	131	141	151	161	171	181	191	191	600	6	

- Real Decreto 818/2009 de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de conductores: este reglamento se divide en cinco títulos en los cuales podemos encontrar,

- Título I: en este título se regulan las autorizaciones administrativas para poder conducir, recoge las normas generales y condiciones para el otorgamiento, validez, vigencia y prórroga de éstas. También se encuentran reguladas dentro de este título las causas que pueden dar lugar a la pérdida de vigencia de estas autorizaciones (como cuando se pierden todos los puntos del carné de conducir). También regula todo lo relativo a permisos expedidos en el extranjero.

⁹⁵ Artículo 1 Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

⁹⁶ Artículos 75,76 y 77 Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

⁹⁷ Anexo IV Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

- Título II: regula todo lo relativo a la enseñanza de la conducción y las pruebas de aptitud para obtener las autorizaciones administrativas para conducir.
- Título III: trata sobre los permisos de conducción expedidos por las Fuerzas Armadas y la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil y sobre su canje.
- Título IV: sobre infracciones y sanciones que se complementa con la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en especial a su artículo 67.
- Título V: por último, este título se encarga del registro de infractores y conductores⁹⁸.

- 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 339/1990, de 2 de marzo: en este Real Decreto podemos encontrar todo lo relativo a la regulación de la circulación por una vía pública como puede ser principalmente, la representación de las señales de tráfico, pruebas deportivas, las marchas ciclistas y otros eventos que se pueden dar en una vía, las normas y condiciones especiales de circulación de los vehículos especiales y de los vehículos en régimen de transporte especial, también el régimen específico de circulación de convoyes y transportes de las Fuerzas Armadas, como debe ser la carga del vehículo y del transporte de personas y mercancías o cosas, se regulan también una serie de normas generales que deben respetar los conductores, así como también en lo relativo al alcohol o las drogas, como deben circular los vehículos por los distintos tipos de vías y carriles, las velocidades máximas y mínimas entre muchas otras.

Por otra parte, cabe hablar del principio non bis in ídem que permite que no recaiga una doble sanción sobre un mismo hecho, es decir, que una misma conducta no sea castigada a la vez por la vía penal y la vía administrativa en los casos en los que se trate del mismo hecho, sujeto y fundamento. En lo referente a este tema podemos encontrar la STC 152/2001, de 2 de julio, en la que el demandante alega que por un mismo hecho ha sido sancionado por la vía penal y la administrativa, pues se le impuso una pena multa de 50.000 pesetas y la suspensión administrativa del carné de conducir durante tres meses por conducir un vehículo a motor con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,8 miligramos.

⁹⁸ Real Decreto 818/2009 de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de conductores.

El Tribunal Constitucional considera que se ha duplicado el procedimiento administrativo y penal desde el inicio de ambos procedimientos.

Es por ello por lo que cuando una misma conducta sea susceptible de ser sancionada tanto en la vía administrativa como en la penal, será preferible esta última tal y como se puede apreciar en el artículo 85.1 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial:

“Cuando en un procedimiento sancionador se ponga de manifiesto un hecho que ofrezca indicios de delito perseguible de oficio, la autoridad administrativa lo pondrá en conocimiento del Ministerio Fiscal, por si procede el ejercicio de la acción penal, y acordará la suspensión de las actuaciones”.

Una vez concluido el proceso penal con sentencia condenatoria se archivará el procedimiento sancionador sin generar responsabilidades y en el caso de que la sentencia penal sea absolutoria se podrá iniciar o continuar el procedimiento sancionador contra la persona no condenada en vía penal, siempre respetando los hechos probados en el procedimiento penal.

4.2 LA PRESCRIPCIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁFICO.

Las infracciones de tráfico prescriben a los 3 meses en el caso de las infracciones leves, a los 6 meses en el caso de las graves y al año en el caso de las muy graves. Estos plazos se tienen en cuenta a partir de la fecha en la que se cometa la infracción y se interrumpen por cualquier actuación de la administración tendente a averiguar la identidad del infractor o por la notificación de la infracción. Si en el plazo de 6 meses desde el inicio del expediente no se le notifica la resolución al interesado este entenderá que el procedimiento ha caducado y que se procede al archivo de este a menos que el interesado sea el culpable de dicha paralización o que se suspenda la acción administrativa mientras no recaiga sentencia penal si se procede a tramitar acciones penales contra el infractor.

La administración tiene el plazo de un año para exigirnos la sanción impuesta, después de esto se entenderá que ha prescrito la acción, este plazo se comienza a contar desde el día

siguiente a aquel en que la resolución sea firme y se interrumpirá por la realización de aquellas actuaciones que tengan por objeto ejecutarla.⁹⁹

4.3 NUEVO BAREMO DE INDEMNIZACIONES. SISTEMA DE VALORACIÓN DE LOS DAÑOS CAUSADOS POR ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN.

El 1 de enero de 2016 se empezó a aplicar un nuevo sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, introducido en nuestra legislación a través de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, pero si el accidente se hubiera producido antes de esta fecha, el cálculo de la indemnización se realizará conforme a las reglas del anterior sistema, vigente hasta el 31 de diciembre de 2015.¹⁰⁰

Así pues, la cuantía de las partidas resarcitorias, a diferencia del criterio jurisprudencial sentado desde la STS de 17 de abril de 2007, será la correspondiente a los importes del sistema de valoración vigente a la fecha del accidente, con la actualización correspondiente al año en que se determine el importe por acuerdo extrajudicial o por resolución judicial.¹⁰¹

El baremo es el conjunto de reglas establecidas en la ley con el que se fija la cuantía de la indemnización que le corresponde a una persona que haya sufrido un accidente de tráfico. Se realiza a través de un sistema de tablas en las que se prevé una cantidad para cada perjuicio sufrido sea moral, físico, patrimonial o personal. Dan lugar a indemnización la muerte, las secuelas y las lesiones temporales, también la reparación de los perjuicios personales y patrimoniales. Es preciso un informe médico forense para poder medir las secuelas y el tipo de lesión.

Con el nuevo baremo se pretende conseguir que las indemnizaciones sean más acordes a la situación de la víctima, teniendo en cuenta las circunstancias personales, familiares,

⁹⁹ <http://www.tuabogadodefensor.com/juicios-trafico/#juicios> (consulta en línea 15 de enero de 2018).

¹⁰⁰ Dictamen 3/2016 del fiscal de sala coordinador de seguridad vial, sobre la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación y protección de los derechos de las víctimas en el ámbito de la siniestralidad vial.

¹⁰¹ <http://noticias.juridicas.com/actualidad/noticias/10896-el-nuevo-baremo-de-indemnizaciones-sistema-de-valoracion-de-los-danos-causados-por-accidentes-de-circulacion/> (consulta en línea 16 de enero de 2018).

laborales del perjudicado. Los cambios que ha sufrido el nuevo baremo de accidentes de tráfico son los siguientes:

-incremento del importe de las indemnizaciones por causa de muerte (50%), por secuelas (35%), por lesiones (12,8%). Se actualizará anualmente en relación con índice de revalorización de las pensiones previsto en la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

-perjudicados o víctimas secundarias, teniendo en cuenta al cónyuge, ascendientes, descendientes, hermanos y por primera vez se introducen los allegados de la víctima, es decir, personas que hayan convivido con esta durante los cinco años anteriores al fallecimiento.

-indemnización en caso de muerte a los perjudicados por importe fijo de 400 euros por los gastos que cause el fallecimiento, en los gastos generales se fija una cantidad mínima de 400 euros y otros gastos específicos que incluyen el traslado, repatriación, entierro y funeral.

- daños patrimoniales, es decir el lucro cesante por parte de la víctima, teniendo en cuenta sus ingresos netos, pero también valorando el trabajo no remunerado como las tareas del hogar.

-indemnización por secuelas o lesiones permanentes discapacidades que requieran de apoyos intensos para su autonomía personal, indemnizando los perjuicios y los daños emergentes relacionados con gastos asistenciales futuros.

-indemnización por lesiones temporales: son las que sufre el lesionado desde el momento del accidente hasta el final de su proceso curativo o hasta la estabilización de la lesión y su conversión en secuela. Su indemnización es compatible con la que proceda por secuelas o, en su caso, por muerte. Por intervenciones quirúrgicas se indemniza con un mínimo de 400 euros y un máximo de 1.600. Se introducen los gastos de asistencia sanitaria, es decir, los gastos médicos, hospitalarios, farmacéuticos etc.

-concurrencia de culpas: la indemnización se reducirá en un 75% cuando la víctima realice una falta o un uso inadecuado de cinturones de seguridad, cascos, elementos protectores incumpliendo así la normativa de seguridad, pero si por el contrario el daño se debe a la “culpa exclusiva del perjudicado”, la víctima no recibirá ninguna indemnización.

-servicio pericial independiente: en el caso de que no haya acuerdo entre el perjudicado y la compañía de seguros es posible acudir a un perito que valore los daños corporales sufridos,

se trata de una vía alternativa a la civil para poder llegar a un acuerdo sobre la indemnización, agilizar el procedimiento y permitir al perjudicado cobrar antes y ahorrarse los costes que pudiera tener la interposición de la demanda.¹⁰²

¹⁰² <http://noticias.juridicas.com/actualidad/noticias/10896-el-nuevo-baremo-de-indemnizaciones-sistema-de-valoracion-de-los-danos-causados-por-accidentes-de-circulacion/> (consulta en línea 16 de enero de 2018).

CONCLUSIONES

5. Conclusiones

5.1 PRIMERA:

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

Finalmente mencionar el gran impacto que tiene la seguridad vial en la sociedad, pues nos encontramos ante un delito que deja tras de sí un gran número de víctimas mortales y heridos por causas que se pueden evitar, si bien es cierto que en los últimos años el número de víctimas se ha visto reducido gracias al endurecimiento de las penas, una concienciación más intensiva sobre los efectos de estos ilícitos en la población, las diversas campañas que realiza la DGT y las asociaciones de víctimas hacen que las personas sientan rechazo ante este tipo de delitos y se solidaricen con las víctimas y familiares, pero aún queda mucho por hacer para lograr que el objetivo de accidentes de tráfico sea cero o al menos se reduzca lo mayor posible el número de las víctimas, por ello mismo, en mi opinión deberían realizarse más cursos de concienciación sobre la población como por ejemplo en los centros docentes, en las empresas etc., con el fin de que los destinatarios de estos cursos comprendan la gravedad de estas conductas y sus consecuencias .

5.2 SEGUNDA:

Para llegar a la conclusión del presente trabajo se ha ido analizando la legislación, doctrina, jurisprudencia, artículos de revistas y distintas consultas en línea sobre la materia.

Por un lado, es muy importante mencionar los cuadros y tablas de estadísticas publicados por la DGT ya que han sido un gran apoyo en el estudio de los diferentes factores que influyen en la conducción.

Por otro lado, para tratar de entender el endurecimiento de las penas y establecer las conductas típicas se ha llevado a cabo un estudio sobre la evolución legislativa de cada norma. Por lo tanto después del estudio y sistematización de todos estos datos se puede decir que los delitos contra la seguridad vial son delitos cambiantes, no permanecen estáticos en el tiempo, sino que van evolucionando con las demandas que se presentan día a día en la sociedad como la nuestra en la que tenemos que irnos adaptando a las distintas situaciones que se presentan en nuestro convivir diario, es por ello que queda justificado el endurecimiento del que gozan hoy en día estos tipos penales.

5.3 TERCERA:

Para finalizar, hacer una alusión y sintetización de los puntos más importante tratados en el presente trabajo, este comienza con un análisis de los temas generales y comunes a los delitos contra la seguridad vial, esto es imprescindible para a continuación abordar el estudio concreto de cada uno de los tipos penales en sus aspectos más esenciales y discutidos. Se cierra con el estudio de otros temas de indudable relieve para la seguridad vial desde el punto de vista jurídico como pueden ser:

- Delito de conducción a velocidad excesiva del art 379.1º del Código Penal se abordan cuestiones como su naturaleza como norma penal en blanco, ya que existe regulación reglamentaria sobre los límites de velocidad permitidos, se clarifican los conceptos de vía urbana/interurbana, entre muchas otras cuestiones. Esta es una de las infracciones más cometidas en la actualidad junto con los delitos de conducción bajo los efectos del alcohol, dentro de los delitos contra la seguridad vial.

- Delito de conducción bajo la influencia de las drogas o bebidas alcohólicas del art 379.2º del Código Penal, se aborda el tema de la conducción con tasa objetiva con independencia del riesgo efectivo para la seguridad vial. También la forma correcta en la que deben realizarse los controles de drogas o alcoholemia, con un etilómetro homologado y los requisitos que este debe seguir, así como los efectos del alcohol en el organismo y la influencia de este en la conducción, el recurso de algunas personas a la prueba de sangre como alternativa a la prueba en aire respirado. En cuanto a las drogas los síntomas de ingesta de estas son más difícil de identificar en los controles que en el caso del alcohol por

lo que hay que recurrir a su comprobación en laboratorios. El artículo 796.1. 7ª de la LECrim nos enseña cómo llevar a cabo la práctica de la prueba de alcoholemia.

- En cuanto al delito de conducción temeraria del art 380 del Código Penal se analizan entre otras cuestiones, la naturaleza de un delito que castiga como dolosa una conducción que en el Código Penal aparece como temeraria, la posibilidad de que pueden ser conductas omisivas, posibilidad también de que la autoría se atribuya a alguien que no sea el conductor.

- La conducción suicida del art 381 del Código Penal: fue introducido por primera vez tras la reforma operada por la LO 3/1989, de 21 de junio. Se analiza su naturaleza jurídica, el dolo normativo como título de imputación de los resultados lesivos que pudieran producirse, sus diferencias respecto del artículo 380 del CP.

- Delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia o drogas del art 383 Código Penal, tiene especial relevancia en este apartado la segunda prueba de aspiración de aire o la petición del análisis de sangre, o la negativa a someterse al test salival para comprobar la presencia de sustancias tóxicas o la exigencia de síntomas previos de conducir bajo los efectos del alcohol para poder tipificarlo como delito.

- La conducción sin permiso o licencia del art 384 CP se examina la conducción con un permiso o licencia sin vigencia por pérdida de puntos, es de especial relevancia también conocer si la firmeza de la resolución administrativa y la notificación al sujeto es necesaria para que pueda ser o no tipificado como delito, también se plantea la conducción estando privado cautelarmente o definitivamente del permiso de conducir y por último la conducción sin haber obtenido nunca el permiso de conducir.

- Delito de creación de grave riesgo para la circulación del art 385 CP se estudian aquí aquellas conductas que generan un grave riesgo como puede ser la colocación de obstáculos, sustraer o dañar señales de tráfico, así como la posibilidad de exigir responsabilidades no solo al sujeto creador del riesgo, sino también a los funcionarios encargados de la conservación de las vías.

En cuanto a los aspectos procesales más significativos, en los juicios rápidos, solo se tendrán en cuenta los delitos en los que el proceso penal se haya incoado en función de un atestado policial, la persona esté detenida y esta haya sido puesta a disposición judicial y no operará el juicio rápido en aquellos procesos que han sido incoados por la autoridad

judicial, o mediante una denuncia en el juzgado o por medio de una querrela. En la mayoría de los juicios rápidos opera la conformidad del acusado y la celeridad con la que se llevan estos en los juzgados pero la consecuencia de esto es el colapso de sentencias que llegan para ser ejecutadas, lo que provoca que se sufran retrasos e incluso que las penas prescriban por lo que en mi opinión la solución para esto sería la creación de juzgados o de una sección de funcionarios en el juzgado que se encarguen exclusivamente de la ejecución de las penas o que el juez de instrucción que dicta la sentencia de conformidad sea también el encargado de ejecutarla.

BIBLIOGRAFIA Y JURISPRUDENCIA

6. Bibliografía

AGÜERO RAMÓN-LLÍN, E., HIDALGO DE MORILLO JIMÉNEZ, A., LANZAROTE MARTÍNEZ, P., & PRIETO GONZÁLEZ, H. M. *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*. Edit. Comares, Granada 2012.

ÁLVARO LÓPEZ, M. C., & PERDICES LÓPEZ, A. *Delitos de tráfico: criterios y respuestas de los tribunales penales en seguridad vial*, Edit.Lex nova, Valladolid, 2010.

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

GÓMEZ PAVÓN, P. “El Código Penal de 1995 y sus sucesivas reformas. La reforma de los delitos contra la seguridad vial”, N° 25,2012, págs. 119-148.

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

MARTÍNEZ ARRIETA, A. *Derecho penal y seguridad vial*. En T. Cano Campos, J. C.Carborell Mateu, E. de Llera Suárez-Bárceñas, D. M. Luzón Peña, & A. Martínez Arrieta,*Derecho penal y seguridad vial*, Edit.Thomson Aranzadi, 2007.

Memento práctico penal, Edit. Francis Lefebvre, Madrid, 2011.

MONCLÚS, J. ORTEGA, J. “La contribución de la velocidad a la prevención de accidentes en España” Fundación Mapfre, marzo, 2016.

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

SANZ MULAS, N., *Los delitos contra la seguridad en el tráfico. El inmutable alejamiento del principio de lesividad penal*, en dos décadas de reformas penales, 20 congreso universitario de alumnos de derecho penal, Edit. Comares, Granada, 2008.

TAMARIT SUMALLA, J. M. En G. y. QUINTERO, *comentarios a la parte especial del derecho penal*, Edit. Aranzadi, Barcelona 1996.

VALLESPÍN PÉREZ, D. *Aspectos procesales de los delitos contra la seguridad vial*. Edit. Bosch, Barcelona, 2011.

VICENTE MARTÍNEZ, R. *Derecho Penal de la circulación*, Edit. Bosch, Barcelona, 2006.

7. Jurisprudencia.

SAP de Salamanca de 4 de septiembre de 2009.

SAP de Castellón de 23 de abril de 2010.

SAP Asturias 129/2000, de 29 de marzo (Sec. 3º).

STS de 15 de diciembre de 1978.

STC 127/90 de julio de 1990.

La instrucción 3/2006 se remite a la STS 11 de junio de 2001.

SAP de Madrid de 5 de febrero de 2009.

SAP de Barcelona de 23 de junio de 1999.

SAP de Madrid de 5 de febrero de 1999.

SAP de Barcelona de 20 de junio de 2008 (Sec.7ª).

STS de 1461/2000 de 27 de septiembre.

SAP de Zamora de 13 de diciembre de 2009.

STS sala 2º de 1 de abril de 2002 (FJ1º.)

STS de 8 de octubre de 2010 (sala 2ª).

STS de 29 de enero de 2015 (RJ 426/2014).

STS de 8 de octubre de 2010 (sala 2ª).

STS de 9 de diciembre de 1999.

SAP de Madrid de 16 de diciembre de 2008.

SAP de Madrid de enero de 2008.

SSTC de 2 de octubre y 18 de diciembre de 1997.

Circular 10/2011 de la Fiscalía General del Estado (FGE).

Instrucción 3/2006 de la FGE.

SAP de Girona de 19 de octubre de 2009.

SAP de Zaragoza de 16 de junio de 2009.

SAP de Córdoba de 17 de junio de 2005, Res.311/2005.

SAP de Barcelona de 17 de febrero de 2005, Res169/2005.

SAP de Girona de 2 de marzo de 2007.

STS 31 de mayo de 2014.

SAP A Coruña, sec. 6ª, S 1-6-2017, nº 96/2017, rec. 107/2017.

STS Sala 2ª de 27 de noviembre de 2017 (EDJ 2017/250497).

