



UNIVERSIDAD MIGUEL HERNÁNDEZ

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y JURÍDICAS DE ELCHE

TRABAJO FIN DE GRADO

Grado en Seguridad Pública y Privada

Curso 2021-2022

TÍTULO

DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL.

ANÁLISIS DOCUMENTAL

Alumno: Luis Vicente Cifuentes

Tutor: Jose Antonio Espinosa Bernal

Resumen

El presente trabajo realiza un análisis documental sobre los delitos contra la seguridad vial que en la actualidad recoge el vigente Código Penal en su Capítulo IV del Título XXII de su Libro II. Tras analizar los antecedentes de la circulación en España se llega a la situación actual de estos tipos delictivos, analizando para cada uno de ellos y en su apartado correspondiente esta evolución a partir de 1995, fecha en la que se publicó el Código Penal actual. Del mismo modo se analizan los bienes jurídicos que protegen estos delitos que se denomina en el propio Código como “contra la Seguridad Vial”.

Se recogen en el texto las definiciones de los conceptos más habituales en el ámbito de la circulación, ámbito en el que coexiste tanto del Derecho penal, que analiza este trabajo como el Derecho civil, por las responsabilidades derivadas del fenómeno de la circulación como el Derecho Administrativo, en especial, aunque no exclusivamente en su vertiente de derecho sancionador.

A continuación, uno a uno se va analizando distintos delitos de los que integran el Capítulo dedicado a la Seguridad Vial, realizando primero un análisis suficientemente detallado del propio delito para, tras analizar su evolución desde 1995, se concluye con un estudio de la jurisprudencia sobre el mismo.

Palabras clave: Seguridad Vial; delitos en la circulación, análisis documental, análisis jurisprudencial, evolución de los delitos.

ÍNDICE DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN.6

- 1.1.- Justificación.6
- 1.2.- Objetivos.7
- 1.3.- Metodología.8

2. ANTECEDENTES8

- 2.1.- Evolución temporal de los delitos contra la seguridad vial.9
- 2.2.- Bien jurídico protegido.11
- 2.3.- Datos estadísticos de los delitos contra la seguridad vial.14
- 2.4.- Definiciones comunes en estos delitos.17

3. DELITO DE EXCESO DE VELOCIDAD.23

- 3.1.- Análisis del tipo penal.23
- 3.2.- Evolución temporal.28
- 3.3.- Jurisprudencia sobre este delito.31

4. DELITOS DE CONDUCCIÓN BAJO EFECTOS DE ALCOHOL/DROGAS.33

- 4.1.- Tipos penales relacionados.35
- 4.2.- Evolución temporal.40
- 4.3.- Jurisprudencia sobre estos delitos.41

5. DELITO DE CONDUCCIÓN TEMERARIA.43

- 5.1.- Análisis del tipo penal.43
- 5.2.- Evolución temporal.44
- 5.3.- Jurisprudencia sobre estos delitos.47

6.- OTROS DELITOS Y CONSECUENCIAS COMUNES.48

- 6.1.- Conducción sin permiso o licencia.48
- 6.2.- Contra la seguridad en las vías de circulación.51

7. CONCLUSIONES.54

8. BIBLIOGRAFÍA.57

LISTADO DE ABREVIATURAS EMPLEADAS

Abreviatura Significado

BOE	Boletín Oficial del Estado
CC	Código Civil
CCAA	Comunidades Autónomas
CE	Constitución Española de 1978
CGPJ	Consejo General del Poder Judicial
CP	Código Penal
DGT	Dirección General de Tráfico
DOCE	Diario Oficial de la Comunidad Europea
DPEJ	Diccionario Panhispánico de Español Jurídico
FCS	Fuerzas y Cuerpos de Seguridad
FGE	Fiscalía General del Estado
FJ	Fundamento Jurídico
LECrim	Ley de Enjuiciamiento Criminal
LO	Ley Orgánica.
LOPJ	Ley Orgánica 6/1985, del Poder Judicial
LSV	Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial
OM	Orden Ministerial
ONU	Organización de Naciones Unidas
RAE	Real Academia de la Lengua Española
RD	Real Decreto
RGC	Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.
RSV	Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, que aprobó el Reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
SAP	Sentencia de la Audiencia Provincial
STC	Sentencia del Tribunal Constitucional
STS	Sentencia del Tribunal Supremo
UE	Unión Europea
VMP	Vehículo de Movilidad Personal

ÍNDICE DE GRÁFICOS

<u>NÚMERO</u>	<u>TÍTULO</u>	<u>PÁG.</u>
Gráfico 1	Evolución de muertes con ocasión del tráfico. 1995-2021.	6
Gráfico 2	Evolución de fallecidos en relación a la población y al número de vehículos en España.	14
Gráfico 3	Evolución de heridos por accidente de tráfico en España.	15
Gráfico 4	Evolución de condenados por delitos contra la seguridad vial en España.	16
Gráfico 5	Sentencias Audiencias Provinciales sobre vías aptas para la comisión de delitos contra seguridad vial.	18
Gráfico 6	Resumen de velocidades genéricas máximas según la vía	23
Gráfico 7	Velocidades máximas de vehículos de transporte del Código de Circulación de 1937.	27
Gráfico 8	Conductores fallecidos 2020. Distribución porcentual según el tipo de sustancia detectada.	31
Gráfico 9	Tasas máximas de alcohol en conductores.	33

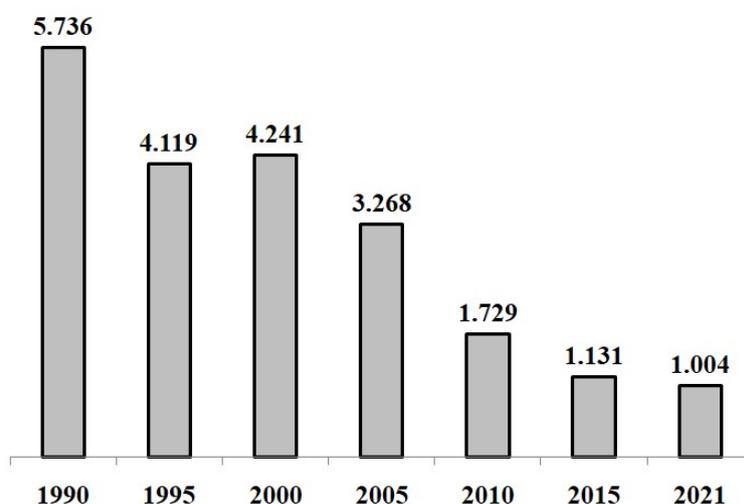
1. INTRODUCCIÓN.

Desde el comienzo del siglo XX, el ser humano ha ido cada vez de forma más intensa, y casi íntima, conviviendo con máquinas con las que ha tenido que compartir su entorno. Bien como conductores, tripulantes o simples peatones todas las personas tienen un contacto diario con vehículos de motor, tanto terrestres, como marítimos o aéreos. Finalmente el ámbito terrestre se quedó con la denominación de vehículos y su extrema proliferación en la actualidad, más de 1.400 millones en uso (EXPANSIÓN, 2021), ha generado una cuestión que preocupa a todas las sociedades: la seguridad vial, entendida como la seguridad ante los riesgos del tráfico rodado. De esta forma, la inseguridad vial se ha convertido en un tema cotidiano y de interés social repetido por los medios de comunicación, su eco repercute en los Gobiernos que adoptan medidas cada vez más duras para paliar este problema (MINGORANCE SÁNCHEZ, 2017:426).

1.1.- Justificación.

Si bien desde hace años nos encontramos en una “sociedad del riesgo” donde existen cada vez más amenazas, la constante industrialización y modernización de técnicas y tecnologías han originado la aparición de nuevos riesgos que antes no existían pero que en la actualidad son muy reales (BECK, 2000:10-15). Sin duda una de estos riesgos es la siniestralidad del tráfico, los accidentes que se provocan en esta convivencia, ya habitual, entre seres humanos y vehículos. Sirva de ejemplo el número de muertes por accidentes de la circulación que se producen en España cuya evolución se muestra en el siguiente gráfico.

Gráfico 1. Evolución de muertes con ocasión del tráfico. 1995-2021.



Origen: Producción Propia. Datos DGT, 2022.

Al observar el gráfico, que no recoge los datos de 1989 año record, se observa con claridad el descenso constante del número de estas víctimas, lo que no es en absoluto producto de la casualidad sino de muchas y constantes actividades de los Poderes Públicos como la actividad legislativa para eliminar o al menos paliar las causas que provocan mayor siniestralidad, las campañas publicitarias sobre el tráfico llevadas a cabo por la Administración y la actuación de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, en adelante FCS, responsables del tráfico, o la actuación decidida de los órganos judiciales. En especial en este trabajo se va analizar la evolución de las normas reguladores del tráfico y la seguridad vial y las resoluciones judiciales al respecto.

1.2.- Objetivos.

Justificada así la actividad de los Poderes Públicos, este trabajo tiene como objetivo principal analizar los actuales delitos contra la seguridad vial y el camino recorrido hasta llegar a estos tipos penales, así como el tratamiento de estos ilícitos penales por el Poder Judicial, analizando la jurisprudencia relativa a cada uno de ellos. Este objetivo principal se ha estructurado en una serie de objetivos parciales que a continuación se exponen, en los que además de precisar si su carácter es primario o secundario, se recogerán las preguntas de investigación que han de ser respondidas y el apartado del trabajo donde se tratará. Estos objetivos parciales son los siguientes:

Objetivo parcial 1. Conocer las cuestiones históricas, jurídicas, estadísticas y conceptuales en las que se desenvuelve la Seguridad Vial en España. Objetivo de carácter secundario, pero no exento de trascendencia, deberá responder a las siguientes preguntas: ¿Cómo ha evolucionado el tratamiento de las conductas delictivas relacionadas con el tráfico en España? ¿Cuál es el bien jurídico que protegen estos tipos penales? ¿De qué datos estadísticos se cuenta para conocer la evolución de los delitos contra la seguridad vial en España? ¿Qué reflejan estos datos? ¿Qué significado jurídico tienen los conceptos habitualmente empleados en el ámbito de la seguridad vial?

Objetivo parcial 2. Analizar los delitos por exceso de velocidad tipificados en el Código Penal, en los sucesivos CP. Este objetivo de carácter primario por los avances técnicos y tecnológicos en la industria de la automoción, deberá responder a las siguientes cuestiones: ¿Cuáles son las características, de acuerdo con el Derecho Penal, de este tipo de delitos? ¿Qué consecuencias penales produce el cometerlos? ¿Cómo ha evolucionado

este delito a través del tiempo? ¿Cuál ha sido de tendencia jurisprudencial con respecto a los excesos de velocidad? En el apartado 3 de este TFM se responderán estas preguntas.

Objetivo parcial 3. Estudiar los delitos cometidos por la conducción de vehículos a motor bajo los efectos del alcohol y las drogas psicotrópicas. Por los efectos que causan en el organismo estas sustancias este objetivo parcial es considerado primario. Se tratarán las siguientes cuestiones: ¿Qué características penales tienen este tipo de delitos? ¿Con qué penas son castigados? ¿Cuál ha sido su evolución temporal? ¿Cómo lo ha tratado la jurisprudencia? Será el apartado 4 de este trabajo el que dé respuesta a estas cuestiones.

Objetivo parcial 4. Conocer el tratamiento dado a los delitos de conducción temeraria. Las consecuencias de estas graves conductas hacen que este objetivo tenga carácter primario. Los interrogantes a los que deberá dar respuesta son: ¿Qué características penales tienen este tipo de delitos? ¿Ha evolucionado su tratamiento a lo largo del tiempo? ¿Cómo lo ha tratado la jurisprudencia? El apartado 5, dará respuesta a estos interrogantes.

Objetivo parcial 5. Tratar otros delitos contra la seguridad vial no incluidos en los objetivos anteriores. De carácter principal al completar la totalidad de tipos penales en relación a la seguridad vial y permitir conocer consecuencias de aplicación a todos ellos, deberá responder a las siguientes cuestiones: 9 En el apartado 5 de este TFM se dará respuesta a estos interrogantes.

1.3 Metodología.

Este trabajo se ha desarrollado realizando un análisis documental que ha comprendido los siguientes textos:

- 49 Referencias bibliográficas
- 30 Normas Jurídicas
- 28 Resoluciones Judiciales.

2. ANTECEDENTES

Como punto de partida de este apartado de antecedentes es preciso tener en cuenta que muchas de las acciones tipificadas como delito contra la seguridad vial en el CP, se encuentran tipificadas como infracciones administrativas sujetas a la potestad

sancionadora de las Administraciones Públicas. Por la aplicación del Principio de intervención mínima que caracteriza al Derecho Penal, de perfecta aplicación en el ámbito de la Seguridad Vial (FGE, 2011:3), los hechos de mayor gravedad son los que caen bajo la competencia de los órganos judiciales de este orden, lo que no excluye la existencia de zonas no exactamente delimitadas que producen una cierta incertidumbre en especial por la aplicación del principio constitucionalizado *non bis in idem*, incorporado a la cobertura constitucional del artículo 25 CE, tal como reconoce el Tribunal Constitucional, en adelante TC, desde su STC 2/1981, de 30 de enero (López Ortega, 2018:870).

La solución de esta incertidumbre ha sido resuelta por la Jurisprudencia Constitucional que desde su STC 77/1983, de 3 de octubre, que en su FJ 4 determina que prevalece el orden penal al derecho administrativo sancionador de forma que los hechos determinados por un tribunal penal vinculan a la resolución sancionadora de la Administración, que podrá no obstante adoptar las medidas cautelares de su competencia como es la retirada del vehículo o su inmovilización.

Esta vinculación se encuentra expresamente recogida en el artículo 2 del Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, que aprobó el Reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, en lo sucesivo RSV.

2.1.- Evolución temporal de los delitos contra la seguridad vial.

Los antecedentes históricos sobre estos delitos podrían comenzarse en 1886 cuando el ingeniero mecánico alemán Karl Benz, origen de la empresa Mercedes-Benz, presenta al mundo (Fernández Latorre, 2016:10), pero lo cierto es que la regulación del tráfico en España comienza en el año 1900 con la publicación del Reglamento para el servicio de Coches Automóviles por las carreteras del Estado, de 17 de septiembre. Tras este Reglamento pudo matricularse el primer coche en España, ocurriendo la primera matriculación de España en la isla de Mallorca el 11 de octubre de ese año de 1900. A partir de ese momento el número de matriculaciones va aumentando progresivamente y alcanzándose en el quinquenio entre 1926 y 1930 las 151.455 matriculaciones de vehículo (Ares, 2020). Ante esta proliferación se publica el que es considerado como el primer Código de la Circulación de España a través del Decreto de 25 de septiembre de 1934. En este Código se ejercía el poder sancionador de la Administración y se recogían como

infracciones algunas de las conductas que posteriormente se incorporarían a otros textos de carácter penal.

Los delitos contra la seguridad del tráfico, en la actualidad contra la seguridad vial, fueron tipificados por primera vez en España a través de la “Ley de 9 de mayo de 1950 sobre uso y circulación de vehículos de motor”. Con el carácter de Ley Penal Especial, se tipificaban las conductas que se realizaban en la circulación de vehículos que eran más lesivas para la seguridad de las personas y bienes (Gómez Pavón, 2012:120-121). Su contenido generó algunos problemas jurídicos sobre la necesidad o no de la ilicitud de la acción para apreciar la imprudencia, o la consideración de conducir tras la retirada del permiso de conducción por pena o sanción como quebranto de condena penal (Camargo Hernández, 1962:23-34). Esta Ley fue sustituida por la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, también como ley penal especial para los delitos de tráfico, pero su vigencia fue escasa al publicarse la Ley 3/1967, de 8 de abril, que reformaba el Texto revisado del Código Penal de 1963, incluyendo estos delitos en el texto del mismo Código Penal, y dejando a un lado su tratamiento dentro de texto penales especiales (Gómez Pavón, 2012:123).

A partir de ese momento, los delitos contra la seguridad vial se integraron con el resto de delitos tipificados penalmente en España y sus modificaciones van unidas a las modificaciones de los Códigos Penales hasta el vigente CP de 1995. También desde ese año, las cifras de accidentes de tráfico van ascendiendo de forma progresivo, alcanzando en 1989 la cifra record de víctimas mortales por este motivo, 9.344 muertes (DGT, 2021a: 8). Es en este año en el que se activa de forma anual el instrumento denominado Plan Nacional de Seguridad Vial, consistente en una programación detallada de las actuaciones a llevar a cabo por los distintos órganos con competencia en seguridad y evidenciaba la conciencia adquirida por los Poderes Públicos para reducir la enorme tasa de accidentes de tráfico que se mantenía en España en una tendencia continua al alza (Mingorance Sánchez, 2017:429).

Para contribuir a paliar esta alarmante cifra, del poder legislativo publica el “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”. La propia Ley, en su preámbulo reconocía que la regulación anterior no era el instrumento legal adecuado para afrontar este problema de la seguridad vial y que la actitud de la Administración debía de transformarse de una concepción exclusivamente policial a promover esta

seguridad en la circulación vehículos y fomentar e impulsar la prevención de accidentes, debiendo llevarse a cabo tanto en vías interurbanas como en el interior de las poblaciones. Para ello fomentaba la colaboración de las distintas administraciones con competencia en tráfico en especial el Estado, con competencia en las vías interurbanas a través de la DGT y el Cuerpo de la Guardia Civil, con las corporaciones locales a través de sus Cuerpos de Policía Local, donde estuvieran constituidos.

En los años 90 del pasado siglo XX, cuando los datos aún eran aún extremadamente elevados, llegó a considerarse esta accidentalidad como un auténtico problema de salud pública ya que muertos y lesionados sumaban más de un millón y medio de afectados (Montoro González, Bañulls Egeda, y Tejero Jimeno, 1995:66-67). Esta consideración de la siniestralidad vial ya había sido considerada como grave problema en 1974, llegando a calificarla como pandemia por la amplitud y por la gravedad de los daños a la salud individual y colectiva que planteaban, y plantean, estos accidentes (OMS, 1974).

En 1995 se publica el vigente CP a través de la Ley Orgánica 10/1995, momento que se fijará como inicial para el análisis temporal de los delitos relacionado con la Seguridad Vial que se irán analizando en los siguientes apartados de este TFG.

2.2.- Bien jurídico protegido.

Por su ubicación en el texto de CP, y la seguridad vial se encuentra encuadrada en el Título XVII del Libro II de este texto denominado genéricamente “De los delitos contra la seguridad colectiva”, formando parte de su Capítulo IV, designado como “*los delitos contra la seguridad vial*”, que sustituyó a la anterior que los nombraba como “*Delitos contra la seguridad del Tráfico*”, y que comprende los artículos 379 a 385 ter. Esta ubicación podría dar a entender que estos delitos protegen el bien jurídico de la seguridad colectiva por medio de la tipificación de aquellas conductas que tienen lugar en las distintas vías por donde circulan los vehículos a motor. No obstante, esta primera interpretación del bien jurídico que protegen no es compartida uniformemente por la doctrina en este ámbito jurídico, como a continuación se expondrá.

Antes de exponer las correspondientes interpretaciones doctrinales sobre el bien jurídico que protegen los delitos contra la Seguridad Vial, es necesario señalar lo recogido por la STC 55/1996, de 28 de marzo, que en su FJ 6, cuarto párrafo expresa:

“En el ejercicio de su competencia de selección de los bienes jurídicos que dimanen de un determinado modelo de convivencia social y de los comportamientos atentatorios contra ellos, así como de determinación de las sanciones penales necesarias para la preservación del referido modelo, el legislador goza, dentro de los límites establecidos en la Constitución, de un amplio margen de libertad que deriva de su posición constitucional y, en última instancia, de su específica legitimidad democrática”.

De acuerdo con este STC, corresponde al legislador decidir y materializar los tipos penales que deben dar la debida repuesta a aquellas conductas antisociales más graves, así como las penas que les corresponderán a estos comportamientos. Los únicos límites que tiene el legislador para ejercer esta potestad, democráticamente avalada, es la propia Constitución.

Esta libertad del legislador podría zanjar cualquier discusión doctrinal sobre estos bienes jurídicos, discusión que es casi una tradición en el ámbito de la seguridad vial, tal como reconoce la propia Fiscalía (FGE, 2011:4). No obstante, y al objeto de dar la necesaria profundidad a este TFG se expondrán resumidas las posiciones doctrinales al respecto.

Una primera posición defiende que estos delitos protegen como bien jurídico a la “seguridad del tráfico”, de carácter autónomo y colectivo, y no los intereses de las personas que participan en el fenómeno generalizado del tráfico de vehículos. Los partidarios de esta posición entienden que la seguridad vial forma parte de la seguridad colectiva mediante el establecimiento de un conjunto de disposiciones normativas cuyo fin es el garantizar que el tráfico de vehículos no suponga riesgos superiores a los admisibles, adelantando la protección penal a la posible lesión de una persona en particular (Gómez Pavón, 2012:133). Dentro de esta corriente doctrinal, los delitos contra la seguridad vial, tienen un carácter colectivo y deben ser calificados como “delitos de peligro ya que su tipificación no sanciona la lesión o lesiones que producen sino el hecho de llevar a cabo conductas con una alta probabilidad de lesionar otro bien jurídico, entre los que entran los de carácter personal (Cermeño Guilmaín, 2018:39).

La segunda posición doctrinal es aquella que manteniendo el carácter del bien jurídico colectivo de la seguridad vial, lo considera como instrumental, orientado en su conjunto a proteger a los particulares de las lesiones que en sus derechos puede provocar

el tráfico de vehículos como son la vida, la salud o el patrimonio (Pallín Ibáñez, 2015:6). Los defensores de esta segunda opción consideran que proteger penalmente la seguridad vial es fundamental para la seguridad colectiva pero al mismo tiempo es protege bienes los jurídicos individuales de forma mediata (Rodríguez Fernández, 2010: 70).

Por último, una tercera posición considera que la finalidad de los delitos contra la seguridad vial es la protección de los bienes jurídicos de carácter individual, y son éstos el auténtico bien protegido, mientras que la seguridad vial delimita y controla el riesgo al que el tráfico de vehículos somete a estos bienes jurídicos. Algunos de sus partidarios llegan a considerar que la seguridad vial es un término sin sustantividad propia, etéreo y abstracto, que no puede llegar a ser considerado como bien jurídico protegido en los delitos con esta seguridad relacionados (Rey Huidobro, 2010:133-138).

En la actualidad, la cuestión referente al bien jurídico protegido en materia de delitos contra la seguridad vial es algo zanjado, tal como recoge la STS 3477/2017, de 3 de octubre, que en su FJ 1.3.3, segundo párrafo expresa:

“Que el bien jurídico protegido es la seguridad vial no suscita mucha discusión y, además, ya ha sido objeto de pronunciamientos por esta Sala Casacional (SSTS 91/2011, de 13 de febrero, 1032/2013, de 30 de diciembre, y 335/2016, de 21 de abril, entre otras). También se ha referido a tal bien jurídico el Tribunal Constitucional en STC 161/1997, de 2 de octubre, y la Fiscalía General del Estado, en su Circular 10/2011, de 17 de noviembre.”

Por mencionar la más reciente de las sentencias referidas, la STS 335/2016, de 21 de abril, en su FJ 3, cuarto párrafo establece lo siguiente:

“Una intervención teológica abunda en esa exégesis. El tipo obedece a la idea de preservar el bien jurídico protegido, la seguridad vial, frente a todos aquellos que se aventuran a pilotar un vehículo de motor sin haber obtenido un permiso, precisamente por el plus de peligrosidad que entraña para el resto de los usuarios de las vías públicas la conducción de vehículos por quienes no hayan acreditado una mínima aptitud para su manejo. Se protege, así pues, no tanto el control por parte de la Administración Española de las habilitaciones para conducir, como el bien jurídico “seguridad vial” que solo se puede presumir puesto en peligro cuando quien maneja el vehículo de motor no ha demostrado nunca las capacidades mínimas para realizar tal actividad”.

Por último, como se mencionaba anteriormente, quizás la delimitación del bien jurídico protegido en el ámbito de la seguridad vial sea la ofrecida por la Fiscalía General del Estado en su Circular 10/2011, de 17 de noviembre, que de forma textual expresa:

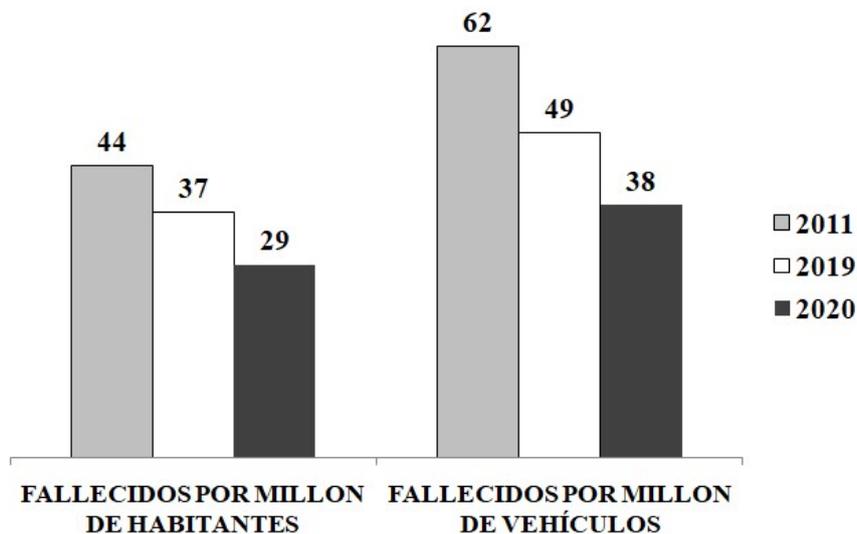
“Precisamente la singularidad en la seguridad vial consiste en que los bienes jurídicos individuales 'vida' e 'integridad física', de tanto relieve, son el referente esencial, único, que legitima el adelantamiento de las barreras de protección. En definitiva, se trata de un bien colectivo intermedio transido de estos matices” (FGE, 2011:4-5).

2.3.- Datos estadísticos de los delitos contra la seguridad vial.

Para la redacción de este punto se ha tomado como referencia en documento de la DGT denominado “Las principales cifras de la Siniestralidad Vial España 2020” en el que se recogen los datos obtenidos del seguimiento de la accidentalidad en este ámbito vial desde el año 2004 siendo la publicación de referencia en España que ha permitido analizar la siniestralidad del tráfico de vehículos y servir como evaluación de las distintas políticas de seguridad vial.

El año que se analiza, el 2020, no es excesivamente apto para servir de referencia dadas las restricciones que con motivo del COVID 19 se impusieron a la movilidad en España. Pese a ello, 1.370 personas murieron con ocasión de accidentes de tráfico, 385 menos que en 2019, lo que supuso un descenso del 22%. Durante el pasado 2021, aún bajo los efectos de la pandemia, la cifra se redujo a 1.004 fallecidos en este tipo de accidentes reduciéndose en 364 el número de muertes suponiendo un descenso del 27 % sobre 2020. Las cifras parecen mejorar y todo indica que así debe suceder. Si a este descenso cuantitativo lo analizamos en relación a la población y el parque de automóviles en España, los resultados también son esperanzadores. Estos datos se recogen en el siguiente gráfico.

Gráfico 2. Evolución de fallecidos en relación a la población y al número de vehículos en España.

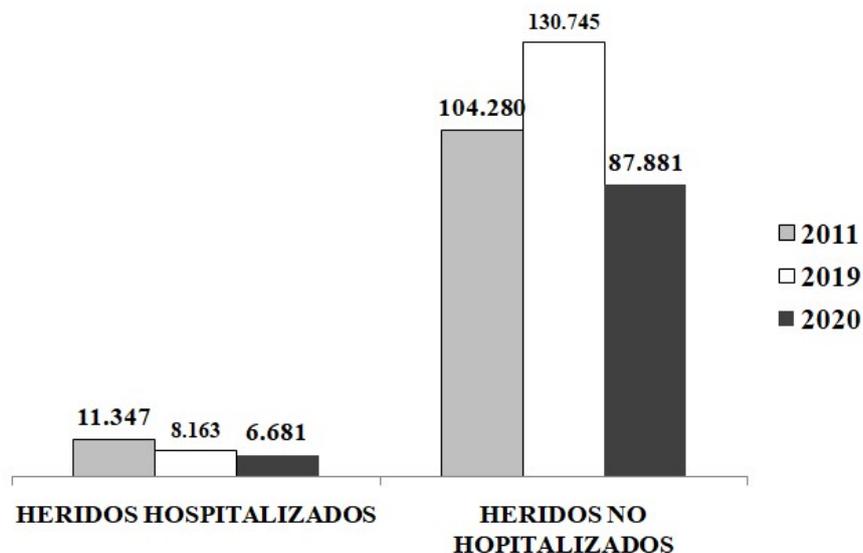


Origen: Producción Propia. Datos DGT, 2021: 9.

Como puede comprobarse tasas de mortalidad han ido descendiendo con el transcurso de los años, y en 2020 España era el cuarto país de la UE con menores tasas de mortalidad con 29 personas fallecidas en accidente de tráfico por millón de habitantes, tras de Suecia, Malta y Dinamarca, con 20, 21 y 28 respectivamente. Esto ha supuesto que España haya cumplido con los objetivos de control de la siniestralidad vial de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 que fijaba esta tasa máxima en 37.

Pese al descenso en el número de fallecidos, otro número afecta de forma notoria a la sociedad por las importantes cifras que aun provocan los heridos por accidentes de tráfico, tanto los que precisan hospitalización como aquellos cuyas lesiones no requieren estos cuidados. En el siguiente gráfico se recoge la evolución en el número de heridos producidos por accidentes relacionados con la seguridad vial en España.

Gráfico 3. Evolución de heridos por accidente de tráfico en España.

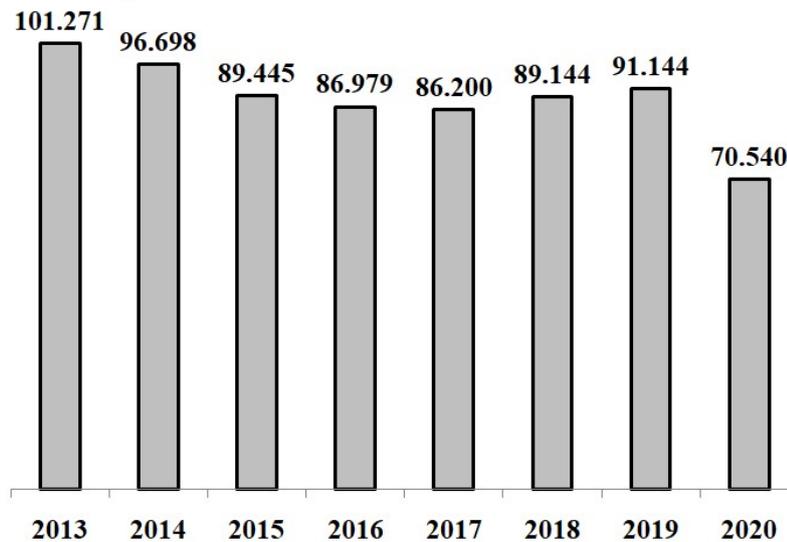


Origen: Producción Propia. Datos DGT, 2021: 9.

El número de heridos o lesionados por accidentes relacionados con la seguridad viales es considerable y, consecuentemente, este hecho repercute en la sociedad. Como datos significativos sobre las víctimas mortales de estos accidentes resalta que una cada cuatro víctimas es un motorista de los que fallecieron 345 en 2020. Sumados a estos el resto de los usuarios vulnerables de vías llegan a representar el 50% del total personas fallecidas por accidente de circulación con 71 ciclistas y 260 a los que hay que sumar o usuarios de los llamados Vehículos de Movilidad Personal (VMP) que circulan especialmente por vía urbanas. De otro lado, el 65% de los peatones que murieron por accidente tenían 65 años o más y estos mayores de 65 años, pese a suponer el 20% de la población total sufrieron el 26% de los fallecimientos con ocasión del tráfico.

En cuanto a la incidencia penal las cifras para la obtención no son todo lo claras que deberían ser pues mientras el anuario del Ministerio de Interior correspondiente a 2020 cita 41.120 hechos conocidos en relación la seguridad vial (MIR, 2021: 139), el CGPJ y el INE cifran los condenados por hechos contra la seguridad vial en 70.540 en 2021 (CGPJ, 2021 e INE, 2021), un número significativamente superior, habiéndose optado por mostrar los datos presentados por el INE. En el siguiente gráfico se recoge la evolución de estos condenados entre 2013 y 2020:

Gráfico 4. Evolución de condenados por delitos contra la seguridad vial en España.



Origen: Producción Propia. Datos INE, 2021.

Pese a la disminución que ofrece el año 2020, por las peculiaridades ya expuestas de este periodo, no puede realizarse un análisis de la tendencia de estas condenas por delitos contra la seguridad vial.

2.4.- Definiciones comunes en estos delitos.

Como paso previo al análisis de los delitos contra la seguridad vial es necesario tratar las definiciones de los términos más comúnmente empleados en este ámbito, para ello se empleará tanto las definiciones dadas por la normativa relativa a este ámbito como los términos oficialmente empleados por la DGT y aquellos que recoge el Glosario de Estadísticas de Transporte en su última edición (Eurostat, UNECE e ITF, 2019).

Las definiciones relativas a vehículos a motor, y los permisos y licencias a ellos vinculados no serán tratados en este punto, remitiendo su consulta a las definiciones de la DGT que se encuentran publicadas de forma oficial (MIR, 2021: 357-360). De este modo, las definiciones analizadas son las que siguen:

SEGURIDAD VIAL. Para definir este término, el DPEJ ofrece dos acepciones, siendo la primera de ellas “*Estado o situación caracterizados por la ausencia de todo daño o peligro para la vida e integridad de las personas y sus bienes en el ámbito del tráfico o circulación vial*”. Para su explicación, hace referencia al artículo 1.2 de la LSV, que incluye dentro de su objeto: las normas que regulan la circulación de vehículos, peatones

y animales; aquellos elementos de seguridad, tanto activa como pasiva y el régimen conforme al que deben emplearse; las condiciones técnicas que deben cumplir los vehículos; los criterios para la señalización de las vías; y las infracciones y sanciones como consecuencia del incumplimiento de estas normas.

VIA. La RAE define vía con varias acepciones siendo la primera de ellas simplemente “camino, tierra por donde se transita”, especificando en la cuarta “calzada construida para la circulación rodada”. Pese a lo acertado y sencillo de ambas definiciones. el término vía, en el ámbito de este trabajo relativo al Derecho Penal, es preciso ceñirlo a aquellos lugares donde pueden producirse los delitos relacionados con la seguridad vial y consecuentemente que pongan en peligro la seguridad del tráfico, tanto en incidentes que puedan producirse entre los que se desplazan por ellas empleando ruedas o simplemente sus extremidades.

Quizás el mejor concepto que puede delimitar los caminos o vías donde pueden producirse estos delitos es el de vía pública, pero no en su vertiente de titularidad, ya que en ese caso se limitaría a las que son de propiedad de las Administraciones Públicas, sino por su empleo, siendo de esta forma más precisa la utilización de “vía de uso colectivo y común”, no obstante, el uso del término vía pública en el lenguaje habitual hace muy difícil que sea empleada cualquier otra designación. Conforme a este criterio de uso colectivo y común, el artículo 2 de la LSV establece los lugares donde los preceptos relativos a la seguridad vial son de aplicación:

“Artículo 2. Ámbito de aplicación. 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.

Por su parte, el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, en adelante RGC, en su artículo 1.2 recoge y desarrolla este artículo 2 LSV recogiendo:

- Las personas a las que le es de aplicación: Titulares de las vías, a sus usuarios, sea cual sea su condición y número, y a las víctimas de las irregularidades en relación con la seguridad vial acontecidas en ellas.

- Los animales y otros elementos situados en ellas: de los que serán responsables sus propietarios.
- Los caminos que deben ser considerados como vías donde pueden aplicarse los preceptos relativos a la seguridad vial, haciendo una detallada enumeración de los mismos que concluye con la frase “*en general, a todas las vías de uso común públicas o privadas*”.

Se cierra este artículo 1.2 expresando que los preceptos relativos a la seguridad vial no serán de aplicación a las zonas aptas para el tránsito de vehículos de propiedad privada (caminos, terrenos, garajes, etc.) siempre que no sean de uso público o empleo y destinados en exclusiva al uso de los propietarios y de aquellos que de algún modo trabajen para ellos en aquellas zonas. No obstante, la jurisprudencia de las Audiencias Provinciales, tanto en el ámbito penal como en el del Derecho Civil por cuestiones de seguros de responsabilidad en esta materia, han extendido este concepto de vía sujeta a la normativa de la circulación de vehículos. En el siguiente gráfico se muestran algunas de estas SAP:

Gráfico 5. Sentencias Audiencias Provinciales sobre vías aptas para la comisión de delitos contra seguridad vial.

SAP	Nº	FECHA	CONTENIDO
Gerona	165/2014	10/03/2014	Delito caminos interiores camping
Burgos	350/2011	02/11/2011	Delito interior empresa sin cierre
Sevilla	1/2008	09/01/2008	Delito carreras aeródromo abandonado
Barcelona	112/2006	05/02/2006	No delito en parking cerrado
Vizcaya	46/2004	23/01/2004	Delito explanada junto discoteca
Valencia	91/2001	30/03/2001	No delito base grúa Policía Local
Guipúzcoa	2072/2001	06/02/2001	No delito recinto cerrado y vallado
Madrid	604/2000	29/09/2000	Delito Alcoholemia en parking

Origen: Producción Propia. Datos Buscador CGPJ.

Son las características de uso colectivo y común las que producen que las vías puedan ser consideradas como lugares en los que es posible la comisión de delitos contra la seguridad vial.

VEHÍCULO A MOTOR. La LSV, en su Anexo I en su definición 6 expresa que vehículo es aquel “*artefacto o aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2*”, que en resumen son aquellas vías o terrenos de uso colectivo, completando en su definición 12 el concepto de vehículo a motor como “*vehículo provisto de motor*”

para su propulsión”, excluyendo expresamente de esta definición a los ciclomotores, tranvías y vehículos para personas con movilidad reducida. En su definición 13 define automóvil como *“vehículo de motor que sirve, normalmente, para el transporte de personas o de cosas, o de ambas a la vez, o para la tracción de otros vehículos con aquel fin”*, excluyendo en esta ocasión a los vehículos especiales.

El Glosario de Estadísticas de Transporte define Vehículo automóvil de carretera como aquel *“provisto de un motor que constituye su único medio de propulsión”* con las utilidades reseñadas en la definición de la LSV, excluyendo expresamente a los vehículos que circulen sobre raíles (Eurostat, UNECE e ITF, 2019: 39). Por su lado, la Directiva 2009/103/CE de la UE, de 16 de septiembre de 2009, define “vehículo” como *“vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea, así como los remolques, incluso no enganchados”*.

La definición dada a vehículo motor en el anexo del Reglamento General de Vehículos de 1998, en la redacción dada a su Anexo por el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre es la siguiente:

“Vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores, los tranvías, los vehículos para personas de movilidad reducida, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los vehículos de movilidad personal”.

De nuevo por la técnica de la exclusión ha sido definido en España el concepto de vehículo a motor, que en otras definiciones expuestas hacen referencia a una tracción, a motor, una capacidad de carga, personas o bienes, y a un lugar por el que se desplaza, las vías de circulación. Quizás fuera necesario para una adecuada definición jurídica del concepto asociar el concepto de vehículo a motor con los permisos o licencias de conducción a los que va asociado el concepto, resultando, para que se consideraría como vehículos, todos aquellos que precisan para su conducción un permiso superior al “B” (DGT, 2020: 15-18).

CONDUCTOR. La definición de conductor la encontramos en la Ley de Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, que en anexo I, apartado 1º define como conductor a:

“La persona que, con las excepciones del párrafo 2º del apartado 2 de este artículo (hace referencia a los peatones), maneja el mecanismo de dirección, o va al mando de un vehículo, o a cuyo cargo está un animal o animales”

“En los vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción es conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales”.

Es importante conocer con exactitud el alcance de la definición de conductor, pues todos los delitos contra la seguridad vial son cometidos por el conductor de vehículo a motor o ciclomotor, con la excepción de los delitos regulados en el artículo 385 del CP, relativos a la seguridad en las vías de circulación.

USUARIOS VULNERABLES DE VÍAS. Siguiendo la clasificación de la DGT se han incluido las definiciones de aquellas personas más susceptibles de sufrir lesiones con ocasión de accidentes de la circulación (DGT, 2021a: 6).

Motoristas. Dentro de esta definición entran tanto los conductores de motocicletas como los de ciclomotores resolviendo la diferencia fundamental entre ambos la cilindrada y la velocidad máxima que pueden alcanzar. De este modo, el Anexo I,A y del Reglamento General de vehículos define:

- Motocicletas. Vehículos dos ruedas (motocicletas de dos ruedas) o de tres ruedas asimétricas respecto a su eje longitudinal (motocicletas con sidecar), dotados de un motor de cilindrada mayor a los 50 cm³, en el caso de ser de combustión interna, y/o por construcción puedan alcanzar una velocidad máxima que supere los 45 km/h.
- Ciclomotores. Incluidos como aptos para la comisión de delitos contra la seguridad desde la reforma del anterior Código Penal por medio de la Ley Orgánica 17/1994, de 23 de diciembre, Son definidos como vehículo de dos ruedas o tres ruedas dotados de un motor cuya cilindrada no sea superior a los 50 cm³, caso de ser de combustión interna, y que por construcción no alcancen una velocidad máxima superior a 45 km/h.

Ciclistas. Llamados así a los que se desplazan en bicicleta, en cuya definición, conforme al Reglamento General de Vehículos entran:

- Bicicleta: Vehículo de dos ruedas por lo menos, accionado por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas.
- Bicicleta de pedales con pedaleo asistido: Bicicletas que cuentan con un motor eléctrico auxiliar, cuya potencia nominal continua máxima debe ser inferior o

igual a 250 W, debiendo esta potencia disminuir de forma progresiva debiendo interrumpirse la asistencia antes de que y que finalmente se interrumpa antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o caso de que el ciclista deje de pedalear.

Usuarios de Vehículos de movilidad personal (VMP). Incorporados a Reglamento General de Vehículos en su modificación ya citada de 2020, su definición es extensa y compleja ya que queda definido positivamente en una parte de la misma que expresa que se trata de un vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos, limitando velocidad máxima por diseño a entre 6 y 25 km/h. Esta única plaza podrá ser por medio de un sillín si el vehículo está equipado de un sistema de autoequilibrado.

La siguiente parte de la definición emplea la exclusión expresando que no se considerarán VMP:

- Vehículos que no dispongan de sistema de autoequilibrado y estén equipados con sillín.
- Vehículos que hayan sido diseñados y construidos para competición.
- Vehículos diseñados y construidos para personas con movilidad reducida
- Vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC (voltios de corriente continua) o 240 VAC (voltio corriente alterna).
- Todos aquellos vehículos que se encuentren incluidos en el Reglamento (UE) n.º 168/2013, de 15 de enero de 2013.

PEATÓN. De acuerdo con el punto 4 del Anexo I de la LSV, peatón es la persona que, no siendo conductor, transita a pie por las vías colectivas de uso común o vías públicas en los términos expuestos anteriormente. También son considerados peatones a aquellas personas que empujan cualquier otro vehículo sin motor y de pequeñas dimensiones y aquellas que sufren una movilidad reducida y circulan con la velocidad reducida de una silla de ruedas con motor o sin él.

HECHO DE LA CIRCULACIÓN. Este concepto, definido en el artículo 2.20 del Reglamento de Seguro Obligatorio de Automóviles, aprobado por Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, se encuentra inmerso en una faceta de Derecho Civil, vinculada con la responsabilidad de este carácter relacionada con la circulación de

vehículos, siendo un concepto que va ampliándose con la jurisprudencia, española y de la UE (Badillo Arias, 2020:3). Por ello no será tratado con mayor profundidad en este trabajo centrado en la vertiente del Derecho Penal.

3. DELITO DE EXCESO DE VELOCIDAD.

En los siguientes apartados se irán analizando todos los delitos relacionados con la seguridad vial tipificados en el CP siguiéndose para ello un esquema uniforme que comenzará con el análisis del tipo penal, al que seguirá un recorrido por su evolución a través de las distintas modificaciones sufridas desde 1995, fecha en la que se publica el vigente CP, para finalizar con una referencia a las principales sentencias recaídas sobre el delito en cuestión.

3.1.- Análisis del tipo penal.

Siendo la velocidad una variable de carácter eminentemente física que es, de forma simple, la distancia recorrida por un móvil en un tiempo determinado, en el ámbito de la conducción y la seguridad vial debe definirse como la distancia en kilómetros que recorre un vehículo a motor en el tiempo de una hora. Visto esto, el tipo penal establecido para este delito se encuentra recogido en el artículo 379. 1 CP, que en su redacción vigente de forma textual expresa:

“379.1 CP. 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”.

De esta forma, sobre este delito pueden definirse y delimitarse las siguientes cuestiones y elementos:

Sujeto activo: será aquel que conduce un vehículo a motor o un ciclomotor a velocidad superior en 60 kilómetros por hora en vía urbana o en 80 kilómetros por hora en las urbanas a la “permitida reglamentariamente”. No obstante, esta expresión en apariencia sencilla encierra una notable complicación por varios factores.

En primer lugar, este desarrollo reglamentario es complejo ya que esta velocidad es establecida no es tan solo la genérica que queda determinada por el tipo de la vía en la que se circule y el tipo de vehículo que se conduzca y que queda recogida en los artículos 47 y 50 del RGC, siendo las recogidas en el siguiente gráfico que especifica cada una de ellas:

Gráfico 6. Resumen de velocidades genéricas máximas según la vía.

VIAS INTERURBANAS O FUERA DE POBLADOS			
Tipo de vía	Vehículos ligeros	Vehículos Pesados	Autobuses y otros
Autopista y Autovía	120 Km/h	90 Km/h	100 Km/h
Convencional	90 Km/h	80 Km/h	90 Km/h

VÍAS URBANAS Y TRAVESÍAS	
Plataforma única de calzada y acera	20 Km/h
Único carril por sentido	30 Km/h
Más de un carril por sentido	50 Km/h

Origen: Producción Propia. Datos: Reglamento General Circulación.

A estas limitaciones genéricas es preciso añadir otras de carácter específico que debe estar debidamente señalizadas conforme al Orden FOM/534/2014, de 20 de marzo, siendo el responsable del titular de la vía en cuestión, o aquellas que de forma no permanente se haya señalizado en determinados tramos por circunstancias no habituales que se producen en la vía como obras, accidentes o efectos naturales (Cermeño Guilmaín, 2018: 48).

De igual forma, existen limitaciones reglamentarias que afectan de forma exclusiva a determinados conductores o a determinados vehículos que, sin estar señalizadas son exclusivas para estas características. El ejemplo más claro es la reducción de velocidad de conductores noveles (Cocaña Rosco, 2020: 385), vigente hasta 2011, año en el que lo dejó sin aplicación la Orden PRE/629/2011, de 22 de marzo, con la modificación del Anexo XI del Reglamento General de Vehículos que, manteniendo la exigencia de la señal V-13 “*Conductor novel*”, eliminó la limitación que se les imponía de circular a menos de 80 kilómetros por hora. De igual forma, el artículo 52.1.b) del RGC, sobre “*Velocidades prevalentes*”, establece la posibilidad de limitaciones a

determinados conductores con motivo de sus circunstancias personales, cuestión que hasta 2006 era general para todos los discapacitados, siendo en la actualidad exclusiva para aquellos cuyas circunstancias médicas lo aconsejen conforme a una valoración de su situación siendo tan solo aplicables estas limitaciones de velocidad cuando resulten aptos con restricciones (DGT, 2021b).

También existen limitaciones que son aplicables de forma exclusiva a determinados tipos de vehículos como son los especiales, los dedicados al transporte de mercancías peligrosas o los dedicados al transporte escolar, encontrándose todas estas limitaciones recogidas en los distintos apartados del artículo 48 del RGC. Otro ejemplo de ello es aquel vehículo que lleve instalada la placa “FV” vehículo de ensayo (que recordamos que permite superar la velocidad en 30 Km/h en vías interurbanas), no cometerá el ilícito penal sin aplicar esos 30 km/h de más.

De otro lado, la titularidad de las vías, estatales, autonómicas y municipales, significa que estas Administraciones Públicas tienen competencias en la regulación de las velocidades máximas en estas vías. La remisión de la velocidad máxima a disposiciones reglamentarias ha provocado que, por su relativa sencillez para ser modificadas, se hayan producido situaciones de complejo encaje penal y de escasa calidad jurídica en el ámbito de la seguridad vial, pudiendo realizarse por mero capricho, que un miembro de la corporación viva en determinada vía, o con desacertada previsión, como sucedió con el Real Decreto 303/2011, de 4 de marzo rebajó en 10 kilómetros por hora la velocidad máxima en autopistas y autovía en base a un supuesto ahorro energético. La vigencia de este RD era de algo más de tres meses, de marzo a 30 de junio de 2011, según establecía su Disposición Final Segunda, y el coste de la nueva preceptiva señalización con los nuevos límites y el gasto del recalibrado de todo el sistema de radares no permitió, lógicamente el ahorro pretendido por esta medida (Cermeño Guilmaín, 2018: 48).

Sea como fuere, lo recogido en el tipo penal de exceso de velocidad se mueve entre dos parámetros objetivos, uno determinado que lo compone la que se podría denominar “velocidad excesiva penal”, superar según la vía los 60 u 80 kilómetros por hora. El otro parámetro objetivo, de compleja determinación como se ha expuesto, sería el máximo de velocidad reglamentario para cada tramo, vehículo y persona. Las velocidades comprendidas entre la máxima reglamentaria y la velocidad excesiva penal serán “velocidades excesivas sancionables” ya que tales excesos no quedan impunes al

actuar sobre los conductores que las sobrepasan la potestad sancionadora de la Administración Pública que se sustanciará conforme al RSV.

Añadir que la conducta del sujeto activo debe ser dolosa, pues no cabe la imprudencia. En este sentido, hay jurisprudencia según la cual quedó absuelto el conductor que circulaba realmente a una velocidad típica, pero no era conocedor de ello debido a encontrarse averiado el velocímetro de su vehículo, marcando una velocidad inferior a la que realmente llevaba, esto es a la del tipo penal.

Sujeto pasivo. La disminución en el control de un vehículo a motor a muy altas velocidades supone someter a todos los intervinientes el fenómeno del tráfico, otros conductores, pasajeros y peatones, a un riesgo innecesario. Es por lo tanto este colectivo afectado el sujeto pasivo de este delito de exceso de velocidad. Es obvio que la velocidad influye de forma directa en frecuencia y gravedad de los siniestros relacionados con la circulación de vehículos de forma tan exponencial que un aumento del 1% en la velocidad de circulación promedio produce, de forma aproximada, un incremento del 2% en la frecuencia de lesiones por accidentes viales, desglosado en un aumento del 3% en la frecuencia de los incidentes clasificado graves y hasta un 4% en los fatales (ITF, 2018: 1-2).

Bien jurídico protegido. El bien protegido por este delito en la Seguridad Vial en los términos ya expuestos anteriormente como defensa colectiva de unos bienes jurídicos individuales de aquellos que participan en el fenómeno de la circulación de vehículos a motor.

En relación con la prueba para determinar la existencia del hecho punible en estos delitos por exceso de velocidad, está se obtendrá de las mediciones realizadas por los agentes con competencia, en España generalmente Guardia Civil y Policías Locales, empleando para ello instrumentos técnicos capaces de determinar dicha velocidad, esto es cinemómetros, que cumplan con los requisitos, también técnicos que legalmente se determinen. Es de suma importancia señalar que el cinemómetro es un instrumento de medida sometido al control metrológico del Estado, siendo la Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero la que regula este tipo de dispositivos. Habrá que aplicar siempre y en todo caso el margen de error establecido en la Orden para el tipo de cinemómetro que se trate.

La Orden establece que para los cinemómetros en instalación fija o estática el margen de error será de ± 5 Km/h, para velocidades inferiores o iguales a 100 Km/h y de

$\pm 5\%$, para velocidades superiores a 100 Km/h, en ambos casos contados para ensayos en carretera (tráfico real).

En cinemómetros en instalación móvil sobre vehículo el margen de error será de ± 7 Km/h, para velocidades inferiores o iguales a 100 Km/h, y de $\pm 7\%$, para velocidades superiores a 100 Km/h, en ambos casos contados para ensayos en carretera (tráfico real)

Tanto los cinemómetros instalados de forma fija o estática como los instalados de forma móvil sobre vehículo presentan el siguiente margen de error para ensayos en laboratorio (por simulación de señales): ± 2 Km/h, para velocidades inferiores o iguales a 200 Km/h y ± 3 Km/h, para velocidades superiores a 200 Km/h.

Por otro lado, los cinemómetros de tramo presentan un margen de error de ± 3 Km/h, para velocidades inferiores o iguales a 100 Km/h, y de $\pm 3\%$, para velocidades superiores a 100 Km/h.

Para terminar lo relativo a los márgenes de error del cinemómetro, los instalados en aeronave presentan un margen de error de $\pm 5\%$. Se tratará este tema posteriormente en el apartado correspondiente a la jurisprudencia.

También son aceptadas las pruebas obtenidas por técnicos en la materia en informes periciales con base en datos objetivos como huellas de frenada, imágenes de videocámaras, daños en el/los vehículos, declaraciones de testigos, etc. (Álvarez Rodríguez, 2019: 153).

Una cuestión controvertida en cuanto a la imputación de este delito se produce cuando la acreditación de la velocidad punible es realizada mediante una fotografía del vehículo sobrepasando estos límites penales de velocidad y el vehículo no es detenido, se encontrándose acreditada la identidad del autor. Superada esta cuestión a nivel sancionador imponiendo al titular del vehículo la obligación de identificar ante la Administración la identidad del conductor, sancionando el incumplimiento de esta obligación como infracción muy grave en el artículo 77.j) del la LSV, imponiendo el artículo 80.2b) de esta Ley sanciones del doble al triple de la infracción originaria, según ésta sea grave o muy grave (Gutiérrez Rodríguez, 2013: 76).

No obstante, esta solución no es tan sencilla en el ámbito del Derecho Penal ya que opera el artículo 24 CE bajo cuyo amparo se reconoce el derecho de no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable (López Ortega, 2018b: 832-839), siendo varias las

resoluciones del Tribunal Constitucional al respecto, que se tratarán a continuación en este mismo apartado.

En cuanto a las penas, el legislador establece tres penas de diferente naturaleza que operan de modo alternativo, no siendo posible imponerlas de modo acumulativo. Estas penas son:

- Prisión de tres a seis meses. No entrando en la valoración de la intensidad de la misma, su evitación por la institución de la remisión condicional del artículos 80 y siguientes del CP parece sencilla.
- Multa, de 12 a 24 meses. En relación a esta pena, y de acuerdo al artículo 50.4 CP su alcance económico sería de entre 720 € por 12 meses y una cuantía diaria de 2 €, establecidos como cuantía mínima, a 288.000 €, en el caso de 24 meses y 400 € al día, cantidad máxima de la multa a personas físicas. Esta pena ya debe ser considerada importante.
- Trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días.
- En todos los casos, se impondrá la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de 1 a 4 años (Lanaspa Mainz, 2021).

A tenor de lo dispuesto en el artículo 385 ter CP, el juez, con la debida argumentación, puede rebajar en un grado la pena de prisión en atención a la menor entidad del riesgo causado y demás circunstancias del hecho.

Pese a no encontrarse recogida la velocidad excesiva penal como agravante, si que esta velocidad opera mediante la inclusión de tipos agravados otros delitos. Así, serán tipificadas como lesiones por imprudencia grave aquellas que se produzcan con ocasión de la conducción a velocidades excesivas penales a tenor de lo establecido en el artículo 152.1 CP.

3.2.- Evolución temporal.

En este punto se tratarán dos aspectos de la evolución temporal del tratamiento normativo de la velocidad, de un lado los límites de velocidad máxima que han sido establecidos en los distintos textos que han regulado la circulación en España y de otro lado la evolución del delito tipificado en el artículo 379.1 CP que ocupa este apartado.

La primera limitación que se lleva a cabo en España es la que recogía el ya citado Código de la Circulación de 1937 que en su artículo 93 especificaba las máximas velocidades a las que podían circular los vehículos de transporte. Velocidades que dependían de dos factores uno el peso total del vehículo y otro en tipo de ruedas de las que se encontraba provisto. Con estas variables, las velocidades máximas eran las que se recogen en el siguiente gráfico:

Gráfico 7. Velocidades máximas de vehículos de transporte del Código de Circulación de 1937.

Tipo neumáticos	PESO TOTAL	VELOCIDAD MÁXIMA
Todas las ruedas llantas neumáticas	De 3.501 a 4.500 Kg.	80 Km/hora
	De 4.501 a 8.000 Kg.	60 Km/hora
	Más de 8.001 Kg.	40 Km/hora
Todas o algunas de sus ruedas con llantas de caucho macizo o metálicas	De 3.501 a 4.500 Kg.	40 Km/hora
	De 4.501 a 8.000 Kg.	30 Km/hora
	Más de 8.001 Kg.	20 Km/hora

Origen: Producción Propia. Datos Artículo 93 Código Circulación 1937.

Como puede comprobarse. El resto de los vehículos no tenían limitación de velocidad alguna por lo que podía circular por las escasas y deficientes carreteras españolas a la velocidad que les permitiesen sus automóviles, lo que no deja de ser extraño pues las circunstancias expuestas no parecían aconsejar esa libertad de circulación, dado que existían vehículos que ya superaban los 100 kilómetros por hora (Trillo, 2020).

La primera limitación de velocidad generalizada para todos los vehículos, dependiendo de su empleo, no se produce hasta 1974, año en el que tras la Guerra del Yom Kippur entre los Estados Árabes e Israel, los países de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), la mayoría árabes que habían perdido este conflicto, deciden no suministrar crudo a aquellos países que apoyaron a Israel, incluida España, por ser aliada de Estados Unidos (Cermeño Guilmaín, 2018: 50). Movidio por estas circunstancias y con un crecimiento alarmante de los accidentes de tráfico, el Gobierno publica el Decreto 951/1974, de 5 de abril, en el que se establecen los primeros límites de velocidad a los turismos que fueron inmediatamente modificados por la Orden de 6 de abril de 1974 para la aplicación del Decreto 951/1974, quedando las velocidades máximas de 130 kilómetros por hora en autopistas; en autovías y carreteras de más de un carril 110

kilómetros por hora; resto de las carreteras, 90 kilómetros por hora: y en vías urbanas en 60 kilómetros por hora. A través de la Orden de 20 de junio de 1979 se redujeron los límites de velocidad a los valores actuales, que ya han cumplido más de 40 años.

En dos ocasiones se han bajado estos límites por motivos energéticos con dudoso éxito, siendo la primera vez en 1976 cuando el gobierno en transición disminuyó durante tres años la velocidad máxima en autopista a 100 kilómetros por hora con motivo de la crisis del petróleo (Costas Franco, 2013), La segunda fue la ya recogida de 2011 con una breve vigencia.

Hoy en día, considerando los avances tecnológicos experimentados en el ámbito del automóvil y la notable mejora de las carreteras de gran capacidad, podrían ser elevados estos límites en determinadas vías como autopistas y autovías (Cermeño Guilmaín, 2018: 50), pero esta cuestión queda fuera de este trabajo.

En cuanto a las modificaciones que este artículo 379.1 ha tenido desde 1995, año en el que se aprueba el vigente CP, es preciso decir que este artículo en la versión inicial del Código no se encontraba incluido, no siendo hasta la modificación llevada a cabo por la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, cuando se introduce en España este tipo penal de velocidad excesiva, justificada esta incorporación en su preámbulo que recogía la necesidad de incrementar el control sobre el riesgo tolerable que suponían estos excesos de velocidad. En su momento se consideró esta medida de límites de velocidad penales como una “presunción de temeridad” por parte de los conductores (García Albero, 2007: 8).

La única modificación que ha sufrido este artículo se produce por medio de la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, que en su artículo único, punto centésimo octavo dio la redacción de este artículo 379.1 mantiene en la actualidad. La reforma introducida en relación con el texto original incorporado en 2007 provocó la separación de las penas que se imponen por la comisión de este delito, eliminando la conjunción “y” que aparecía entre la pena de multa y la de trabajos en beneficio de la comunidad, de forma que en la actualidad y tal como se trató con anterioridad, las tres posibles penas prisión, multa y estos trabajos son alternativas y no acumulativas como ocurría en la anterior versión. Esta alternancia fue justificada en el motivo XXV de su preámbulo que de forma textual establecía:

“En la búsqueda de una mayor proporcionalidad en la respuesta jurídico penal a determinadas conductas de peligro abstracto, concretamente en el ámbito de los delitos contra la seguridad vial, se ha considerado conveniente reformar los artículos 379 y 384 en un triple sentido. En primer lugar se equipara la pena de prisión prevista para ambos delitos, al entender que no existe razón de fondo que justifique la diferencia en la respuesta punitiva. Por otra parte, se elimina la actual disyuntiva entre la pena de prisión y la de multa y trabajos en beneficio de la comunidad, estableciéndose los tres tipos de penas como alternativas”.

De esta forma se concedía un mayor margen de decisión al Juez a la hora imponer cualquiera de estas tres penas, lo que le permite reservar la prisión, como pena más grave, para los supuestos que consecuentemente provocan mayor peligrosidad en relación con la Seguridad Vial.

3.3.- Jurisprudencia sobre este delito.

En relación a este delito de velocidad excesiva penal son suficientes las Sentencias de los distintos Tribunales, siendo especialmente numerosas las que provienen de las Audiencia Provinciales, por el número de estos órganos existentes en nuestro país. SE realiza en este punto una selección de las mismas atendiendo a su interés jurídico.

STC 63/2007, de 27 de marzo (ECLI:ES:TC:2007:63). En su FJ 3, en los casos en las que la fotografía de un exceso de velocidad, tanto en la vía penal como en la administrativa sancionadora, no resultara suficiente para la identificación plena del autor y el razonamiento seguido para determinar la participación de una persona en el hecho punible o sancionable no consta o tal razonamiento resulta irrazonable, por ilógico o insuficiente, la correspondiente resolución superaría el test que supone la vía de control del Tribunal Constitucional, habilitando su anulación por infracción del derecho a la presunción de inocencia consagrado en el artículo. 24.2 CE.

STS, Sala de lo Penal, Nº 184/2018, de 17 de abril. En esta Sentencia, se determinan los márgenes de error tolerables de los distintos aparatos empleados para la detección de la velocidad de los vehículos a motor, cuestión que en más de una ocasión ha suscitado conflictos tanto en sede judicial como administrativa.

La importancia de esta STS es la determinación jurídica de los límites de los índices de error tolerables de estos medidores que han ido estableciendo primero la Orden ITC/3699/2006, de 22 de noviembre, derogada por la Orden ITC/3123/2010, de 26 de noviembre. En la actualidad, se encuentra en vigor la Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, más general pues incluye varios mecanismos de medida de distintas magnitudes, siendo en su Anexo XII el que regula lo relativo a los medidores de velocidad. En la actualidad, ya que la modificación se realizó tras la sentencia que se analiza, los cinemómetros se clasifican en fijos, en instalaciones con este carácter, incluidos contenedores acondicionados; estáticos, montados en un vehículo pero que realizan las mediciones con dicho vehículo parado; y móviles, que realizan las mediciones con el vehículo que los transporta en movimiento.

Esta Sentencia trata sobre los cinemómetros estáticos, y consideró que esta ubicación estable, al igual que los aparatos denominados fijos, permitía una mayor precisión en la medición, por lo que reconoció el margen del 5 por ciento como error de la medición mientras los que realizaban la medición en movimiento debían tolerar un mayor porcentaje de error, fijando para ellos en un 7 por ciento sobre la medición. Sorprendente son los errores establecidos para los cinemómetros instalados en aeronaves ya que en la Orden de 2010 tenían establecido, de acuerdo con esta lógica de la precisión por el movimiento del medidor, un error del 10 por ciento de la velocidad obtenida, mientras que el punto 3.1.2 del anexo XII de la Orden de 2020 establece un error de tan sólo el 5 por ciento, igual que los equipos que realizan las mediciones sin estar en movimiento. Sin duda la jurisprudencia se encargará de corregir en un futuro esta extraña situación.

STS, Sala de lo Penal, N° 284/2021, de 30 de marzo. Esta sentencia responde al rechazo social que supone la conducción a velocidades excesivas debido al clima percibido por los ciudadanos conocido como “*violencia vial*” (Mingorance Sánchez, 2021: 401).

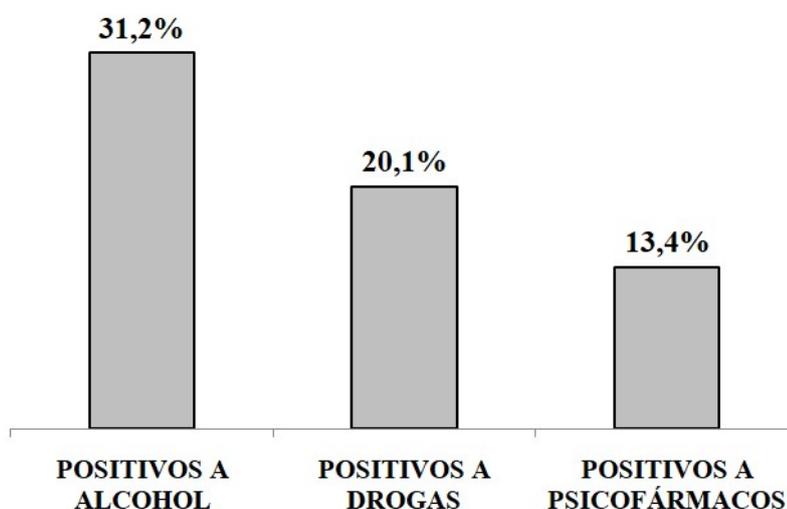
Esta percepción de la ciudadanía hizo que el legislador incluyera en las distintas reformas del CP tipos penales encaminados a la reducción de esta violencia con origen en el fenómeno de la circulación, imponiendo penas a distintas conductas de los conductores que incrementaban el riesgo que la circulación supone, materializando este rechazo social en un rechazo penal, tal como afirma el FJ 3.1 de la Sentencia ahora comentada.

4. DELITOS DE CONDUCCIÓN BAJO EFECTOS DE ALCOHOL Y DROGAS.

La tipificación de la conducción bajo el efecto del alcohol y otras sustancias estupefacientes no es nueva ya que desde 1950, en el CP vigente en aquellos momentos, ya se incluyó el delito de conducir bajo la influencia de estas sustancias (De Vicente Martínez, 2018: 41). Es claro que el motivo de esta inclusión en este Código no es otra que reforzar la vía administrativa, que también persigue y sanciona este tipo de conductas, a fin de evitar la notable incidencia que tanto el alcohol como este tipo de sustancias tienen en los accidentes de relacionados con los vehículos a motor.

De acuerdo con el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses en 2020, pese a ser un año marcado por las limitaciones en la movilidad, aumentó la detección del consumo de alcohol, drogas y psicofármacos entre los conductores fallecidos en accidentes de tráfico a los que se les realizó la correspondiente autopsia. De los 597 conductores fallecidos en 2020 por accidentes de tráfico y que fueron sometidos a autopsia y análisis toxicológico 291 conductores fallecidos ofrecieron resultados positivos, lo que supone un 48,7 por ciento del total (INTCF, 2021: 58). En lo que se refiere al tipo de sustancia detectada, el siguiente gráfico muestra los porcentajes de las mismas:

Gráfico 8. Conductores fallecidos 2020. Distribución porcentual según el tipo de sustancia detectada.



Origen: INTCF, 2021: 14.

Es preciso significar que la suma de los porcentajes expresados en el gráfico supera el 48,7 por ciento referido anteriormente debido al consumo asociado por los conductores fallecidos y analizados de más de un tipo de sustancia.

Normas de aplicación para las pruebas reglamentarias.

Debemos acudir a la normativa administrativa en materia de tráfico para conocer las peculiaridades de la realización de las pruebas de determinación alcohólica o de drogas tóxicas analizados en este objetivo parcial, siendo esta norma el Texto refundido de la Ley de Tráfico y el Reglamento General de Circulación.

El RGC establece que las pruebas para detectar la posible intoxicación por alcohol se practicarán por los agentes encargados de la vigilancia de tráfico (lo cual descarta de esta facultad a cuerpos policiales distintos de Policía Local y Guardia Civil o en su caso Policía Autonómica) y consistirán normalmente en la verificación del aire espirado mediante etilómetros que, oficialmente autorizados, determinarán de forma cuantitativa el grado de impregnación alcohólica de los interesados.

Antes de realizar la prueba de alcoholemia el agente debe informar al interesado de la forma de proceder para la correcta mecánica de la prueba, así como de la obligatoriedad de someterse a una segunda prueba en los casos de resultado positivo obtenido en la primera prueba, o aun sin alcanzar el resultado positivo presentase síntomas evidentes de hallarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas.

La llamada prueba de alcoholemia está integrada por dos ciclos de medida (cada ciclo de medida consta de dos espiraciones válidas de tres posibles). Entre ciclo y ciclo deben transcurrir como mínimo diez minutos para una mayor garantía y a efectos de contraste.

El Agente informará al interesado de los derechos que ostenta en relación con la prueba de alcoholemia o drogas, siendo estos el derecho que le asiste de controlar por si mismo o por cualquiera de sus acompañantes o testigos presentes que entre la realización de la primera de las pruebas y la segunda de estas medie un tiempo mínimo de diez minutos, el derecho a formular cuantas alegaciones u observaciones tenga por conveniente, por si o por medio de su acompañante o defensor, si lo tuviera, las cuales se consignarán por diligencia, y del derecho que le asiste de contrastar los resultados

obtenidos mediante un análisis de sangre, orina u otros análogos que el personal facultativo del centro al que se traslade estime más oportuno.

Por su parte el Texto Refundido de la Ley de Tráfico establece que las pruebas para la detección de la presencia de drogas en el organismo consistirán en una prueba salival mediante un dispositivo autorizado, y en un posterior análisis de una muestra salival en cantidad suficiente.

4.1.- Tipos penales relacionados.

El tipo penal que en la actualidad recoge este delito de conducción bajo los efectos de sustancias que perjudican las condiciones psicofísicas de los conductores se encuentra en el artículo 379.2 CP que de forma literal expresa:

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

Así, y siguiendo la misma estructura que en el apartado anterior, sobre este delito pueden definirse y delimitarse las siguientes cuestiones y elementos:

Sujeto activo: En este delito tan solo puede serlo el conductor, siendo por tanto un delito de los denominados “de propia mano” (De Vicente Martínez, 2018: 349). Cuestión que no es baladí es lo que entendemos por “conducir”. Según STS 48/2020, de 11 de febrero, en su FJ 2.5, párrafo 3:

“En primer término, debemos de analizar que debemos entender por conducción, en el sentido del art. 379.2 CP, precepto que comparte ese verbo nuclear típico con varias de las infracciones encuadradas en este capítulo IV del Título XVII, del Libro II del Código Penal (arts. 379 a 385 ter CP).

Como decíamos en la sentencia citada 436/2017, de 15 de junio, el ordenamiento penal no ofrece al intérprete una definición propia de qué debe entenderse por conducción de un vehículo de motor. Auxilia en esa indagación la normativa administrativa, llegando a la conclusión en la misma de que "Con ese entorno normativo como telón de fondo podemos afirmar que, desde un punto de vista administrativo, "conducir un vehículo a motor o un ciclomotor" es la conducta

que se lleva a cabo por la persona que maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo que se desplaza.

Para el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, "conducir", es "guiar un vehículo automóvil" (acepción quinta). Y el Diccionario del Español Jurídico define la conducta "conducir un vehículo a motor o un ciclomotor" como "guiar un vehículo a motor o un ciclomotor manejando los mecanismos de dirección e impulsión del mismo, o solo los de dirección si se cuenta con inercia". Es prescindible a los efectos de este recurso pronunciarse sobre la discutida cuestión de si el vehículo debe desplazarse auto propulsado para que podamos hablar de conducción (vid. SSTs de 23 de septiembre de 1964, 27 de septiembre de 1968 y 15 de octubre de 1968). Es tema no totalmente pacífico.

La idea de movimiento o desplazamiento está implícita en la noción de "conducir", (STS de 15 de octubre de 1986). En las primeras acepciones del Diccionario de la RALE aflora esa idea: "conducir: "1. Llevar, transportar de una parte a otra. 2. Guiar o dirigir hacia un sitio".

La acción de conducir un vehículo de motor incorpora de esa forma unas mínimas coordenadas espacio-temporales, un desplazamiento, el traslado de un punto geográfico a otro. Sin movimiento no hay conducción. Pero no es necesaria una relevancia de esas coordenadas, ni una prolongación determinada del trayecto. Actos de aparcamiento o desaparcamiento, o desplazamientos de pocos metros del vehículo colman ya las exigencias típicas (...)

El art. 379.2 CP exige, un movimiento locativo, cierto desplazamiento, pero no una conducción durante determinado espacio de tiempo o recorriendo un mínimo de distancia. Un trayecto del automóvil, bajo la acción del sujeto activo, en una vía pública y en condiciones tales de poder, en abstracto, causar algún daño es conducción."

Además, de lo mencionado referente a la conducción, para que la conducta analizada en este apartado encuadre con el tipo establecido debe llevarse a cabo en la vía pública y tras ingerir sustancias que le hubieran producido un grado de intoxicación tal suponga un peligro para el resto de los usuarios de dichas vías (Mingorance Sánchez, 2019: 357). Es por tanto un delito doloso en el que el conductor debe conocer que la ingesta de estas sustancias, que recoge el tipo penal, influye negativamente en su conducción.

Esta protección por medio del Derecho Penal de la conducción bajo los efectos de sustancias que merman las capacidades para la conducción de vehículos a motor complementa la protección en vía administrativa. De esta forma, el artículo 14 de la LSV establece la prohibición de conducir cualquier vehículo con tasas de alcohol superiores a las establecidas o con la presencia de drogas en el organismo, salvo las consumidas por

prescripción médica y finalidad terapéutica, siempre que no afecten a la conducción. De esta forma, mientras que para el alcohol se determinan unos niveles o tasas, en el caso de las drogas es la mera presencia de ellas en el organismo la que provoca la prohibición. El desarrollo reglamentario de este artículo se encuentra en el RGC que en su Capítulo IV, que lo integran los artículos 20 a 26, regula lo relativo a las “*normas sobre bebidas alcohólicas*”, y en el Capítulo V, artículos 27 y 28, lo relativo a las “*Normas sobre estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas*”.

De esta forma, las tasas de alcohol establecidas en España como máximas para ser consideradas como ilícito administrativo de la circulación o como constitutiva de la comisión de un delito son las que se recogen en el siguiente gráfico:

Gráfico 9. Tasa máximas de alcohol en conductores.

VIAS INTERURBANAS O FUERA DE POBLADOS		
Tipo aplicable	ALCOHOL EN SANGRE	ALCOHOL EN AIRE ASPIRADO
VEHÍCULOS A MOTOR Y BICICLETAS	0,5 gramos/litro	0,25 mg/litro
VEHICULOS DE TRANSPORTE	0,3 gramos/litro	0,15 mg/litro
HASTA DOS AÑOS DE LICENCIA O PERMISO	0,3 gramos/litro	0,15 mg/litro
TASA PENAL	1,2 gramos/litro	0,6 mg/litro

Origen: Producción Propia. Datos: Art. 20 RGC y 379.2 CP

Como sucedía con los cinemómetros en el delito analizado en el punto anterior, el etilómetro es igualmente un instrumento de medida sometido al control metrológico del Estado, siendo también de aplicación la Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, la cual nos remite a la Recomendación OIML R 126 (Organización Internacional de Metrología Legal). Sobre las tasas de alcoholemia legalmente establecidas, y en relación tanto con los límites cuantitativos penales (y obviamente también administrativos, aunque ello no sea objeto del presente trabajo) se deberán tener en cuenta los márgenes de error de los etilómetros, siendo los siguientes:

Errores máximos permitidos para la aprobación de tipo y verificación inicial: ± 0.020 mg/l o $\pm 5\%$ del valor de referencia de la concentración de masa, cualquiera que sea mayor.

Errores máximos permitidos para etilómetros en operación: ± 0.030 mg/l o $\pm 7.5\%$ del valor de referencia de la concentración de masa, cualquiera que sea mayor.

Volviendo al tipo penal que se analiza, este delito tiene en primer lugar como elemento integrante conducir “bajo la influencia” de estas sustancias, debiendo entenderse como tal influencia los efectos negativos que provocan en las condiciones físicas y/o psíquicas en los conductores. A tenor de este primer inciso del artículo 379.2 CP que no será punible la conducta del que habiendo consumido alcohol o drogas ese consumo no le afecta a su capacidad de una conducción correcta. Obviamente el determinar si ha influido o no tal consumo conlleva el correspondiente problema probatorio a la hora de imputar un delito a un conductor (Mingorance Sánchez, 2019: 358). Del mismo modo, si no alcanza la tasa establecida como penal pero si se ve “influenciada” su capacidad de conducir, el conductor cumplirá con el tipo y podrá serle imputado este delito.

Este primer inciso del artículo 379.2 conlleva que para que la conducta llevada a cabo por un conductor sea considerada como anti jurídica es necesaria la concurrencia de dos elementos:

- Elemento Objetivo. Determinado por la tasa penal de alcohol en el conductor o la presencia de drogas o sustancias similares en su organismo.
- Elemento Subjetivo. Determinado por la influencia de estas sustancias en la conducción, que no requiere que se exteriorice una infracción administrativa de tráfico ni en un resultado lesivo constitutivo de delito, siendo suficiente con que esta influencia constituya un peligro “*in abstracto*” para la circulación, tal como establece el FJ Segundo de la STS, Sala de lo Penal, N° 636/2002, de 15 de abril, que más adelante se comentará.

En cuanto a las penas, el propio inicio del artículo 379.2 remite a las especificadas para la velocidad excesiva como delito del 379.1, habiendo sufrido las mismas modificaciones en relación a su carácter de alternativas y no acumulativas, siendo estas:

- Prisión de tres a seis meses.
- Multa, de 12 a 24 meses.
- Trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días.
- Privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de 1 a 4 años.

Del mismo modo opera la posible disminución de la pena impuesta recogida en el artículo 385 ter CP, en relación a la menor entidad del riesgo causado y demás

circunstancias del hecho. También son calificadas como lesiones por imprudencia grave aquellas que se produzcan con ocasión de la conducción bajo los efectos del alcohol y sustancias de similares efectos de acuerdo con lo establecido en el artículo 152.1 CP.

Sujeto pasivo. Al igual que en el delito anterior, la disminución en el control de un vehículo a motor por la influencia del alcohol y el resto de sustancias tratadas supone someter a todos los intervinientes el fenómeno del tráfico, otros conductores, pasajeros y peatones, a un incremento innecesario del riesgo ya patente que provoca el fenómeno de la circulación de vehículos.

Bien jurídico protegido. Del mismo modo, el bien protegido por este delito es la Seguridad Vial, en los términos ya expuestos anteriormente como defensa colectiva de unos bienes jurídicos individuales de aquellos que participan en el fenómeno de la circulación de vehículos a motor.

Otro delito relacionado con las tasas de alcoholemia y de presencia de drogas y sustancias similares en el organismo es el establecido en el artículo 383 CP, que de forma textual expresa:

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

Tipificada esta conducta en su redacción inicial como especialidad del delito de desobediencia al cual se remitía, fue establecida como delito autónomo por la reforma producida en el CP en 2007. Pese a ser cuestionable la puridad del carácter penal de este delito, tal como recoge las STS, Sala de lo Penal, Nº 531/2017, de 11 de julio, que en su momento se comentará, este precepto responde a una finalidad político criminal, provocando en los ciudadanos la decisión de que no compense la negativa a realizar la prueba. Está claro que pese a su ubicación como delito contra la Seguridad Vial, no es este el bien jurídico protegido, sino el del principio de autoridad de los agentes de la autoridad responsables de la regulación del tráfico (Mingorance Sánchez, 2019: 398).

El delito es cometido tanto por la negativa a realizar la primera prueba del artículo 14 de la LSV como la prueba de contraste que, regulada por el artículo 14.5 de esta Ley, es desarrollada por el artículo 22.1 del RGC.

Las penas por este delito son muy significativas ya que no son alternativas sino acumulativas pues comprende de seis meses a un año de prisión y la privación del derecho a conducir de uno a cuatro años, pudiendo decirse que son superiores a los delitos tipificados en el artículo 379 cuyas penas son alternativas.

4.2.- Evolución temporal.

El delito de conducir bajo la influencia de drogas o sustancias similares aparece por primera vez en el Derecho Penal de España con la reforma de 1967 del CP vigente en aquellos momentos figurando como artículo 340 bis a).

A partir de entonces, todas las reformas y Códigos posteriores han mantenido este tipo penal, aunque su aplicación práctica no ha podido ser una realidad hasta hace escaso tiempo dadas las dificultades de su persecución por la carencia de medios técnicos de detección adecuados en especial en lo referente a sustancias estupefacientes y las exigencias también técnicas que requiere el artículo 28 de RGC (Rodríguez León, 2013: 3).

En lo que se refiere al CP de 1995 en vigor, en su primera redacción el artículo 379.2 se encontraba como artículo 379. La primera modificación que sufre este artículo se produce con la Ley Orgánica 15/2003, de 25 de noviembre, que entró en vigor, en virtud de su Disposición Final Quinta, el 1 de noviembre de 2004. Esta modificó las penas que se imponía por este delito actualizándolas con las que recogía esta LO, a la vista del resultado de las penas que establecía la redacción original del CP. Así, de arresto de 8 a 12 fines de semana o multa de 3 a 8 meses las penas cambiaron a prisión de 3 a 6 meses o multa de 6 a 12 meses y, en su caso, trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días, con el componente acumulativo de la multa con los trabajos en beneficio de la comunidad.

La modificación introducida en el CP con la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, deja ya este artículo con la numeración que conserva en la actualidad, pasando a ser el artículo 379.2 CP. La introducción de la penalización de la conducción a

velocidades superiores a la que se ha denominado en este trabajo como exceso de velocidad penal a bajo, donde se definía las penas correspondientes a este delito, hizo que en este se reflejara simplemente las mismas que para el apartado anterior. Otra novedad notoria con esta modificación fue incluir la tasa penal de alcohol en sangre o aire aspirado a partir de la cual la simple conducción de vehículos a motor se consideraba constitutiva de delito.

La última modificación fue la operada por la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, que como se trató con anterioridad estableció el carácter alternativo y no acumulativo de las penas que podían ser impuestas por este delito.

En relación con el artículo 383 sobre la negativa a realizar las pruebas de alcoholemia o drogas al ser requerido el conductor por los agentes de la autoridad responsables del tráfico, su introducción en el CP de 1995 supuso una novedad y constituía entonces del artículo 380 CP, que trataba tal negativa como constitutiva de un delito de desobediencia grave previsto en el artículo 556 CP, donde continua en la actualidad. Este artículo en su redacción original presentaba dudas sobre su constitucionalidad, como recoge el FJ segundo de la STS, Sala de lo Penal, Nº 531/2017, de 11 de julio, que fueron resueltas por el TC por varias sentencias, por todas la STC 234/1997, de 18 de diciembre, que no lo vio contrario a la CE pese a su posible derivación del principio de proporcionalidad, ya que impone penas más graves que a la conducción bajo los efectos del alcohol, y una posible falta al derecho a la no auto-incriminación. Es más, en la modificación realizada por la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, este delito ocupa su actual denominación, artículo 383 CP, y en el preámbulo de esta LO, párrafo tercero se exponía:

“La negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para detectar el grado de alcoholemia o de impregnación tóxica, en cambio, pierde su innecesario calificativo de delito de desobediencia y pasa a ser autónomamente castigada”.

4.3.- Jurisprudencia sobre estos delitos.

STC, Pleno, 55/1996, de 28 de marzo (ECLI:ES:TC:1996:55). Esta STC, algo anterior a la recién comentada en relación al artículo 383 CP, entonces 380 CP, recoge en sus FJ 8 a 13 amplios argumentos sobre la proporcionalidad del contenido de este artículo, desde su respeto al principio de igualdad del artículo 14 CE, al de intimidad personal del 18 CE,

y que fueron invocados por distintas cuestiones de constitucionalidad interpuestas por órganos judiciales.

En su FJ 9, invocando otras Sentencias de este Tribunal considera a los agentes de la autoridad responsables del tráfico como policía judicial. Naturalmente esta STC también acordó la constitucionalidad del artículo 383 CP.

STS, Sala de lo Penal, Nº 531/2017, de 11 de julio (ECLI:ES:TS:2017:2832). Esta STS hace en su FJ segundo y exhaustivo análisis del mismo artículo 383 CP, y cuyo contenido ha sido empleado en la redacción de este trabajo para finalizar en su FJ Tercero concluyendo de que se trata de un “precepto penal en blanco” toda vez que su contenido queda determinado a través de normas de carácter administrativo como són la LSV y el RGC.

En este caso un conductor con manifiestos síntomas de embriaguez se niega a realizar la prueba de alcoholemia y es condenado por este delito del 383 CP y otros conexos con su estado. Al recurrir en apelación es estimado parcialmente su recurso y se le declaran no culpable del delito de negativa a la realización de las pruebas ante lo cual es el M^a Fiscal el que recurre ante el TS. Tras esta exposición sobre el delito, el fallo de la STS comentada revoca la de apelación sin expresa imposición de costas.

STS, Sala de lo Penal, Nº 536/2021, de 17 de junio (ECLI:ES:TS:2021:2492). En esta ocasión un conductor emprende la fuga al ser advertido por la Policía Local. Tras una aparatosa persecución el conductor es detenido y el resultado de las pruebas de alcoholemia resulta positivo. Analizando los antecedentes del conductor había sido condenado por el delito del artículo 379.2 dos veces en el año 2014 y una en el 2016, habiendo ocurrido los hechos en junio del mismo año. Es condenado por el juzgado que aprecia como agravante la reincidencia en este artículo 379., Recurrido e l fallo en apelación el recurso es desestimado.

La alegación del recurrente no es estimada y es confirmada la multi-reincidencia apreciada por los anteriores juzgadores afirmando que pese a las posibles variaciones en la numeración de determinados artículos no es óbice para que sea estimada como agravante. Confirmó las sentencias anteriores y condenó en costas al recurrente

STS, Sala de lo Penal, Nº 636/2002, de 15 de abril (ECLI:ES:TS:2002:2632). Pese a su antigüedad, esta sentencia expresa con precisión los principales caracteres jurídicos del delito que en este apartado se analiza. En el caso, una conductora bajo los efectos de un

estupefaciente mezclado con bebidas alcohólicas pierde el control de su vehículo y atropella a un ciclista causándole la muerte. El análisis efectuado por esta STS es principalmente dirigido a la forma en la que se determinó la situación de embriaguez de la conductora. La prueba se llevó a cabo cuando ya habían transcurrido más de cuatro horas desde el siniestro, dando la conductora “negativo” a dicha prueba, no realizándose ninguna posterior de contraste. La Guardia Civil realiza un análisis basado en un sistema de medicina legal que el forense acepta con reservas. El juzgado en base a este informe condena a la autora. En el FJ Segundo, el TS estima la infracción del artículo 24 CE, no en la vertiente que invocada la actora, de presunción de inocencia, sino en la vertiente del derecho a un procedimiento con todas las garantías ya que el procedimiento llevado, no era el reglamentariamente establecido, declarando la nulidad de la prueba y la inaplicabilidad del tipo penal del artículo 379 CP. En su fallo, esta STS estima parcialmente el recurso planteado absolviendo a la conductora del delito del citado 379 CP, confirmando las condenas del resto de los delitos que se le imputaban.

5. DELITO DE CONDUCCIÓN TEMERARIA.

Como inicio es preciso encuadrar este concepto de conducción temeraria. Valga para este comienzo la definición dada por la RAE del término “temeraria” que lo define como *“Dicho de una persona: Excesivamente imprudente arrojando peligros”*. Con suficiente contenido jurídico, puede partirse de esta definición.

5.1.- Análisis del tipo penal.

La conducción temeraria se encuentra actualmente tipificada principalmente en el artículo 380 del vigente CP, estando con ella relacionado el artículo 381CP, que se analizará más adelante en este mismo punto. El artículo 380 CP de forma textual expresa:

1. El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.

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

Los elementos que conforman este delito son los siguientes:

Sujeto activo. Es aquel conductor de un vehículo a motor o un ciclomotor que lo hiciera con temeridad manifiesta y que con esta actitud excesivamente imprudente pone en peligro la vida o la integridad de las personas. Varias tendencias doctrinales se orientan hacia la consideración de delito especial por requerirse que el autor deba ser necesariamente el conductor mientras otras consideran que no lo es pues pueden existir colaboradores a esta conducción temeraria, como ocurriría si entre varios sujetos manejaran los distintos dispositivos del automóvil (Muñoz Ruiz, 2013: 146-147).

De nuevo la jurisprudencia ha determinado los elementos objetivos de la conducción temeraria del 380.1 CP estableciendo que son necesarios dos elementos para poder ser imputado este delito:

- La temeridad ha de ser manifiesta: Aquel que conduce con temeridad lo hace sin el mínimo respeto a las normas que regulan la circulación y debe poder ser detectada por ciudadano medio. Este adjetivo de “manifiesta” no quiere decir que se exija que deba de ser probada, sino que sea “patente, clara, notoria”, tal como recoge, con cita de otras sentencias, la SAP de Madrid N° 151/2021, de 30 de marzo de 2021 en su FJ Cuarto.
- Provocar un concreto peligro para la vida o la integridad de las personas. La conducción temeraria por sí sola, como generadora de un peligro abstracto, no es suficiente para que tal conducta encaje con el tipo penal que se analiza. Debe quedar acreditado que ha existido un peligro concreto, efectivo y constatable para la vida o integridad de personas diferentes al sujeto activo que pudiera haber sufrido las consecuencias de este tipo de conducción tal como recoge la STS, Sala de lo Penal, 1ª, N° 2251/2001, de 29 de noviembre, en su FJ Segundo.

En cuanto al elemento subjetivo del tipo, de igual forma la jurisprudencia exige que exista por parte del actor dolo o intención, que voluntariamente desee quebrar las normas elementales de la circulación y generar un peligro concreto para los usuarios de estas vías. La ulterior producción de lesiones a bienes y personas no puede con posterioridad imputarse al dolo eventual ya que es consecuencia lógica de una conducción

temeraria tal como recoge la STS, Sala de lo Penal, Nº 54/2015, de 11 de febrero de 2015, citando otras sentencias de la misma Sala en su FJ Segundo al determinar:

“...el dolo eventual es del todo equiparable al dolo directo o intencional en cuanto al merecimiento del castigo aplicable, puesto que ambos suponen igual menosprecio del autor por el bien jurídico tutelado”.

En cuanto a las penas previstas por la comisión del delito del artículo 380 CP, estas se concretan, con carácter acumulativo en las siguientes:

- Prisión de 6 meses a 2 años y
- Privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de 1 a 6 años.

Sujeto pasivo. Obviamente son todos los protagonistas en el ámbito del fenómeno de la circulación, aunque en las ocasiones en el que se produce un siniestro esta generalidad puede concretarse en los perjudicados en el mismo.

Bien Jurídico protegido: El patente y manifiesto desprecio por las normas más elementales del tráfico de vehículos a motor y ciclomotores hace que sea la seguridad vial el principal bien jurídico que protege este delito del 380 CP.

El artículo 381 CP establece el tipo calificado de la conducción temeraria consistente en un manifiesto desprecio por la vida de los demás protagonistas de la circulación. Este concepto manifiesto, además de que sea evidente al ciudadano medio, debe ser “patente, claro y notorio” y debidamente acreditado con la necesaria actividad probatoria. En este tipo agravado las penas que establece el artículo 381.1 son, con carácter acumulativo:

- Prisión de 2 a 5 años,
- Multa de doce a veinticuatro meses y
- Privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de 6 a 10 años.

5.2.- Evolución temporal.

Si bien la conducción temeraria puede considerarse como uno de los delitos clásicos en relación con la Seguridad del Tráfico, entonces, y con la Seguridad Vial en la actualidad ya que su origen se remonta a la Ley de 9 de mayo de 1950 (Muñoz Ruiz, 2013: 27-30). Centraremos este punto en la evolución de estos delitos desde 1995.

En su versión original, el delito de conducción temeraria se encontraba en el artículo 381 CP, sufriendo su primera modificación a través de la Ley Orgánica 15/2003 en el que se le añade el segundo apartado, en la actualidad 380.2 CP, que introdujo la presunción *iuris et de iure*, que no admite prueba en contrario, que conducir en las condiciones establecidas en los dos apartados del vigente artículo 379 CP hace presumir tanto la temeridad como sus consecuencia al someter a un riesgo concreto la vida o salud de los protagonistas de la circulación en el ámbito territorial del delito cometido (Gómez Pavón, 2012: 134).

En la modificación realizada por la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, el artículo 380 recoge el contenido del anterior 381, con sus dos actuales apartados e incorpora el 381 CP actual, el tipo cualificado de conducción temeraria con manifiesto desprecio hacia la vida de los demás.

Teniendo en cuenta que no es lo mismo una maniobra imprudente que una maniobra temeraria ya que la imprudente es producto de un descuido o un error involuntario mientras que la temeraria existe un componente doloso, volitivo e intencional. De esta forma, el FJ Tercero de la STS, Sala de lo Penal, N° 54/2015, de 11 de febrero, expone de forma meridianamente clara la actual regulación penal de la imprudencia en la conducción de vehículos a motor y ciclomotores al expresar:

“Desde otra perspectiva, generalmente se ha entendido que la omisión de la mera diligencia exigible dará lugar a la imprudencia leve, mientras que se calificará como temeraria, o actualmente como grave, cuando la diligencia omitida sea la mínima exigible, la indispensable o elemental, todo ello en función de las circunstancias del caso”.

Así, la diferencia entre ambas imprudencias del artículo 152 CP se basa en la importancia del deber que es omitido, debiendo considerarse, además de las circunstancias de cada caso, el valor de los bienes afectados y las posibilidades mayores o menores de que con tal imprudencia pueda producirse el resultado lesivo. Igualmente es necesario una valoración social del riesgo que supone la imprudencia, pues existen ocasiones en las que son admisibles determinados niveles de riesgo, operando como circunstancias similares al estado de necesidad, en especial en urgencias tanto particulares como públicas (Muñoz Ruiz, 2013: 295-297).

En relación con el vigente artículo 381 CP, la modificación llevada a cabo por la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, se suprimió su apartado 3 relativo a la consideración de instrumento del delito a los efectos de los artículos 127 y 128 CP de los vehículos a motor o ciclomotores empleados en los delitos contra la seguridad Vial, que paso a constituir el artículo 385 bis CP (Guillén Pérez, 2021: 191 y ss).

5.3.- Jurisprudencia sobre estos delitos.

Entre las Sentencias en relación con estos delitos de conducción temeraria merecen atención las siguientes;

STS, Sala de lo Penal, Nº 54/2015, de 11 de febrero (ECLI:ES:TS:2015:385). En esta ocasión en una discusión entre dos trabajadores de la misma empresa uno de ellos sube en el capó del vehículo del otro que arranca lo arranca y llega a meter la segunda. El que se encontraba en el capó cae produciéndose lesiones graves que llegaron a ocasionarle la invalidez permanente total. Condenado por SAP en exclusiva por un delito de lesiones, ambas partes presentan Recurso de Casación.

Tras el análisis de la imprudencia con ocasión de la conducción de vehículos y la conducción temeraria ya expuestas con anterioridad, admite el recurso de la víctima y condena por imprudencia en la conducción del vehículo al actor.

STS, Sala de lo Penal, Nº 706/2012, de 24 de septiembre (ECLI:ES:TS:2012:5967). EN este caso, tras ingerir alcohol un conductor comienza a circular con su vehículo a alta velocidad por un paseo céntrico y concurrido de su ciudad. Al perder el control del vehículo atropella a 19 peatones. Tras una azarosa persecución es detenido por la policía. La SAP que entendió del caso lo condena por delito de conducción temeraria, en concurso ideal con doce delitos de lesiones por imprudencia grave y por delito de omisión de socorro.

En su FJ Sexto afirma que el término "temeridad" empleado por los artículos 380 y 381 CP "*produjo inicialmente en la doctrina cierta perplejidad pues evocaba la imprudencia*". Continúa la STS exponiendo que en breve tiempo llegó a consensuarse el carácter doloso de la conducción temeraria como característica objetiva del tipo.

STS, Sala de lo Penal, Nº 561/2002, de 1 de abril (ECLI:ES:TS:2002:2309). EN esta ocasión, el conductor es condenado además de por un delito de conducción temeraria del

entonces artículo 381 CP, 380 en la actualidad, a dos delitos de homicidio imprudente y un delito de lesiones por imprudencia grave. Recurrída en Casación origina esta STS que en su FJ Tercero expresa que a pesar de ser la conducción temeraria una infracción administrativa, cuando la temeridad es manifiesta, *“es decir, patente, clara y con ella se pone en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, el ilícito se convierte en penal y da lugar al delito previsto”*.

SAP de Madrid Nº 151/2021, de 30 de Marzo de 2021 (ECLI:ES:APM:2021:16360). En esta ocasión un conductor no soporta un tráfico denso en una vía de dos carriles por sentido y comienza a adelantar vehículos realizando maniobras de zig-zag, lo que provocó una colisión múltiple. En su FJ Quinto esta SAP realiza una afirmación del carácter *iuris et de iure* del artículo 380.2 CP al expresar: *“Será manifiestamente temeraria la conducción, si en caso de producirse un resultado lesivo, lleva a la calificación como imprudencia grave”*.

6.- OTROS DELITOS Y CONSECUENCIAS COMUNES.

6.1.- Conducción sin permiso o licencia.

Pese a su existencia anterior como infracción de la Circulación, la conducción sin licencia por la pérdida de puntos del permiso de conducir era una asignatura pendiente que se completó con el artículo la falta de un delito que tipificara dicha conducta, siendo este artículo el 384 CP, que de forma textual expresa:

“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”.

Desde su entrada de nuevo en vigor en 2008, la conducción sin licencia o permiso se ha constituido como una de las infracciones más cometidas en especial en zonas

urbanas y entre los conductores más jóvenes, quizás en base a su propia necesidad de autoafirmarse y a un exhibicionismo no controlado (Requejo Conde, 2013: 17).

En cuanto a los elementos que constituyen este tipo penal se analizarán los siguientes:

Sujeto activo. Será aquella persona que conduzca un vehículo de motor o ciclomotor en los tres casos que establece este artículo 384: pérdida de vigencia del permiso o licencia como consecuencia de la pérdida total de los puntos de su carnet; por la pérdida de licencia por resolución judicial; no haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.

En cuanto a la pérdida de puntos del carnet, fue una medida introducida en España por la Ley 17/2005, de 19 de julio, que estableció esta especialidad, novedosa en nuestro país, e introdujo las reformas necesarias en la LSV, quedando la entrada en vigor en lo relativo a estos puntos a la espera de su desarrollo reglamentario, que no se produjo hasta 2006. Los resultados fueron positivos en los dos primeros años de su implantación viéndose a partir de ese momento atenuados estos resultados (DGT, 2016).

En cuanto al segundo apartado, trata tanto resoluciones judiciales de retirada provisional, mediante Auto, como de las definitivas, mediante sentencia, siendo estas las más complicadas por el tiempo transcurrido entre el dictado y la adquisición de firmeza y por su ejecución por problemas de dilaciones entre la Administración de Justicia y el Ministerio del Interior responsable de su registro (Cermeño Guilmaín, 2018: 71-73).

En el segundo supuesto del segundo apartado se sanciona al que condujere sin haber obtenido nunca el permiso o licencia. En referencia a esto, se debe aclarar que no incurrirá en el tipo penal aquel conductor que tenga caducado su permiso o licencia de conducir por no haberlo renovado, ni tampoco aquel que sea titular de un permiso de conducción nacional de un país tercero, independientemente de su validez para conducir en nuestro país. Estos supuestos podrán constituir una infracción administrativa a las normas de tráfico, pero nunca un delito.

Las penas que regula el artículo 384, con carácter alternativo, son las siguientes:

- Prisión de 3 a 6 meses o
- Multa de 12 a 24 meses o
- Trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días.

Sujeto pasivo. Lo es el colectivo de personas que puede verse afectadas por el fenómeno de la circulación y las Administraciones en las que reside la competencia sancionadora en materia de tráfico y de expedición de tales licencias y permisos.

Bien jurídico protegido. En el primer apartado el bien protegido es la seguridad vial y la potestad sancionadora de la Administración. En el segundo apartado la inviolabilidad de las resoluciones judiciales y la potestad administrativa para la expedición de las autorizaciones para la conducción.

La conducción sin permiso es uno de los delitos que más ha evolucionado desde su primera tipificación del 1928, pasando por periodos de ausencia de tipificación y de tipificación por Ley Penal Especial (Requejo Conde, 2013: 20). En el CP de 1995 no se recogía este delito, quedando exclusivamente como infracción administrativa. El delito es introducido por la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, siendo las penas a imponer por su comisión acumulativas. En la reforma que experimenta este artículo por la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, las penas pasan a ser alternativas

Como sentencia, en relación este artículo, la STS, Sala de lo Penal, N° 647/2017, 3 de octubre (ECLI:ES:TS:2017:3477), analiza en profundidad el delito tipificado en el segundo párrafo del artículo 384 CP determinando, en su FJ Primero 2.1, que sólo constituye el delito previsto en este precepto por carecer de permiso de conducir o licencia porque nunca se ha obtenido, *“siempre y cuando con la conducción el autor infrinja algún precepto reglamentario que ponga en riesgo la seguridad vial”*. En el resto de los casos tal acción será una infracción administrativa.

Además, la STS 335/2016 de 21 de abril resulta especialmente interesante. Se trata de un recurso de revisión interpuesto contra una sentencia dictada por un Juzgado de Instrucción en la que se condenaba al interesado por conducir un vehículo a motor sin permiso de conducir, y cuya sentencia se dictó de conformidad. Durante la vista oral el interesado, que es persona extranjera, declaró que carecía de permiso de conducir. Como causa de revisión se afirma que el promovente estaba en posesión de un permiso de conducir dominicano al tiempo de los hechos, si bien desconocía entonces que con ello bastaba para evidenciar su inocencia a los efectos del precepto por el que resultó condenado. En su FJ cuarto, primer párrafo se recoge que

“Conducir un vehículo a motor o ciclomotor en posesión de licencia no homologada en España o caducada podrá constituir una infracción administrativa, pero no un delito contra la seguridad vial del art. 384.2 CP”.

6.2.- Contra la seguridad en las vías de circulación.

El último delito contra la seguridad vial que se tratará en este trabajo es el que se tipifica en el artículo 385 del CP que expresa:

“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:

1ª Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio.

2ª No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo”

Los elementos de este tipo penal, que en algo difiere del resto de los tratados hasta el momento son los siguientes:

Sujeto activo. Se trata del único delito de los tipificados contra la Seguridad Vial en que este sujeto activo no es de forma necesaria un conductor, pudiendo ser cualquier persona que lleve a cabo cualquiera de las conductas en él recogidas.

Se trata de uno de los denominados “delitos de peligro” ya que no es preciso para que se produzca que se genere resultado lesivo alguno (Cermeño Guilmaín, 2018: 76). En el primer apartado se pena la alteración de la seguridad del tráfico de alguno de los modos siguientes que alteren de modo imprevisible la seguridad del tráfico:

- Colocar obstáculos en la vía.
- Derramar sustancias deslizantes o inflamables.
- Cambiar, sustraer o anular la señalización.
- Cualquier otra acción que pudiera producir el mismo resultado.

En su segundo apartado se tipifica el hecho de no restablecer la seguridad en el

tráfico o vial cuando exista obligación de hacerlo, lo que debe entenderse que no exista peligro para aquel que la restablece o debiera restablecerla.

Pudiendo ser el elemento objetivo del tipo un número no determinado de acciones, elementos y circunstancias en las que podrían incluirse hasta animales sin control, si es determinante el elemento subjetivo del tipo ya que se requiere la existencia de dolo, o intencionalidad de perturbar el tráfico. En este sentido, es fundamental la valoración del Juez sobre la alteración grave producida por la acción ya que en esa valoración se determinará si será considerada como ilícito penal o infracción administrativa (Serrano Gómez y Serrano Maíllo, 2008: 70).

Las penas previstas para este delito, son alternativas siendo:

- Prisión de 6 meses a 2 años
- Multa de 12 a 24 meses que podrá ir acumulada a la de

Trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días.

Sujeto pasivo. Será el conjunto de personas que podría verse afectada por circular por el tramo de vía donde se hubiera originado este grave riesgo para la circulación.

Bien jurídico protegido. Será la Seguridad Vial.

Este delito figuraba inicialmente como artículo 382 del CP en vigor, sufriendo con este número su primera modificación con la Ley Orgánica 15/2003, de 25 de noviembre, que elevó las penas de multa previstas de 3 a 6 meses a de 12 a 24, límites que permanecen con su nueva numeración. Con la reforma realizada por la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, se le da la numeración y contenido vigente como artículo 385 CP.

En cuanto a las Sentencias sobre este artículo, puede citarse en primer lugar la SAP de Valencia Nº 475/2018, de 9 de septiembre (ECLI:ES:APV:2018:3355), que aclara la relación entre los dos apartados de este artículo 385 al afirmar:

“La relación entre los dos apartados del art 385 es de alternatividad y por tanto la aplicación de uno excluye la del otro. Si el sujeto comete el delito del apartado 1, no tiene la obligación que exige la conducta del núm. 2, ya que en estos casos el tipo penal del apartado 1 al ser de acción, desplaza al segundo, de omisión que aparece como un simple agotamiento del comportamiento activo.”

De otro lado, la SAP de Tarragona N° 157/2014, de 6 de marzo (ECLI:ES:APT:2014:352), expone de forma clara la situación de riesgo exigible para la imputación del delito del artículo 385 CP al exponer en su FJ Segundo de forma textual:

“Esa situación de riesgo debe ser de trascendencia importante y general, algo más que una situación de instantáneo peligro en una vía circulatoria, al requerir un plus, siendo una acción dolosa que debe tender a ese fin atentatorio a la seguridad colectiva en la circulación de vehículos de motor”.



7. CONCLUSIONES.

Primera conclusión. Desde 1900, fecha de primera matriculación de un vehículo a motor en España, la evolución de la protección penal del tráfico, como se denominaba en los primeros momento, o de la Seguridad Vial, como se denomina en la actualidad, ha ido evolucionando de forma paulatina desde 1950, cuando se introducen los primero delitos en una Ley Penal especial, ajena al CP. Constituido el problema de la siniestralidad en la circulación en un problema social, la intensidad penal, en número de tipos penales de protección y la intensificación de las penas ha sido, y continúa siendo, de un constante endurecimiento.

Segunda Conclusión. Enriquecedora es la controversia doctrinal sobre el bien jurídico que protegen los delitos contra la Seguridad Vial. Existiendo bienes de carácter individual, protegen de la misma forma intereses colectivos, resultan complejo delimitar el carácter de este bien. Quizás el pacífico empleo de las vías terrestres de comunicación sea el resumen del bien jurídico protegido por estos delitos y acertada la designación que da el mismo CP al encuadrarlos como delitos contra la seguridad vial, recogiénolos en un mismo Capítulo.

Tercera Conclusión. Como problema social, la siniestralidad del tráfico es objeto de un preciso seguimiento estadístico. En particular, la Dirección General de Tráfico (DGT) dependiente del Ministerio del Interior, ofrece resultados estadísticos plenamente fiables que han sido empleados en este trabajo. La importancia de las estadísticas en el ámbito de la Circulación es absolutamente fundamental ya que con ella se testea el resultado de la implementación de las distintas “políticas de tráfico” que los distintos Gobiernos llevan a cabo para combatir esta siniestralidad vial.

Cuarta Conclusión. Las ramas del derecho relacionadas con el tráfico, Penal, que es la analizada en este trabajo, Civil, por las responsabilidades de este carácter originadas por los siniestros viales, y administrativa, tanto en autorizaciones y licencias como en el ámbito sancionador que implican al orden Contencioso Administrativo, provocan que sea necesario un uso preciso del lenguaje relacionado con ámbito de la circulación de vehículos a motor, lo que se ha llevado a cabo en el punto 2.4 de este trabajo.

Quinta Conclusión. En relación con los delitos relacionados con el exceso de velocidad, es preciso concluir que existen dos tipos de límites, los considerados para cada vehículo y circunstancia como sancionable administrativamente y los límites penales de velocidad que es cuando el exceso es tan significativo que el legislador ha considerado que deben ser penalmente perseguidos. De esta forma, en si tipo básico estos delitos pueden clasificarse como delitos de peligro ya que con estas velocidades excesivas penales se considera que se someten a los usuarios de las vías a riesgos innecesarios.

Sexta Conclusión. Las consecuencias penales por la comisión de estos delitos han ido variando tendiendo a ser más proporcionales ya que la modificación de 2010, dio carácter de alternativas a las penas que podían ser impuestas. EN su misión de aplicar la Ley, los tribunales han ido generando una jurisprudencia suficiente y consolidada sobre cuestiones jurídicas que han suscitado controversias entre sentencias de distintas Audiencias Provinciales. Así, la importancia de la identificación del conductor presunto delincuente o los límites de los errores tolerables en los aparatos que miden la velocidad de los automóviles,

Séptima Conclusión. La conducción bajo los efectos del alcohol o sustancias que producen efectos similares sobre el organismo humano, disminuyendo sus capacidades físicas y mentales e incrementando innecesariamente el peligro en el ámbito de la circulación constituye un problema grave para la Seguridad Vial. EL tratamiento penal de este tipo de delitos se basa en dos cuestiones, una subjetiva consistente en la influencia que estas sustancias provocan en el organismo del conductor y que será motivo suficiente para su imputación, y otra puramente objetiva, aplicable en exclusiva para el consumo de alcohol, consistente en unas tasas de alcohol en aire aspirado o en sangre. Estas tasas penales son superiores las establecidas como límites para que tal conducta sea considerada como ilícito sancionable.

Octava Conclusión. Las penas tipificadas para el tipo simple de estos delitos relacionados con el consumo de sustancias que inhabilitan al organismo para una debida conducción son idénticas a las establecidas para el exceso de velocidad penal. Son de interés la Sentencias existentes sobre el delitos del artículo 383 CP por la negativa a realizar las pruebas para la determinación de alcohol y otras sustancias por su artificiosa introducción como ilícito penal, cuestión para la que tiene plena competencia el Poder Legislativo.

Novena Conclusión. Muy relacionado con la imprudencia, el delito de conducción temeraria tipifica mayores penas que para los dos delitos anteriores y se mueve en un ámbito en el que es frecuente el concurso de delitos. En su tipo simplificado es básico que tal temeridad sea manifiesta, evidente y clara para cualquier persona media de la ciudadanía. Otra característica de estos delitos es el dolo o intencionalidad. Existe un tipo cualificado caracterizado por el manifiesto desprecio por la vida de los usuarios de las vías de circulación que aumenta las penas del tipo simple de conducción temeraria. La jurisprudencia sobre estos delitos se ha centrado en la determinación del concepto “manifiesta” para la comisión del delito.

Décima conclusión. De otros delitos contra la seguridad vial, se han analizado en este trabajo dos de ellos. El primero el de conducir sin licencia o permiso que tiene su justificación en la efectividad de la retirada del mismo bien por término de los puestos asignados al conductor o por resoluciones judiciales. La jurisprudencia ha delimitado el ámbito penal de la conducción cuando nunca antes se ha sido titular de permiso o licencia relacionada con la conducción, determinando que es necesario la comisión de una infracción de tráfico para ser considerado delito, siendo ilícito administrativo en el resto de los casos. El segundo delito analizado es el relativo a la seguridad en las vías de circulación, siendo el delito cuyo bien jurídico protegido es de forma más evidente la propia Seguridad Vial.

8. BIBLIOGRAFÍA.

Referencias Bibliográficas

- Álvarez Rodríguez, J. R. 2019. *Delitos contra la Seguridad Vial: especial referencia a la conducción influenciada desde la perspectiva penal, procesal y policial*, Madrid, Editorial Tecnos.
- Ares, H. 2020. “La lista completa de los primeros coches matriculados en España, provincia a provincia”, Motor pasión, de 14 de julio de 2020. En: <https://www.motorpasion.com/clasicos/lista-completa-primeros-coches-matriculados-espana-provincia-ri>. Última visita 14/04/2022.
- Badillo Arias, J. 2020. “El concepto de "hecho de la circulación" en la jurisprudencia comunitaria”. *Boletín del Consorcio de Compensación de Seguros*, Nº 12, pp. 1-7. En: <https://www.conorsegurosdigital.com/almacen/pdf/el-concepto-de-hecho-de-la-circulacion-en-la-jurisprudencia-comunitaria.pdf>. Última visita 14/04/2022.
- Beck, U. 2000. “Retorno a la teoría de la Sociedad del Riesgo”, *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, Nº 30, pp. 9-20.
- López Ortega, J.J. 2018. “Comentarios al Artículo 24. El derecho a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable”, en Rodríguez-Piñero y Bravo-Ferrer, M. y Casas Baamonde, M.E. (Dir,s.), *Comentarios a la Constitución Española. XL Aniversario*, Tomo I, Madrid, BOE.
- BOE. 2022. *Código de Tráfico y Seguridad Vial*, Colección de Códigos Electrónicos. Madrid. Boletín Oficial del Estado. En: https://www.boe.es/biblioteca_juridica/codigos/codigo.php?id=20&modo=2¬a=0&tab=2. Última visita 21/03/2022.
- Camargo Hernández, C. 1962. “La Ley de 9 de mayo de 1950, sobre uso y circulación de vehículos de motor y algunos de sus principales problemas”. En *Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales, 1962*, Fascículo 1 Madrid, BOE, pp. 22-44.
- Cermeño Guilmaín, F. 2018. *La escasa incidencia de los delitos contra la seguridad vial en la sociedad española*, Tesis doctoral, dirigida por Moretón Sanz, M.F. (dir. tes.), de la Vega Justribó, B. (codir. tes.), UNED. Universidad Nacional de Educación a Distancia.

- CGPJ. 2021. *Estadística Condenados Adultos. Delitos. Año 2020*, Madrid, Consejo General del Poder Judicial.
- Cocaña Rosco, J.F. 2020. *La imprudencia con resultado de muerte y lesiones en los siniestros viales: aproximación jurídico-penal y criminalística*. Tesis Doctoral. Del Moral Torres, A. y De Castro Sánchez, C. (Dir. Tes.). UNED. Universidad Nacional de Educación a Distancia.
- Costas Franco, J. 2013. “Un poco de Historia: España puso el límite de 130 km/h en 1974”, *Motor Pasión*, de 4 de octubre de 2013. En: <https://www.motorpasion.com/clásicos/un-poco-de-historia-espana-puso-el-limite-de-130-km-h-en-1974>. Última visita 14/ 04/2022.
- De Vicente Martínez, R. 2018. *Alcohol, drogas y delitos contra la Seguridad Vial*, Madrid, Editorial Reus.
- DGT. 2021a. *Las principales cifras de la Siniestralidad Vial España 2020*. Madrid, Dirección General de Tráfico.
- DGT. 2021b. *Permiso con discapacidad*. Madrid, Dirección General de Tráfico.
- DGT. 2020. *Normativa por la que se regulan los permisos de conducción, sus clases y las pruebas de aptitud a realizar para su obtención*. Madrid, Dirección General de Tráfico.
- DGT. 2016. *Revisión bibliográfica sobre la efectividad del permiso por puntos en España*. Madrid, Dirección General de Tráfico.
- Expansión. 2021. “Vehículos en uso 2020”. *Diario Expansión, Datos macro*. E: <https://datosmacro.expansion.com/negocios/vehiculos-en-uso>. Última visita 14/ 04/2022.
- Eurostat, UNECE e ITF. 2019. *Glosario de estadísticas de transporte*, 5ª Edición, Luxemburgo, Oficina Estadística de la Unión Europea; Ginebra, Comisión Económica de Naciones Unidas para Europa; París, Foro Internacional del Transporte.
- Fernández Latorre, O. 2016. *La evolución del automóvil*, Castellón de la Plana, Universidad Jaime I.

- FGE. 2015. *Circular 1/2015, de 19 de junio, sobre pautas para el ejercicio de la acción penal en relación con los delitos leves tras la reforma penal operada por la Ley Orgánica 1/2015*. Madrid, Fiscalía General del Estado.
- FGE. 2011. *Circular 10/2011, de 17 de noviembre, sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial*. Madrid, Fiscalía General del Estado.
- Gaibor Yáñez, I.D. y Bonilla Jurado, D.M. 2020. “Dolo eventual en la conducción temeraria de automotores”, *Revista Facultad de Derecho y Ciencias Políticas*, ISSN 0120-3886, Vol. 50, N° 133, pp. 243-258.
- García Albero, R. 2007. “La nueva política criminal de la Seguridad Vial. Reflexiones a propósito de la LO 15/2007, de 30 de noviembre”. *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*. N° 09-11, pp. 11:1-11:28. En: <http://criminet.ugr.es/recpc/09/recpc09-11.pdf>. Última visita 14/ 04/2022.
- Guillén Pérez, V. 2021. “Análisis crítico de la retención policial en torno a las pruebas de detección alcohólica desde una perspectiva constitucional”. *Revista de derecho político*, ISSN 0211-979X, N° 111, pp. 191-224.
- Gómez Pavón, P. 2012. “La reforma de los delitos contra la Seguridad Vial”, *Revista Jurídica de la Universidad Autónoma de Madrid*, N° 25, pp. 119-148.
- Gutiérrez Rodríguez, M. 2013. *Protección penal de la Seguridad Vial*, 2ª Edición, Valencia, Tirant lo Blanch.
- INE. 2021. Total condenados por delitos contra la seguridad vial, Madrid, Instituto Nacional de Estadística.
- INTCF. 2021. *Hallazgos toxicológicos en víctimas mortales de accidentes de tráfico. Memoria 2020*. Madrid, Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses
- ITF. 2018. *Velocidad y riesgo de incidentes viales*. Paris, Foro Internacional del Transporte.
- Lanaspa Mainz, D. 2021. *La pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores en el sistema penal español*, Tesis doctoral, Torres Rosell, N. (dir. tes.), Tarragona, Universitat Rovira i Virgili.

- López Ortega, J.J. 2018. “Comentarios al Artículo 24. El derecho a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable”, en Rodríguez-Piñero y Bravo-Ferrer, M. y Casas Baamonde, M.E. (Dir,s.), *Comentarios a la Constitución Española. XL Aniversario*, Tomo I, Madrid, BOE, pp. 832-839.
- López Ortega, J.J. 2018b. “Comentarios al Artículo 24. La interdicción de bis in idem procesal”, en Rodríguez-Piñero y Bravo-Ferrer, M. y Casas Baamonde, M.E. (Dir,s.), *Comentarios a la Constitución Española. XL Aniversario*, Tomo I, Madrid, BOE, pp. 870-875.
- Mingorance Sánchez, J.A. 2021. “El derecho penal del riesgo. Apuntes sobre su aplicación en el ámbito de la seguridad vial”. *Revista de derecho UNED*, N° 28, pp. 397-429.
- Mingorance Sánchez, J.A. 2019. *El derecho a la seguridad vial como necesidad y demanda social: la conducción bajo la influencia del alcohol y las drogas*. Tesis doctoral, Castro-Rial Garrone, F. (dir. tes.), Moure Colón, F (dir. tes.). UNED. Universidad Nacional de Educación a Distancia.
- Mingorance Sánchez, J.A. 2017. “La seguridad vial en el ordenamiento penal: justificación y crítica”. *Revista de Derecho UNED*, N° 20, pp. 425-449.
- MIR. 2021. *Anuario Estadístico 2020*, Madrid, Ministerio del Interior.
- Montoro González, L., Bañulls Egeda, R. y Tejero Jimeno, P., 1995. “Los accidentes de tráfico como problema de salud pública”, *Cuadernos de la Guardia Civil: La Guardia Civil en defensa de la vida*, N° 12, pp. 61-76.66 a 67.
- Morales Prats, F. y García Solé, M. 2016, “Título XVII. De los delitos contra la seguridad colectiva”, en Quintero Olivares, G. (dir.) y Morales Prats, F. (coord.), *Comentarios al Código penal español*, 7ª Edición, Cizur Menor, Navarra: Thomson Reuters Aranzadi, pp. 885-1170.
- Muñoz Ruiz, J. 2013. *El delito de conducción temeraria del artículo 380 del Código Penal*. Tesis doctoral, Morillas Fernández, D.L. (dir. tes.). Universidad de Murcia.
- OMS. (1974). *Prevención de los accidentes del tráfico*, Asamblea Mundial de la Salud, Resolución WHA27.59, de 27 de mayo de 1974, Ginebra, Organización mundial de la salud.

- Pallín Ibáñez, G. 2015. "El bien jurídico protegido en los delitos contra la seguridad vial". I Congreso Internacional de la Fundación Internacional de Ciencias Penales, celebrado en la Universidad de Barcelona los días 29 y 30 de mayo de 2015. En: <https://www.ficp.es/wp-content/uploads/1%C2%AA-sesi%C3%B3n.pdf>. Última visita 14/04/2022.
- Requejo Conde, C. 2013. *El delito de conducir sin permiso. Análisis jurisprudencial*. Madrid, Bosch.
- Rey Huidobro, L. F. 2010. "La necesaria afectación del bien jurídico protegido en los delitos contra la seguridad vial: consecuencias prácticas", *Aranzadi Doctrinal*, Nº 7, pp. 133-138.
- Rodríguez Fernández, I. 2010. "El bien jurídico protegido en el delito de conducción bajo el efecto de las drogas y el alcohol" en Olmedo Cardente, M y Aránguez Sánchez, C. (Eds.), *Delitos e infracciones contra la seguridad vial*, Granada, Alea Blanca, pp. 35-74.
- Rodríguez Moro, L. 2020. "La última nueva figura delictiva en materia de seguridad vial incorporada en el Código Penal por la ley 2/2019, de 1 de marzo: Aplicabilidad y valoración crítica del delito de abandono del lugar del accidente tras causarlo del art. 382 bis" *Revista Electrónica de Estudios Penales y de la Seguridad*, Nº 7, pp. 1-21.
- Rodríguez León, L.C. 2013. "Delito de conducción bajo los efectos de las drogas: Criterios de remisión a la vía penal y coordinación con Policías Locales. Confección del Atestado: La importancia del acta de signos". En *Jornadas de Fiscales Delegados de Seguridad Vial*, Madrid, 17 y 18 de junio de 2013.
- Serrano Gómez, A. y Serrano Maíllo, A.. 2008. "La reforma de los delitos contra la Seguridad Vial". *Revista de Derecho UNED*, Nº 3, pp. 43-70.
- Trillo, E. 2020. "La increíble historia de los límites de velocidad en España". *Auto Bild*, de 1 de abril de 2020, En: <https://www.autobild.es/noticias/increible-historia-limites-velocidad-espana-613133>. Última visita 14/04/2022.
- UE. 2013. Reglamento (UE) nº 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas

y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DOUE» núm. 60, de 2 de marzo de 2013).

UE. 2009. Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad. (DOUE L 163, de 7 de octubre de 2009).

Legislación citada

Constitución Española de 1978 (BOE núm. 311, de 29 de diciembre de 1978).

Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal (BOE núm. 152, de 23 de junio de 2010).

Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial (BOE núm. 288, de 1 de diciembre de 2007).

Ley Orgánica 15/2003, de 25 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal (BOE núm. 283, de 26 de noviembre de 2003).

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

Ley Orgánica 17/1994, de 23 de diciembre, sobre modificación de diversos artículos del Código Penal, con el fin de tipificar la conducción de un ciclomotor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, o con temeridad o con imprudencia (BOE núm. 307, de 24 de diciembre de 1994).

Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (BOE núm. 261, de 31 de octubre de 2015).

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

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 (BOE núm. 63, de 14 de marzo de 1990).

Ley 3/1967, de 8 de abril, sobre modificación de determinados artículos del Código Penal y de Ley de Enjuiciamiento Criminal (BOE núm. 86, de 11 de abril de 1967).

Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor. BOE núm. 310, de 27 de diciembre de 1962)

Ley de 9 de mayo de 1950 sobre uso y circulación de vehículos de motor (BOE núm. 130, de 10 de mayo de 1950).

Decreto 951/1974, de 5 de abril, que modifica el artículo 20 del Código de la Circulación (BOE núm. 82, de 6 de abril de 1974).

Decreto 3096/1973, de 14 de septiembre, por el que se publica el Código Penal, texto refundido conforme a la Ley 44/1971, de 15 de noviembre (BOE núm. 297, de 12 de diciembre de 1973).

Decreto 691/1963, de 28 de marzo, por el que se aprueba el «Texto revisado de 1963» del Código Penal (BOE núm. 84, de 8 de abril de 1963).

Decreto de 25 de septiembre de 1934 por el que se aprueba el Código de Circulación (Gaceta de Madrid Núm. 269, de 26 Septiembre 1934).

Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico (BOE núm. 297, de 11 de noviembre de 2020).

Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (BOE núm. 222, de 13 de septiembre de 2008).

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 (BOE núm. 306, de 23 de diciembre de 2003).

Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos (BOE núm. 22, de 26 de enero de 1999)

Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (BOE núm. 95, de 21 de abril de 1994).

Reglamento para el servicio de Coches Automóviles por las carreteras del Estado, de 19 de septiembre de 1900 (Gaceta de Madrid núm. 263, de 20 de Septiembre de 1900).

Orden FOM/534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la norma 8.1-IC, señalización vertical de la Instrucción de Carreteras (BOE, núm. 83, de 5 de abril de 2014).

Orden PRE/629/2011, de 22 de marzo, por la que se modifican los Anexos XI y XII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre (BOE núm. 72, de 25 de marzo de 2011).

Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida (BOE núm. 47, de 24 de febrero de 2020).

Orden ITC/3123/2010, de 26 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de vehículos a motor (BOE» núm. 292, de 3 de diciembre de 2010).

Orden ITC/3699/2006, de 22 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de vehículos a motor (BOE núm. 291, de 6 de diciembre de 2006).

Orden del Ministerio de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría del Gobierno de 18 de febrero de 1993 por la que se modifica la estadística de accidentes de circulación (BOE nº 47, de 24 de febrero de 1993).

Orden del Ministerio de Interior de 20 de junio de 1979 por la que se establecen determinadas restricciones a la circulación por las vías públicas (BOE núm. 176, de 24 de julio de 1979).

Orden de del Ministerio de Gobernación 6 de abril de 1974 para la aplicación del Decreto 951, de 5 de abril de 1974, que modifica el artículo 20 del Código de la Circulación (BOE núm. 84, de 8 abril 1974).

Resoluciones Judiciales citadas

STC, Pleno, 112/2018, de 17 de octubre (BOE núm. 280, de 20 de noviembre de 2018).
ECLI:ES:TC:2018:112.

STC, Sala Primera, 63/2007, de 27 de marzo (BOE núm. 100, de 26 de abril de 2007).
ECLI:ES:TC:2007:63.

STC, Pleno, 2/2003, de 16 de enero (BOE núm. 43, de 19 de febrero de 2003).
ECLI:ES:TC:2003:2.

STC, Pleno, 234/1997, de 18 de diciembre (BOE núm. 18, de 21 de enero de 1998).
ECLI:ES:TC:1997:234.

STC, Pleno, 161/1997, de 2 de octubre (BOE núm. 260, de 30 de octubre de 1997).
ECLI:ES:TC:1997:161.

STC, Pleno, 55/1996, de 28 de marzo. (BOE núm. 102, de 27 de abril de 1996).
ECLI:ES:TC:1996:55.

STC, Sala Segunda, 77/1983, de 3 de octubre (BOE núm. 266, de 07 de noviembre de 1983). ECLI:ES:TC:1983:77.

STC, Sala Primera, 2/1981, de 30 de enero (BOE núm. 47, de 24 de febrero de 1981).
ECLI:ES:TC:1981:2.

STS, Sala de lo Penal, Sección 1ª, Nº 536/2021, de 17 de junio (Nº de Recurso: 3621/2019). Ponente: Javier Hernández García. ECLI:ES:TS:2021:2492.

STS, Sala de lo Penal, Sección 1ª, Nº 284/2021, de 30 de marzo (Nº de Recurso: 2693/2019). Ponente: Manuel Marchena Gómez. ECLI:ES:TS:2021:1159.

STS, Sala de lo Penal, Sección 1ª, N° 184/2018, de 17 de abril (N° de Recurso: 875/2017).

Ponente: Andrés Martínez Arrieta. ECLI:ES:TS:2018:1387.

STS, Sala de lo Penal, Sección 1ª, N° 647/2017, 3 de octubre (N° de Recurso: 856/2017).

Ponente: Manuel Marchena Gómez. ECLI:ES:TS:2017:3477.

STS, Sala de lo Penal, Sección 1ª, N° 531/2017, de 11 de julio, (N° de Recurso:

1923/2016). Ponente: Antonio del Moral García. ECLI:ES:TS:2017:2832.

STS, Sala de lo Penal, Sección 1ª, N° 54/2015, de 11 de febrero de 2015 (N° de Recurso:

1481/2014). Ponente: Juan Ramón Berdugo Gómez de la Torre.
ECLI:ES:TS:2015:385.

STS, Sala de lo Penal, Sección 1ª, N° 706/2012, de 24 de septiembre (N° de Recurso:

2178/2011). Ponente: Antonio del Moral García. ECLI:ES:TS:2012:5967.

STS, Sala de lo Penal, Sección 1ª, N° 636/2002, de 15 de abril (N° de Recurso:

1698/2000). Ponente: Julián Artemio Sánchez Melgar. ECLI:ES:TS:2002:2632.

STS, Sala de lo Penal, Sección 1ª, N° 561/2002, de 1 de abril (N° de Recurso: 3091/2000).

Ponente: José Jiménez Villarejo. ECLI:ES:TS:2002:2309.

STS, Sala de lo Penal, Sección 1ª, N° 2251/2001, de 29 de noviembre (N° de Recurso:

3659/1999). Ponente: José Aparicio Calvo-Rubio. ECLI:ES:TS:2001:9338.

SAP de Madrid N° 151/2021, de 30 de Marzo de 2021 (N° Recurso 89/2021). Ponente:

María del Pilar Rasillo López. ECLI:ES:APM:2021:16360.

SAP de Valencia N° 475/2018, de 9 de septiembre (N° de Recurso: 227/2018), Ponente:

José María Gómez Villora. ECLI:ES:APV:2018:3355.

SAP de Tarragona N° 157/2014, de 6 de marzo (N° de Recurso: 1152/2013). Ponente:

Ángel Martínez Sáez. ECLI:ES:APT:2014:352

SAP de Burgos, 350/2011, de 2 de noviembre de 2011 (N° de Recurso 111/2011).

Ponente: Roger Redondo Argüelles. ECLI:ES:APBU:2011:945.

SAP de Sevilla, 1/2008, de 9 de enero de 2008 (N° de Recurso 7414/2007). Ponente: José

Manuel Holgado Merino. ECLI:ES:APSE:2008:291.

SAP de Barcelona, 112/2006, de 6 de febrero 2006 (N° de Recurso 27/2006). Ponente:

María José Magaldi Paternostro. ECLI:ES:APB:2006:2820.

Delitos contra la Seguridad Vial.
Análisis documental.

SAP de Vizcaya, 46/2004, de 23 de enero de 2004, (Nº de Recurso 173/2003). Ponente:
Ángel Gil Hernández. ECLI:ES:APBI:2004:121.

SAP de Valencia, 91/2001, de 30 de marzo de 2001 (Nº de Recurso 355/2000). Ponente:
Vicente Urios Camarasa. ECLI:ES:APV:2001:2115.

SAP de Guipúzcoa, 2072/2001, de 6 de febrero de 2001 (Nº de Recurso 2196). Ponente:
Luis Blanquez Pérez. ECLI:ES:APSS:2001:234.

SAP de Madrid, 604/2000, de 29 de septiembre de 2000 (Nº de Recurso 139/2000).
Ponente: Javier Martínez Lázaro. ECLI:ES:APM:2000:13067.

