



FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y JURIDICAS

GRADO EN SEGURIDAD PUBLICA Y PRIVADA

TITULO DEL TRABAJO DE FIN DE GRADO:

**LOS DELITOS CONTRA LA
SEGURIDAD VIAL EN
ESPAÑA Y LA INICIATIVA
VISION CERO**

ALUMNO: JOSE LUIS BERBEGAL AVI

TUTOR: JOSE ANTONIO ESPINOSA BERNAL

Curso 2021/2022

INDICE

ABREVIATURAS.....	3
RESUMEN.....	4
PALABRAS CLAVE.....	4
INTRODUCCIÓN.....	6
1. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS.....	7
2. LA INICIATIVA VISIÓN CERO.....	11
3.DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA.....	13
3.1.DELITO DE CONDUCCIÓN A VELOCIDAD EXCESIVA.....	14
3.1.1.ENCAJE EN LA INICIATIVA VISIÓN CERO.....	18
3.2.DELITO DE CONDUCCIÓN BAJO LA INFLUENCIA DE DROGAS TÓXICAS, ESTUPEFACIENTES, SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS O BEBIDAS ALCOHÓLICAS.....	20
3.2.1.ENCAJE EN LA INICIATIVA VISION CERO.....	25
3.3.DELITO DE CONDUCCIÓN CON TEMERIDAD MANIFIESTA Y PONIENDO EN CONCRETO PELIGRO LA VIDA O INTEGRIDAD PERSONALES.....	27
3.3.1.ENCAJE EN LA INICIATIVA VISION CERO.....	31
3.4.DELITO DE CONDUCCIÓN TEMERARIA CON MANIFIESTO DESPRECIO POR LA VIDA DE LOS DEMÁS.....	33
3.4.1.ENCAJE EN LA INICIATIVA VISION CERO.....	38

3.5.DELITO DE FUGA O ABANDONO DEL LUGAR DEL ACCIDENTE.....	39
3.5.1.ENCAJE EN LA INICIATIVA VISION CERO.....	44
3.6. DELITO DE NEGATIVA A SOMETERSE A PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA, DROGAS TÓXICAS, ESTUPEFACIENTES O SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS.....	48
3.6.1.ENCAJE EN LA INICIATIVA VISION CERO.....	52
3.7. DELITO DE CONDUCCIÓN SIN PERMISO O CON EL PERMISO RETIRADO.....	54
3.7.1.ENCAJE EN LA INICIATIVA VISION CERO.....	58
3.8. DELITO DE CREACIÓN DE UN GRAVE RIESGO PARA LA SEGURIDAD VIAL.....	59
3.8.1.ENCAJE EN LA INICIATIVA VISION CERO.....	62
4. OTROS DELITOS RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD VIAL...	64
5. CONCLUSIONES.....	71
6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	73

ABREVIATURAS

BOE	Boletín Oficial del Estado
CE	Constitución Española
CP	Código Penal Español
DGT	Dirección General de Tráfico
LCrim	Ley de Enjuiciamiento Criminal
LSV	Ley de Seguridad Vial Española
Num.	Número
Pág.	Página
pp.	Páginas
RAE	Real Academia Española de la Lengua <i>Hernández</i>
Rec.	Recurso
SAP	Sentencia de la Audiencia Provincial
STS	Sentencia del Tribunal Supremo
U.E	Unión Europea

RESUMEN

Este trabajo trata sobre los Delitos contra la Seguridad Vial en España y su adecuación a los objetivos de la iniciativa Visión Cero. Cada año se producen en nuestro país miles de accidentes de tráfico como consecuencia de la vulneración de las normas de tráfico, en muchos casos con la comisión de hechos delictivos, y pese a que en los últimos años se ha producido una reducción en el número de fallecidos, sobretodo en el año 2020 como consecuencia de la menor movilidad producida por la pandemia, sigue siendo una de las principales causas de muerte no natural en España. Por su parte, la Comisión Europea con su adhesión a la iniciativa Visión Cero pretende alcanzar la cifra de cero muertes y cero lesiones graves en las carreteras antes del 2050. Teniendo en cuenta esto, a lo largo del trabajo se analizarán cada uno de los Delitos contra la Seguridad Vial con la intención de proponer, si se considera necesario, alguna modificación de los mismos, con la finalidad de conseguir ese anhelado objetivo de las cero muertes en carretera.

PALABRAS CLAVE

Seguridad Vial, Visión Cero, delito, conductor, alcohol, velocidad.

ABSTRACT.

This project deals with Crimes against Road Safety in Spain and their adaptation to the objectives of the Vision Zero initiative. Every year thousands of traffic accidents occur in our country as a result of the violation of traffic regulations, in many cases with the commission of criminal acts, and despite the fact that in recent years there has been a reduction in the number of deaths, especially in 2020 as a result of reduced mobility caused by the pandemic, continues to be one of the main causes of unnatural death in Spain. For its part, the European Commission, with its adherence to the Vision Zero initiative, intends to reach the figure of zero deaths and zero serious injuries on the roads before 2050. Bearing this in mind, throughout the work each of the Crimes will be analyzed. against Road Safety with the intention of proposing, if it is considered necessary, any modification of them, in order to achieve that long-awaited goal of zero deaths on the road.

KEY WORDS.

Road safety, Vision Zero, crime, driver, alcohol, speed.

INTRODUCCIÓN

Tras 18 años como Policía Local en diferentes municipios, en los que gran parte de mi trabajo se ha basado en la prevención de conductas delictivas, sobretodo las relacionadas con la Seguridad Vial, así como la inquietud provocada al asistir a graves accidentes, con peores consecuencias para los afectados, y tener la firme creencia que la mayoría de estos se podrían haber evitado, es lo que me ha llevado a elegir este tema como trabajo de fin de grado.

La seguridad vial en la Unión Europea y por ende en España ha experimentado una gran evolución en los últimos años. Aun así, seguimos estando ante un problema muy grave. Como señalan la Comisión Europea " que cada año siguen perdiendo la vida en las carreteras de la Unión alrededor de 22 700 personas y alrededor de 120 000 resultan gravemente heridas; que más de 11 800 niños y jóvenes de hasta 17 años han fallecido en accidentes de tráfico en la Unión en los últimos diez años.... que esas cifras representan un precio humano y social inaceptable para los ciudadanos de la Unión", o la Organización Mundial de la Salud que llegó a considerar la Seguridad Vial como un "gravísimo problema de salud pública , que requiere de soluciones en sus cuatro ámbitos, la vía y el entorno, el vehículo, el factor humano y, finalmente, la norma y su control", siendo el análisis de este último elemento y su adecuación al fin de la iniciativa Visión Cero, o lo que es lo mismo, al objetivo de las cero muertes en carretera, el que ocupará el desarrollo de este trabajo.

Iniciaré este trabajo con una exposición de los antecedentes legislativos en nuestro País desde el siglo XIX hasta nuestros días. A continuación, explicaré en que consiste la iniciativa Visión Cero, desde sus orígenes en Suecia hasta su adopción por la Comisión Europea.

Posteriormente procederé a explicar donde están recogidos y en que consisten los delitos contra la Seguridad Vial en España, para a continuación dar una visión personal sobre la necesidad o no de plantear posibles modificaciones de los mismos con el fin de conseguir ese sueño de las cero muertes en carretera.

Finalmente terminaré este trabajo de fin de grado o TFG, con las necesarias conclusiones obtenidas tras la exposición y análisis realizado, tratando de aportar un punto de vista crítico sobre la problemática abordada.

Sin más, espero que los conocimientos adquiridos por mi experiencia profesional y principalmente con lo aprendido durante estos cuatro años cursando el Grado de Seguridad Pública y Privada, sirvan para realizar un trabajo que sirva para culminar de forma satisfactoria mi formación académica.

1. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

Los Delitos contra la Seguridad Vial han ido evolucionando a lo largo del tiempo, por lo que es importante conocer de donde venimos para poder predecir a donde vamos. La legislación española en materia de seguridad vial tuvo un carácter predominantemente administrativo hasta mediados del Siglo XIX, su función por entonces, estaba más encaminada a la protección de los caminos para evitar que sufrieran daños que a la protección del tráfico en sí, prevaleciendo lo administrativo a lo penal¹.

¹ Beltrán Ballester, E. 1975. Las obstaculizaciones al tráfico. Examen del art.340 bis b) del Código Penal Español, en: Cobo Del Rosal, M. (dir.), *Delitos contra la seguridad del tráfico y su prevención*, Valencia, pág. 16.

Cuando aparecen los primeros automóviles en España, estaba en vigor el código penal de 1870², en el cual no aparecen delitos específicos en materia de seguridad vial, aunque podían aplicarse algunos artículos del código para delitos o faltas cometidas por un vehículo. Una vez se produce el desarrollo automovilismo, aparece la primera referencia a los automóviles en el Código penal de 1928, concretamente en la Sección segunda, del Capítulo primero, del Título IX, de su Libro II. Dicho título lleva por nombre “Delitos contra la seguridad colectiva” y en ésta sección, se configura un amplio catálogo de delitos de peligro, que comprenden no sólo a la circulación rodada sino a otras manifestaciones del maquinismo y de la técnica³. Posteriormente se aprobaron los códigos penales de 1932⁴ y 1944⁵, pero sin preceptos específicos a la seguridad vial. Sería la Ley de 9 de mayo de 1950, sobre uso y circulación de vehículos a motor⁶ la que introduce por primera vez los autores la denominaron la Ley penal del Automóvil⁷ y configuró la delincuencia sobre el tráfico en una doble orientación, por un lado, la de resultado, propia del código penal y por otro la de peligro, por semejante Ley. Mas adelante, se unificaría en un solo texto (Ley 122/1962 de 24 de diciembre sobre uso y circulación de vehículos a motor⁸) toda la normativa relativa al tráfico.

Con la Ley 3/1967, de 8 de abril, sobre modificación de determinados artículos del Código Penal y de Ley de Enjuiciamiento Criminal⁹, se incluye en

² Publicado como Ley de 17 de junio de 1870, en la Gaceta de Madrid, N.º 245 (suplemento), de 31 de agosto de 1870.

³ Conde-Pumpido Ferreiro, C.1979 El tratamiento penal de la conducción peligrosa en la legalidad vigente. En: *Revista de Derecho de la Circulación*, núm.1, págs. 3 y 4.

⁴ Publicado por la Ley en la Gaceta de Madrid Núm. 310, de 5 de noviembre de 1932, págs. 818-856.

⁵ BOE. Decreto de 23 de diciembre de 1944 por el que se prueba y promulga el Código Penal, texto refundido de 1944, según la autorización otorgada por la Ley de 19 de julio de 1944. [consulta:14/02/22]. Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1945/013/A00427-00472.pdf>

⁶ Publicada en el BOE núm. 130, de 10 de mayo de 1950, pág. 2039.

⁷ Cuello Calón, E. 1950 *La ley penal del automóvil*. Barcelona.

⁸ Publicada en el B.O.E. núm. 310, de 27 de diciembre de 1962, págs. 18.305 a 18.312.

⁹ Publicado en B.O.E. núm. 86, de 11 de abril de 1967, págs. 4776 a 4789.

el Libro II, título V, capítulo II, Sección 1ª los denominados “delitos contra la seguridad del tráfico, donde empieza a observarse algún parecido a los recogidos actualmente en el capítulo IV del título XVII del CP de 1995, agrupando conductas como la conducción bajo influencia de bebidas alcohólicas o drogas, la conducción temeraria poniendo en concreto peligro la vida o salud de las personas o bienes, la conducción sin haber obtenido el correspondiente permiso, la obstaculización o no restablecimiento de la seguridad del tráfico y la norma concursal específica para estos delitos, aunque ninguno de ellos, salvo el de obstaculización del tráfico creando un grave riesgo para la circulación, conllevan penas privativas de libertad. Posteriormente, el código penal sufrió varias reformas como la Ley Orgánica 8/1983 de 25 junio¹⁰, la Ley Orgánica 3/1989 de 21 junio¹¹ y la Ley Orgánica 17/94, de 23 diciembre que sirvieron para agravar las penas de multas, despenalizar la conducción temeraria cuando crease un concreto peligro en los bienes e incluir el ciclomotor en estos delitos.

Una vez se aprueba Código Penal de 1995¹² establece como principal novedad la polémica introducción del delito de desobediencia en el supuesto de negativa a las prácticas de la prueba de alcoholemia.

Dentro de las reformas del Código Penal acontecidas en el siglo XXI cabría destacar la motivada por la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre¹³ en materia de seguridad vial que referencia en su exposición de motivos, la intención de incrementar la severidad punitiva y definir con mayor rigor todos los delitos contra la seguridad del tráfico en aras del loable fin de disminuir los altos índices de siniestralidad en la seguridad vial y evitar que ciertas

¹⁰ Publicada en el B.O.E. núm. 152, de 27 de julio de 1983, págs. 17909 a 17.919.

¹¹ Publicado en B.O.E núm. 148, de 22 de junio de 1989, páginas 19351 a 19358

¹² Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal (BOE núm. 281, de 24 de noviembre de 1995)

¹³ Publicado en B.O.E. núm. 288, de 1 de diciembre de 2007, páginas 49505 a 49509.

conductas de violencia vial quedarán impunes¹⁴. Entre las modificaciones más relevantes destaca Muñoz Ruiz las siguientes¹⁵: la pérdida de vigencia del permiso o licencia cuando la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores sea superior a dos años, cambio de rúbrica de “Delitos contra la Seguridad del Tráfico”, pasa a denominarse “De los Delitos contra la Seguridad Vial”, se amplía el contenido del artículo 379 CP, se introduce el delito de conducción sin tener el correspondiente permiso, así como los que hubieran sido privados, judicial o administrativamente, se alteró la numeración de alguno de ellos y se incorpora la pena de trabajos en beneficio de la comunidad como pena conjunta con la pena de multa. Más recientemente, en 2019, con la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo¹⁶ hubo modificación en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente, incluyendo un nuevo tipo penal como es el de abandono del lugar del accidente artículo 382 bis del Código.

Como curiosidad, por lo que respecta a los Delitos contra la Seguridad Vial en Suecia, país donde nace la iniciativa Visión Cero como explicaré más adelante, no se recogen en su código penal, como ocurre en nuestro país, sino que son considerados delitos menos graves y están reflejados en una Ley equivalente a nuestra Ley de Seguridad Vial, siendo la "Transportstyrelsen" Dirección Nacional de Transportes de Suecia (equivalente a nuestra DGT) la encargada de establecer y modificar las infracciones relativas al tráfico.

¹⁴ Estrella Ruíz, M. 2012 La reforma de los delitos contra la seguridad vial y especial referencia al comiso del vehículo. En: *Revista de Jurisprudencia*. ISSN1888-4881. Año 8, núm. 4, págs. 1-4.

¹⁵ Muñoz Ruíz, J. 2013 *El delito de conducción temeraria*, págs. 58.

¹⁶ Publicado en B.O.E. núm. 53, de 2 de marzo de 2019, páginas 20278 a 20281.

2. LA INICIATIVA VISION CERO.

La iniciativa Visión Cero fue concebida en Suecia en 1994. Solo tres años después, el Parlamento aprobó un proyecto de ley de seguridad vial que incorporó la Visión Cero a la ley sueca. El proyecto de ley establece el objetivo final de que no haya muertos ni heridos graves en las carreteras de Suecia y no se contenta con reducir los accidentes a un nivel manejable sino que aspira a llegar a su desaparición. Desde entonces, Suecia ha modelado su estrategia de reforma de la seguridad vial en el enfoque Visión Cero¹⁷.

El Parlamento puso especial énfasis en el diseño del vehículo, de las carreteras y de las calles junto con la limitación de velocidad. Igualmente se establecieron sistemas de retención infantil en vehículos y tasas de alcoholemia poco permisivas, así como la implantación masiva de radares.

Como resultado de las medidas adoptadas desde la implantación de la iniciativa Visión Cero en Suecia y según las estadísticas de tráfico de la Comisión Europea, en el año 2019, año anterior a la pandemia ocasionada por la COVID-19 y por tanto último año con un nivel "normal de tráfico" hasta la fecha, este País se ha convertido en la nación europea con menor tasa de muertes en carretera, siendo 22 por cada millón, siendo la media de la eurozona de 51.

A nivel Europeo el 6 de Octubre de 2021, se aprobó la Resolución de Parlamento Europeo sobre el marco político de seguridad vial de la Unión Europea para la Década de acción 2021-2030 (Recomendaciones para los

¹⁷ COMISIÓN EUROPEA. Proyecto Visión Cero. [consulta:16/02/22]. Disponible en: <https://trimis.ec.europa.eu/project/vision-zero-initiative#main-content>

próximos pasos de la campaña Visión Cero)¹⁸, con la que se sumaban a esta iniciativa, planteando el objetivo de llegar a cero muertes en carretera en el año 2050 y a reducirlas en un 50% de aquí hasta el 2030¹⁹. Asimismo, observa que según un estudio de la Comisión, se estima que el alcohol está implicado en una proporción en torno al 25% del total de muertes en carretera y las drogas en un 15%²⁰. Señala que la recomendación de la Unión sobre la tasa de alcohol en sangre permitida data de 2001, por lo que pide a la Comisión que actualice sus recomendaciones e incluya en ellas un límite marco de tolerancia cero para la conducción bajo los efectos del alcohol y comparaciones en el marco de los indicadores clave de rendimiento sobre conducción en estado sobrio²¹. Con respecto a la velocidad en carreteras señala que el exceso de velocidad es un factor clave en aproximadamente el 30% de los accidentes de tráfico mortales y un factor agravante en la mayoría de los accidentes; pide a los Estados miembros que apliquen sanciones que disuadan de sobrepasar los límites de velocidad²². Subraya que una aplicación deficiente de las normas del tráfico vial socava los esfuerzos para lograr el objetivo Visión Cero, por lo que anima a los Estados miembros a establecer objetivos anuales en materia de aplicación y cumplimiento en sus planes de seguridad vial²³.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, parece conveniente adentrarse en el análisis de los Delitos contra la Seguridad Vial de nuestro País y plantear, si se considerase necesario, posibles modificaciones de los mismos

¹⁸ PARLAMENTO EUROPEO. Marco de política de seguridad vial de la UE para la década de acción 2021-2030: recomendaciones para los próximos pasos de la campaña Visión Cero [consulta:16/02/22]. Disponible:[https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?lang=fr&reference=2021/2014\(INI\)](https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?lang=fr&reference=2021/2014(INI))

¹⁹ Publicado en Resolución Parlamento Europeo 2021/2014(INI). Párrafo 1.

²⁰ Estudio de la Comisión, de 18 de febrero de 2014, sobre el uso de dispositivos antiarranque en caso de alcoholemia para prevenir el consumo de alcohol al volante

²¹ Publicado en Resolución Parlamento Europeo 2021/2014(INI). Párrafo 36.

²² Publicado en Resolución Parlamento Europeo 2021/2014(INI). Párrafo 37

²³ Publicado en Resolución Parlamento Europeo 2021/2014(INI). Párrafo 46.

para ayudar a lograr el ansiado y exigente objetivo planteado por la iniciativa Visión Cero.

3. DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA.

Los delitos contra la seguridad vial en nuestro País vienen recogidos en Código Penal dentro del capítulo IV, Título XVII del Libro II de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, que regula el Código Penal y concretamente en los artículos 379 a 385.

Este tipo de delitos trata de infracciones penales de peligro, cuyo bien jurídico protegido es la seguridad vial²⁴, aunque también salvaguarda la vida e integridad física de las personas²⁵. Por lo que respecta al sujeto activo, es el conductor de un vehículo de motor o ciclomotor, salvo en el delito descrito en el artículo 385 del Código Penal que puede ser cualquier persona, mientras que el sujeto pasivo sería cualquier usuario de las vías, que es el que estaría en peligro por la comisión de la conducta infractora.

Queda establecido el lugar donde se cometen estos delitos, siendo las vías tipificadas 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 Vial²⁶.

²⁴ Rodríguez Moro L. 2016 *La pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores*. Tirant lo Blanch. Valencia. p.61.

²⁵ Serrano Gómez, A. 2016 *Curso de Derecho Penal Parte Especial*, Madrid, Dykinson, p. 611.

²⁶ 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 lo que respecta a que es conducir, esta palabra según la RAE procede del verbo latino *conducere*, y en su acepción 5 se establece que consiste en guiar a un vehículo automóvil y en relación con los delitos que se están tratando en el presente, es definido en la sentencia del Tribunal Supremo 48/2020 de 11 de febrero, llegando a la conclusión que, sin movimiento del vehículo a motor o ciclomotor no hay comisión de delito, por muy corto que sea el trayecto.

3.1. DELITO DE CONDUCCIÓN A VELOCIDAD EXCESIVA.

Este delito se introdujo con la reforma de la Ley Orgánica 15/2007 en el artículo 379.1º del Código Penal, ya que hasta entonces no se encontraba tipificada, existiendo únicamente el delito de conducción temeraria. La última reforma la podemos encontrar en la Ley Orgánica 5/2010 de 22 de junio quedando así definido:

"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".

La creación de este delito en el Código Penal venía siendo un reclamo por parte de distintos sectores, como Dirección General de Tráfico y las

Asociaciones de afectados por accidentes de circulación²⁷, ya que anteriormente a esta reforma, el conducir a velocidad excesiva por si solo no se consideraba delito, ya que además se exigía que pusiera en peligro concreto la vida o integridad de las personas.

En este delito, la conducta típica sería conducir un “vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente”. Por tanto, la persona que lleve a cabo esta conducta, estaría cometiendo un delito doloso, con conocimiento y voluntad, por lo que si estas acciones se cometen imprudentemente, por descuido o negligencia, no dan lugar a castigo penal, pudiendo constituir una infracción administrativa. Asimismo no se exige la voluntad de superar los límites de velocidad impuestos, sino que basta solo con un dolo eventual de aceptar que rebasando la velocidad permitida se está superando el límite establecido. También podríamos decir que el delito de conducción a velocidad excesiva es un delito de peligro abstracto, ya que no es necesario poner en peligro la vida o integridad de alguien, basta con superar los límites establecidos. MONTORO GONZÁLEZ²⁸ puso de manifiesto que “a mayor velocidad, mayores probabilidades de sufrir un accidente de tráfico y, asimismo, más graves son las consecuencias derivadas de este” por lo que parece ser que estas son las razones que ha tenido en cuenta el legislador para penar esta forma de conducir.

²⁷ Gutiérrez Rodríguez, M. 2013 Excesos de velocidad e intoxicaciones punibles, publicado en Gutiérrez Rodríguez, M. (Coord.), *Protección penal de la Seguridad Vial*, Ed. Tirant lo Blanch, Valencia, p. 58

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

Por otra parte, para conocer cuando se produce este delito hay que acudir a la Ley de Seguridad Vial²⁹, concretamente en el Anexo I del Texto Refundido de la LSV, apartados 71, 72 y 73, donde se nos contienen las definiciones de travesía, vía urbana y vía interurbana; así como también al Reglamento General de Circulación³⁰, concretamente en sus artículos 48 y 50, para conocer cuales son las velocidades permitidas.

Una vez tenemos esos datos, podemos establecer a partir de qué velocidades se daría la conducta tipificada en el artículo 379.1 del Código Penal según tipo de vía y de vehículos.

Por último, cabría mencionar que para poder demostrar la comisión del delito habría que recurrir a la medición de la velocidad a través de cinemómetros o radares, considerándose ésta como una prueba. Dicho esto, a esa medición se le tendrá que aplicar un margen de error establecido por Orden Ministerial³¹, así como lo marcado Sentencia del Tribunal Supremo de 17 de Abril de 2018; en ella la Sala Segunda estableció que los radares móviles de tráfico que llevan a cabo la medición de la velocidad desde una ubicación fija, en trípodes o en coches parados, tienen un margen de error del 5% y no del 7%, equiparándose así a lo fijado para los instrumentos fijos.

²⁹ BOE. 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. [consulta: 18/02/22]. Disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/rdlg/2015/10/30/6/con>

³⁰ BOE. 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. [consulta: 18/02/22]. Disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/rd/2003/11/21/1428/con>

³¹ Orden ITC/3123/2010, de 26 de noviembre.

Una vez explicado, podemos resumir que este delito consta de los siguientes elementos:

- **Conducta típica:** Consistiría en conducir un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente.
- **Tipo subjetivo:** Estamos ante un delito doloso, ya que difícilmente podemos imaginar la situación en la que alguien supere los límites establecidos por un mal funcionamiento del velocímetro del vehículo sin percatarse de la velocidad a la que circula, alcanzando únicamente el dolo a esa conducción por la que se superan dichos límites, pero la relación subjetiva por la que se han podido causar lesiones o la muerte de una persona se entienden generalmente como imprudencia. Por esta razón, en el artículo 385 del Código Penal se contempla la posibilidad de que el Juez o Tribunal, razonándolo en la sentencia, puedan rebajar en un grado la pena de prisión en atención a la menor entidad del riesgo causado y a las demás circunstancias del hecho.
- **Sujetos:** El sujeto infractor, o sujeto activo, tiene que ser únicamente el conductor. Si bien, al resto de los ocupantes del vehículo se les podría condenar a través de formas de participación como sucede en otros tipos penales, por ejemplo, si alguno de ellos indujo a cometer la conducta prohibida al conductor.
- **Penalidad:** El autor del delito 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

3.1.1. ENCAJE EN LA INICIATIVA VISIÓN CERO.

Tras lo expuesto anteriormente, podemos decir que este es un delito que se ajusta perfectamente a lo marcado por la iniciativa Visión Cero. Como expuse anteriormente la Comisión Europea remarca que el exceso de velocidad es un factor clave en aproximadamente el 30% de los accidentes de tráfico mortales y un factor agravante en la mayoría de los accidentes, por lo que pide a los Estados miembros que apliquen sanciones que disuadan de sobrepasar los límites de velocidad, teniendo este delito por sí solo un gran poder disuasorio.

Según el estudio "Velocidad y riesgo de accidente"³² realizado por International Transport Forum (ITF), el exceso de velocidad es el principal problema que tienen los países motorizados. Una estimación realizada para Noruega muestra que si todos los conductores condujeran por debajo de los límites de velocidad, el número de muertes se reduciría en un 20%.

Por tanto, este delito en sí no necesitaría modificación para adaptarse a lo establecido por la iniciativa Visión Cero, caso aparte sería el plantear la reducción de las velocidades máximas permitidas en España, por lo que sería necesaria una modificación del Reglamento General de Circulación. En nuestro País con carácter general las velocidades máximas permitidas para turismos y motocicletas son las siguientes:

³² Rune, E. 2011 *Estudio velocidad y riesgo de accidente*.

- 120 Kilómetros por hora en autopistas y autovías.
- 90 Kilómetros por hora en carreteras secundarias
- 50 kilómetros por hora en vías urbanas.

En países como Suecia, que según las estadísticas publicadas por el Comisión Europea³³, fue donde menos muertes por habitante se produjeron en carretera en 2019, año previo a la pandemia ocasionada por el Covid-19, las velocidades, con carácter general, son las siguientes³⁴:

- 110 Kilómetros por hora en autopistas y autovías.
- 70 Kilómetros por hora en carreteras secundarias.
- 50 Kilómetros por hora en vías urbanas.

Teniendo en cuenta estos datos, podemos plantear la conveniencia de una posible reforma del Reglamento General de Circulación, en la que se modificasen a la baja las velocidades máximas permitidas en nuestro País, para tratar de alcanzar el objetivo planteado por la iniciativa Visión Cero.

³³ QANDA/20/1004

³⁴ REVISTA DGT. Going Abroad. Road safety rules in Europe. [consulta:20/02/22]. Disponible en: <https://revista.dgt.es/es/noticias/internacional/2019/0719going-abroad-viajar-en-coche-por-europa.shtml>

3.2. DELITO DE CONDUCCIÓN BAJO LA INFLUENCIA DE DROGAS TÓXICAS, ESTUPEFACIENTES, SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS O BEBIDAS ALCOHÓLICAS.

Este delito viene recogido en el artículo 379.2 del Código Penal, quedando redactado como sigue:

“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.”

Según establece la Sentencia del Tribunal Constitucional 319/2006 de 15 de noviembre, para la comisión de este delito no se requiere peligro concreto, bastando conducir con las facultades mermadas, o por el alcohol o por las drogas. Remitiéndonos al precepto, observamos que en primer lugar dice que el conductor debe conducir “bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas”, es decir, no sería suficiente para incurrir en este delito el hecho de haber consumido. La jurisprudencia que se ha manifestado a este respecto ha entendido que sería necesario que se produzca una alteración de las facultades psico-físicas del conductor, ya sea porque muestre síntomas evidentes, porque la ingesta le esté provocando el llevar una conducción peligrosa, o por haber provocado un accidente³⁵. La sintomatología que evidencie la ingesta de las sustancias antes

³⁵ IBERLEY. Delito de conducción bajo los efectos del alcohol, drogas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas. [consulta:21/02/22]. Disponible en: <https://www.iberley.es/temas/delito-conduccion-bajo-efectos-alcohol-drogas-62763>

nombradas, pueden ser, por ejemplo, ojos vidriosos, pupilas dilatadas, habla pastosa, halitosis alcohólica, cambios bruscos de humor, deambulación en el andar³⁶, y todo lo que pudiera determinar el consumo³⁷. Por lo tanto, es necesario a parte de las pruebas de alcoholemia que realicen los agentes de la autoridad, que el juez valore que ese conductor estaba influenciado por las sustancias que había ingerido. Por lo tanto, la prueba de alcoholemia por sí sola no será suficiente para acreditar la influencia³⁸. Sin embargo, si continuamos con la lectura del artículo, en el segundo inciso del mismo la cosa cambia, pues ahí se contiene un tipo de carácter objetivo en el que se presume que el hecho de que el conductor supere esas tasas de alcohol en aire espirado o en sangre conlleva irremediablemente una alteración de sus facultades. Esta parte fue introducida en la reforma del 2007, tratándose también de una demanda de la sociedad española que veía día tras día como aumentaban los accidentes en los que había presencia de alcohol. Por ello, el llegar a esas tasas se configura como una presunción *iure et de iure* de afectación de las facultades, y la conducción se entendería como peligrosa. Igualmente hay que atender a la Circular 10/2011, de 17 de noviembre, sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial, en la que se instruye al Ministerio Fiscal para que formule escrito de acusación siempre que, el resultado de las dos pruebas de alcoholemia, descritas en el artículo 22 del Reglamento General de Circulación³⁹, las cuales se realizan siguiendo el procedimiento reflejado en el

³⁶ Álvarez González, F. J. y Del Río García, M.C. 2001 *Aspectos médicos relacionados con la capacidad de conducción de vehículos*. Madrid, Dirección General de Tráfico. pp. 1, 2 y 3.

³⁷ Brage Cendán, S. B. 2013 *Cuadernos de Criminología*. JB Bosh Editor. Barcelona. p.99.

³⁸ Magaldi Paternostro, M.J., en Córdoba Roda / García Arán (Dir.), *Comentarios al Código penal. Parte Especial*, t. II, ob. cit., p.1700.

³⁹ Las pruebas para detectar la posible intoxicación por alcohol se practicarán por los agentes encargados de la vigilancia de tráfico y consistirán, normalmente, en la verificación del aire espirado.

23 del Reglamento General de Circulación⁴⁰, superan el límite de 0,6 miligramos por litro. Según establece el artículo 83.2 de la Ley de Seguridad Vial:

"Los instrumentos, aparatos o medios y sistemas de medida que sean utilizados para la formulación de denuncias por infracciones a la normativa de tráfico, seguridad vial y circulación de vehículos a motor estarán sometidos a control metrológico en los términos establecidos por la normativa de metrología"

Para obtener las tasas de alcoholemia en aire espirado, se utilizarán etilómetros homologados al efecto y regulados por la Orden ICT/155/2020⁴¹, concretamente en su Anexo XIII. Asimismo, se deberán de aplicar unos márgenes de error a las mediciones efectuadas, establecidos en la Recomendación OIML R 126 que establece en su punto 5.2.2: *" Errores máximos permitidos para alcoholímetros en operación. El error máximo permitido, positivo o negativo, es 0,030 miligramos por litro o 7,5% del valor de referencia de la concentración de masa cualquiera que sea mayor."* Esto a efectos prácticos supone, que para poder incurrir en el delito establecido en el artículo 379.2 del Código Penal, en su inciso segundo, la tasa que debería dar

⁴⁰ Si el resultado de la prueba practicada diera un grado de impregnación alcohólica superior a 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre o a 0,25 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, o al previsto para determinados conductores en el artículo 20 o, aun sin alcanzar estos límites, presentara la persona examinada síntomas evidentes de encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, el agente someterá al interesado, para una mayor garantía y a efecto de contraste, a la práctica de una segunda prueba.

⁴¹ BOE núm. 47, de 24 de febrero de 2020, páginas 16593 a 16735

una persona sería 0,66 miligramos por litro en aire espirado, para que una vez se le aplicase el margen de error superase los 0,60 miligramos por litro estipulados en este precepto. Con respecto a la realización de pruebas para demostrar la ingesta de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, existe bastante controversia al respecto, ya que los aparatos utilizados al respecto, denominados "drogotest", carecen de regulación metrológica en España, por lo que vulnerarían lo establecido en el artículo 83.2 de la Ley de Seguridad Vial, como se recoge en una Sentencia del Juzgado de lo Contencioso Administrativo de Pontevedra⁴²; además se podría ver vulnerada la cadena de custodia⁴³ por la forma de proceder en estas pruebas, ya que tras realizar una primera prueba indiciaria, en el caso de dar positivo, se realizaría una segunda prueba que se enviaría para su análisis a un laboratorio privado, siendo aquí donde se puede dar por interrumpida la cadena de custodia, como ya se recoge en una Sentencia del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número 3 de Alicante, aludiendo a la "absoluta falta de garantías procesales" para la cadena de custodia que supone la externalización del servicio de análisis de estas muestras biológicas⁴⁴.

Para terminar este apartado me gustaría hacer mención a la problemática creciente con los patinetes eléctricos. En este caso si el patinete

⁴² Sentencia 43/202. Pontevedra, 3 de marzo de 2021

⁴³ La Disposición Final Primera número cuatro de la L.O. 15/2003, de 25 de noviembre, modificó al apartado I, de las regla 7ª del artículo 796 de la LECrim, en el sentido de establecer la obligatoriedad para los conductores de vehículos a motor y ciclomotores de facilitar "saliva en cantidad suficiente" para realizar las pruebas que permitan detectar la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, en el caso de que el test indiciario salival hubiera arrojado un resultado positivo, para su análisis en laboratorios homologados, "garantizándose en todo caso la cadena de custodia"

⁴⁴ LA VANGUARDIA. Un juzgado anula una sanción a un conductor que dio positivo en droga al hacer el test un laboratorio privado. [consulta:02/03/22]. Disponible en: <https://www.lavanguardia.com/local/valencia/20190415/461661036322/un-juzgado-anula-una-sancion-a-un-conductor-que-dio-positivo-en-droga-al-hacer-el-test-un-laboratorio-privado.html>

es considerado un vehículo de movilidad personal, es decir que tenga una potencia y velocidad máxima de 250 W y 25 Km/h respectivamente, el conductor del mismo no podría incurrir en este delito, ya que no conduce un vehículo a motor o ciclomotor, y por tanto solo se incurriría en una infracción administrativa tipificada en el artículo 20 del Reglamento General de Circulación. Sin embargo, si el patinete excede de esos límites si que incurriría en este delito, además de poder incurrir en el delito de conducir sin permiso en el caso de carecer de la licencia correspondiente. Por último mencionar, que en una reciente sentencia, la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo ha exigido que se tomen las consideraciones oportunas sobre la necesidad, o no, de precisar de algún tipo de licencia, conocimientos o capacidad de habilidad técnica para circular con estos nuevos vehículos.

Una vez explicado, podemos resumir que este delito consta de los siguientes elementos:

- Conducta típica: Consistiría en conducir con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.
- Tipo subjetivo: Se entiende necesaria la consciencia de que se está conduciendo bajo los efectos de las drogas o del alcohol, es decir, el dolo. No sería castigable, por tanto, la conducción en caso de que se demostrase que esa persona había sido, por ejemplo, drogada por un tercero y lo desconocía, y tampoco el caso de la comisión imprudente la cual, como no está expresamente recogida, no sería punible. Por tanto, cabría la posibilidad de que una persona se tomase una bebida pensando que no ingería alcohol, bien porque se la ha dado alguien y le ha mentado o porque nunca había tomado esa bebida con anterioridad, y

conduce un vehículo dando positivo en la prueba de alcoholemia, en este caso si consiguiese demostrar ese error o engaño no incurriría en el delito

- **Sujetos:** El sujeto activo del delito es el conductor. Si bien, al resto de los ocupantes del vehículo se les podría condenar a través de formas de participación como sucede en otros tipos penales, como son la inducción, cooperación necesaria y la complicidad.
- **Penalidad:** Se establece en este artículo que el autor del delito será castigado con las mismas penas que el artículo anterior, por lo tanto será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.



3.2.1. ENCAJE EN LA INICIATIVA VISIÓN CERO.

Teniendo en cuenta lo expuesto en el punto anterior, se podría decir que el delito de conducir un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas, encaja perfectamente en el espíritu de la iniciativa Visión Cero, ya que castiga el hecho de conducir habiendo consumido esas sustancias, si bien ha de presentar sintomatología, abogando por la tolerancia cero frente al consumo al volante, por lo que en mi opinión no sería necesario plantear una modificación de este punto.

Si nos centramos en el segundo inciso, conducir con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro, si que se podrían plantear algunos posibles cambios. El hecho de penalizar el haber dado positivo con una tasa de alcohol concreta es un buen elemento disuasor de cara a conseguir que un ciudadano no consuma alcohol antes de conducir, ya que el hecho en si de dar esa tasa supone ser presunto autor de un delito sin necesidad de sintomatología. Ahora bien, establecer la tasa en 0,60 miligramos por litro es una cantidad correcta?. Si observamos la tasa de alcoholemia permitida en el país con menor número de muertes por accidentes en carretera, tomando como referencia el año 2019⁴⁵ (Suecia), la tasa máxima permitida es 0,2 gramos por litro en sangre⁴⁶ (0,1 miligramos por litro en aire espirado), mientras que en es España es de 0,5 gramos por litro en sangre (0,25 miligramos por litro en aire espirado) siendo por lo tanto más elevada. Si a eso le sumamos el margen de error a aplicar, como ya se explico, podría ser adecuado el rebajar la tasa para ser autor del delito en superar los 0,50 miligramos por litro en aire espirado o una tasa de alcohol en sangre superior a 1 gramo por litro, duplicando en estos casos la tasa de alcohol permitida.

Además, aquí no se tienen en cuenta a los conductores noveles y profesionales, que tienen una tasa máxima permitida de 0,15 miligramos litro por aire espirado, estableciendo la tasa de 0,60 miligramos por litro pensando en los conductores en general, por lo que en mi opinión sería interesante plantear una rebaja de la tasa para los conductores noveles y profesionales, añadiendo un inciso más al delito, en el que quedase reflejado que en el caso

⁴⁵ REVISTA DGT. En 2019 fallecieron 1755 personas en accidentes de tráfico. [consulta:03/03/22]. Disponible:<https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2020/08AGOSTO/0806-Balance-accidentes-2019.shtml>

⁴⁶ COMISION EUROPEA. Transporte en carretera seguro. [consulta:03/03/22]. Disponible en: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_en.htm

de este grupo de conductores, ese delito se produciría en el caso de conducir, por ejemplo, con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,30 miligramos litro, a fin de mantener la proporción:

- Conductor en general tasa máxima permitida 0,25 miligramos por litro / 0,5 gramos por litro

Delito 0,50 miligramos por litro / 1 gramo por litro

$$(0,25 \times 2 = 0,50 / 0,5 \times 2 = 1)$$

- Conductor novel y profesional tasa máxima permitida 0,15 miligramos por litro / 0,3 gramos por litro

Delito 0,30 miligramos por litro / 0,6 gramos por litro

$$(0,15 \times 2 = 0,30 / 0,3 \times 2 = 0,6)$$

3.3.DELITO DE CONDUCCIÓN CON TEMERIDAD MANIFIESTA Y PONIENDO EN CONCRETO PELIGRO LA VIDA O INTEGRIDAD PERSONALES.

Este delito viene recogido en el art. 380 del Código Penal quedando redactado como sigue:

" 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”.

Este artículo como vemos consta de dos números. En primer lugar se establece el de delito de conducción temeraria que ya estaba en el artículo 381 del Código Penal antes de la reforma de 2007, con la misma redacción y penas, incluyendo la expresión “temeridad manifiesta”. En el segundo punto hay una modificación del párrafo final que se introdujo con la Ley Orgánica 15/2003, de 25 de noviembre, donde consideraba la temeridad manifiesta como aquella conducta en la que se dé un exceso desproporcionado de velocidad o una conducción con altas tasas de alcohol en sangre, mientras que en la actualidad se establece que se entiende como una conducción manifiestamente temeraria aquella en la que se conduce el vehículo a una velocidad excesiva, superando en 60 o en 80 kilómetros por hora los límites fijados según se trate de vía urbana o interurbana respectivamente y además, la prueba de alcohol que se le haga, arroje un resultado de una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.

Con respecto al primer apartado surge la duda de que se entiende por temeridad manifiesta, pues bien, existe una consolidada doctrina jurisprudencial según la cual, ejecuta este tipo de conducción quien realiza la más grave infracción de las normas de cuidado tipificadas en la Ley de Seguridad Vial (Sentencia Tribunal Supremo 561/2002) o las ignora (Sentencia

Tribunal Supremo 2251/2001)⁴⁷. Además al establecer que esa conducta " *pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas* " hace que estemos ante un delito de peligro concreto, y como tal exige que el hecho tenga como resultado una situación de proximidad de alguna lesión de la vida o integridad de las personas, y por tanto acreditada y dolosa, como se desprende de la Sentencia del Tribunal Supremo de 16 de julio de 2015, núm. 468/2015, rec. 10227/2015⁴⁸. Muñoz Ruiz⁴⁹ saca tres principales conclusiones:

1. Conduce temerariamente un vehículo a motor o un ciclomotor aquel que incurre en las infracciones más graves de las normas de tráfico.
2. Además de esa infracción de las normas, es necesario que se incumplan también aquellas que son básicas o elementales, las que observaría el menos diligente de los hombres.
3. Hay que tener en cuenta las circunstancias concurrentes, porque puede ser que no se haya incumplido ninguna norma, pero aun así la conducta pueda calificarse como temeraria en función del contexto en el que se desarrolle.

Autores como Olmedo Cardenete⁵⁰, nos dicen que el carácter manifiesto de la conducción se deduce de lo evidente de la infracción. Por otra parte, Papión Pulido, Pedreño Navarro y Bal Francés⁵¹, entienden que de la propia calificación de la conducta como temeraria ya deriva el hecho de que es manifiesta, pues para ellos el propio concepto de temeridad, entendiéndola como culpa grave, ya incluye que se hizo sin ningún disimulo.

⁴⁷ Fiscal General del Estado, Consulta 1/2006, de 21 de abril, sobre la calificación jurídico-penal de la conducción de vehículos de motor a velocidad extremadamente elevada, año 2006, p. 2.

⁴⁸ VLEX. STS 468/2015, de 16 de julio de 2015. [consulta:04/03/22]. Disponible en: <https://vlex.es/vid/580923298>

⁴⁹ Muñoz Ruiz, J. 2013 *El delito de conducción temeraria*. Madrid: Dykinson. p. 220

⁵⁰ Olmedo Cardenete, M.D. 2015 *Delitos contra la seguridad colectiva (IV): Los delitos contra la seguridad vial*. En Morillas Cueva. *Sistema de derecho penal: parte especial*. Madrid: Dykinson. pp. 1021-1045

⁵¹ Papión Pulido, J.G., Pedreño Navarro, L., y Bal Francés, E. 2009 *Los delitos contra la seguridad vial. Análisis práctico y formularios de aplicación*. Valladolid: Lex Nova. p. 73.

El segundo apartado de este delito, calificado por algún autor como "adefesio jurídico"⁵², algunos Magistrados consideran que lo contenido allí consagra, de hecho, una presunción de peligro efectivo en la conducción, separándose de lo que antes se trataba de un concepto jurídico indeterminado como era el de conducción temeraria, para incluir en el Código Penal "un concepto normativo integrado por la conjunción, necesaria como deriva de la copulativa 'y', de ambas circunstancias"⁵³. Establece, por tanto, una presunción "iuris et de iure", ya que se considerará siempre conducción temeraria cuando se produzca dicha conjunción.

Una vez explicado, podemos resumir que este delito consta de los siguientes elementos:

- **Conducta típica:** El punto 1 de este artículo establece que cometerá este delito el que conduzca con temeridad manifiesta, lo que presupone la vulneración de las más elementales normas de cuidado formalizadas en la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. La temeridad en la conducción tiene que ser manifiesta, es decir, ha de estar acreditada. El punto 2 de este artículo establece que será autor de este delito el conductor de un vehículo a motor o ciclomotor que circule en más de 60km/h en vía urbana o de 80 km/h en vía no urbana a la velocidad permitida reglamentariamente y con una tasa de alcohol en sangre superior a 0.60 mg/l en aire espirado.
- **Tipo subjetivo:** La conducción manifiestamente temeraria debe tratarse de una conducta dolosa. El conductor tiene que ser totalmente

⁵² Alcácer Guirao, R. 2004 Embriaguez, temeridad y peligro para la seguridad del tráfico. Consideraciones en torno a la reforma del delito de conducción temeraria. *La ley penal: revista de derecho penal, procesal y penitenciario*, núm. 10, p. 22.

⁵³ SAP Barcelona 592/2014, de 10 de junio. Fundamento de Derecho Segundo.

consciente de que su conducción está infringiendo gravemente normas de tráfico y, además, que está poniendo en riesgo la vida o la integridad física de otras personas. Por tanto, estaríamos ante un dolo de peligro, pues el dolo no se refiere al posible resultado lesivo, sino a que la acción ya es peligrosa en sí misma.

- **Sujetos:** El sujeto activo del delito sería el conductor de un vehículo a motor o un ciclomotor. Si bien, al resto de los ocupantes del vehículo se les podría condenar a través de formas de participación como sucede en otros tipos penales, como son la inducción, cooperación necesaria y la complicidad.
- **Penalidad:** Se establece que el autor de este delito 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.

3.3.1. ENCAJE EN LA INICIATIVA VISIÓN CERO.

A tenor de lo expuesto en el punto anterior, el delito de conducción con temeridad manifiesta y poniendo en concreto peligro la vida o integridad personales, podríamos decir que es un delito que encaja perfectamente en los ideales de la Visión Cero, ya que con éste trata de proteger a las posibles víctimas de accidentes de tráfico penalizando conductas de peligro concreto. Sería posible quizás plantear la discusión, de si en este caso, tendría el suficiente componente disuasor la pena establecida 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. Pues bien, si comparamos con lo

establecido en el artículo 142 del Código Penal:

" 1. El que por imprudencia grave causare la muerte de otro, será castigado, como reo de homicidio imprudente, con la pena de prisión de uno a cuatro años. Si el homicidio imprudente se hubiera cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se impondrá asimismo la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a seis años"

observamos que el hecho concreto de conducir con temeridad manifiesta sin producir la muerte de nadie tiene una pena muy similar a la estipulada en el delito del artículo 142.1 , por lo que parecería a priori una pena adecuada; mas si cabe cuando la comparamos con el punto 2 de este mismo artículo:

"El que por imprudencia menos grave causare la muerte de otro, será castigado con la pena de multa de tres meses a dieciocho meses. Si el homicidio se hubiera cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se podrá imponer también la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de tres a dieciocho meses. Se reputará imprudencia menos grave, cuando no sea calificada de grave, siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, apreciada la entidad de ésta por el Juez o el Tribunal"

incluso en este caso, que se produce la muerte de una persona, tiene una pena inferior a la estipulada en el delito del artículo 380 del Código Penal, por lo que considero que la pena es correcta y debería tener el poder disuasorio necesario para frenar este tipo de conductas y así evitar futuras muertes en carretera.

3.4. DELITO DE CONDUCCIÓN TEMERARIA CON MANIFIESTO DESPRECIO POR LA VIDA DE LOS DEMÁS.

Este delito viene recogido en el artículo 381 del Código Penal redactado de la siguiente forma:

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

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

Con respecto al primer apartado la Ley Orgánica de 3/1989 de 21 de junio, introduce por primera vez este precepto en el artículo 340 bis d), como

delito denominado “kamikaze o suicida” por razones de política criminal, pues se había disparado la alarma social de los accidentes producidos por conductores-homicidas que conducían a gran velocidad por el carril contrario poniendo en riesgo la vida de los demás⁵⁴.

Con la reforma de 2007 la conducta pasa a recogerse en su ubicación actual, en el artículo 381. En ese momento el artículo constaba de tres apartados, sin embargo, con la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, esto cambia, eliminándose el último apartado que contenía las referencias al decomiso del vehículo, el cual se contempla en la actualidad en el 385 bis. Volviendo a la reforma de 2007 decir que también trajo consigo un endurecimiento de las penas, puesto que la pena de prisión pasó de ser de uno a cuatro años, a ser de dos a cinco, persiguiendo con ello que los infractores no pudieran eludir la cárcel. Asimismo, se doblaban las penas de multa, aunque se mantenía la relativa al tiempo de privación del permiso de conducción⁵⁵. Por otra parte, en esta reforma se sustituye la expresión de “con consciente desprecio” por la de “con manifiesto desprecio”, con lo cual, la jurisprudencia entiende la expresión de “manifiesto” cuando el desprecio es notorio, patente, evidente o grave, por lo que la valoración se colocaba en un plano más objetivo, pudiendo ser conscientes terceros. El Tribunal Supremo en su Sentencia 468/2015, de 16 de julio, recalca que la conducta castigada por el artículo 381 es la del 380, pero sumando el hecho de que el conductor sabe de “la alta probabilidad de que su comportamiento produzca un accidente, pese a lo cual persiste en su propósito”⁵⁶. En esta resolución vemos un claro ejemplode una conducta que entra dentro del tipo penal del 381. En este caso el hecho se produce con la huida de un delincuente en la que atropella y lesiona a los Agentes de la Guardia Civil que le estaban requiriendo para su

⁵⁴ Requejo Conde, C. 2011 *Delitos relativos al tráfico viario*, Edit. Tirant lo Blanch, Valencia, pág. 63.

⁵⁵ González Cussac, J.L., Vidales Rodríguez, C. 2008 Los nuevos delitos contra la seguridad vial. En Vidales Rodríguez, Mera Redondo, *et al. Seguridad Vial*. Valencia: Tirant lo Blanch, p. 209.

⁵⁶ STS 468/2015, de 16 de julio. Fundamento de Derecho Segundo.

identificación. En la Sentencia de la Audiencia Provincial de las Islas Baleares 208/2019, de 17 de diciembre, se castiga una conducta parecida, entendiéndose que “la conducción alocada y temeraria, a altísima velocidad, con sucesivas embestidas a un vehículo oficial con la intención de sacarle de la vía denotan un absoluto desprecio a la vida de los demás usuarios de la vía, de la ocupante del vehículo y de los Policías locales”⁵⁷.

Por otro lado, y teniendo en cuenta lo explicado anteriormente, no cabría la comisión de este delito en grado de tentativa⁵⁸, por lo que aunque en el último instante evitase por sí mismo que se produjese el resultado, no le eximiría de responder por un delito consumado de peligro para la seguridad del tráfico⁵⁹.

A tener en cuenta también y pese a que el sujeto activo de este delito sea el conductor del vehículo, no quedarían exentos de responsabilidad penal otras personas que sean partícipes, inductores, cómplices o cooperadores necesarios. Morillas Cueva establece el siguiente ejemplo: si se piensa en el conductor homicida, cierto es que en la mayoría de los casos dichas conductas temerarias son fruto de apuestas, de manera que en este caso va a ser necesaria la presencia de la persona con la que el conductor apuesta. Pero la determinación de este comportamiento es una cuestión compleja. Dependiendo del supuesto en el que nos encontremos, la persona con la que el conductor apuesta podría ser inductor, si convence a dicho conductor para que actúe, pero en el caso de que el conductor ya tuviere al firme idea de actuar de esa manera, siéndole indiferente con quien apueste, en ese caso, esa persona

⁵⁷ SAP de las Islas Baleares 208/2019, de 17 de diciembre. Fundamento de Derecho Primero.

⁵⁸ Orts Berenguer, E. 2008 en AAVV, *Derecho Penal. Parte Especial*, ob. Cit., p. 834.

⁵⁹ Muñoz Conde, F., *Derecho Penal. Parte Especial*, ob. Cit., p.699, y CARMONA SALGADO, C., en Cobo del Rosal (Coord.), *Derecho Penal Español. Parte Especial*, ob. Cit., p.814.

sería cooperador necesario; pero, puede ser cómplice si solo se limita a apostar⁶⁰.

Con respecto al apartado segundo, aunque no se han puesto en peligro ni la vida ni la integridad de otras personas, la conducta debe ser castigada, para evitar que haya un vacío de punibilidad. Muñoz Conde⁶¹ entiende que aún así, sí es necesario que exista un mínimo de peligro para los bienes jurídicos, aunque no llegue a producirse, por ejemplo, porque el conductor sea detenido por la policía antes de que pueda poner en riesgo la vida de alguien.

Con el fin de aclarar a que tipo penal hay que acudir en cada caso la Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid 544/2019, de 19 de septiembre, dice que "si un conductor realiza una maniobra temeraria, sea por la influencia del alcohol o sin influencia del alcohol y pone en concreto peligro la vida o integridad de otras personas, comete el delito que establecido en el artículo 380 del CP. De hecho, el artículo 380.2 del CP considera en sí conducción temeraria, la conducción bajo la influencia del alcohol y a velocidad excesiva. Si además provoca un resultado lesivo se aplica el 382 del CP. Si lleva a cabo una conducción temeraria, pero lo hace con desprecio para la vida de los demás, es decir, a propósito, por una apuesta o por el placer absurdo del riesgo, comete un delito del artículo 381 del CP (la llamada conducción "kamikaze") y en este último caso, si además se producen lesiones o la muerte de una persona, ya no estamos ante un delito contra la seguridad vial, sino ante un delito doloso de lesiones o ante un delito doloso de homicidio"⁶².

⁶⁰ Morillas Cueva, L., *Conducción temeraria con consciente desprecio por la vida de los demás*, ob. Cit., p.160.

⁶¹ Muñoz Conde, F. 2019 *Derecho Penal Parte Especial*. Valencia: Tirant lo Blanch, pp. 640.

⁶² SAP de Madrid 544/2019. Fundamento de Derecho Cuarto

Una vez explicado, podemos resumir que este delito consta de los siguientes elementos:

- **Conducta típica:** Consiste en conducir un vehículo a motor o ciclomotor con temeridad manifiesta y consciente desprecio para la vida de los demás poniendo en concreto peligro la vida o integridad de las personas. En su punto 2 la conducta sería la misma pero con la ausencia de esa clase de riesgo.
- **Tipo subjetivo:** La conducta que se castiga es dolosa, no solo en cuanto a la conducción temeraria, sino también en cuanto al resultado de peligro e, incluso, lesivo que se puede derivar, aunque nunca llegase a producirse.
- **Sujetos:** El sujeto activo es el conductor del vehículo a motor o ciclomotor, sin admitirse la posibilidad de que se use a otra persona para realizar la ejecución, aunque sí se podría condenar por las diferentes formas de participación como los inductores, los cómplices o los cooperadores necesarios,
- **Penalidad:** El autor del delito del apartado uno se castigaría con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de doce a veinticuatro meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años. Y si se tratase del apartado dos se castigaría las penas serán de prisión de uno a dos años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años.

3.4.1. ENCAJE EN LA INICIATIVA VISIÓN CERO.

Tras el análisis realizado anteriormente de este artículo, podemos decir que el delito recogido en el artículo 81.1 del C.P. está en total sintonía con los valores de la Visión Cero. El hecho en sí de regular de forma separada la conocida como "Conducción Kamikaze", establece una clara diferencia con respecto a la regulación de otros países que tomamos como referencia en su modelo de gestión de la Seguridad Vial, como pueden ser Noruega o Suecia, ya que en éstos no se encuentra regulado este delito. En sus leyes de tráfico únicamente se recoge el delito de conducción temeraria, lo que equivaldría a lo establecido en el artículo 380 del Código Penal español, por lo que en este caso, nuestra legislación es más estricta, incluyendo una conducta más grave de conducción temeraria y por tanto con mayor penalidad.

Con respecto a si la pena tiene el suficiente poder disuasorio, se podría afirmar con rotundidad que sí, ya que el autor que comete el delito del artículo 381.1 es muy probable que acabe entrando en la cárcel debido a la severidad de las penas (pena de prisión de dos a cinco años). Según establece el artículo 80.1 del Código Penal⁶³: " Los jueces o tribunales, mediante resolución motivada, podrán dejar en suspenso la ejecución de las penas privativas de libertad no superiores a dos años cuando sea razonable esperar que la ejecución de la pena no sea necesaria para evitar la comisión futura por el penado de nuevos delitos. Para adoptar esta resolución el juez o tribunal valorará las circunstancias del delito cometido, las circunstancias personales del penado, sus antecedentes, su conducta posterior al hecho, en particular su esfuerzo para reparar el daño causado, sus circunstancias familiares y

⁶³ BOE. Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. [consulta:31/03/22]. Disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/lo/1995/11/23/10/con>

sociales, y los efectos que quepa esperar de la propia suspensión de la ejecución y del cumplimiento de las medidas que fueren impuestas." Por lo tanto, la voluntad del legislador al redactar el artículo 381.1 del C.P. es que la persona que cometa este delito entre en prisión, teniendo un gran poder disuasorio, y contribuyendo de forma preventiva a la Seguridad Vial y a por ende a la Visión Cero.

3.5. DELITO DE FUGA O ABANDONO DEL LUGAR DEL ACCIDENTE.

Este delito viene recogido en el artículo 382 bis del Código Penal quedando redactado como sigue:

"1. El conductor de un vehículo a motor o de un ciclomotor que, fuera de los casos contemplados en el artículo 195, voluntariamente y sin que concurra riesgo propio o de terceros, abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieran una o varias personas o en el que se le causare lesión constitutiva de un delito del artículo 152.2, será castigado como autor de un delito de abandono del lugar del accidente.

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

3. Si el origen de los hechos que dan lugar al abandono fuera fortuito le corresponderá una pena de tres a seis meses de prisión y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de seis meses a dos años"

Este delito se introdujo con la Ley Orgánica 2/2019, 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 10/1995 del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente. El Preámbulo de esta Ley Orgánica justifica la incorporación de este nuevo delito en el CP de la siguiente manera: *“se introduce el delito de abandono del lugar del accidente con una redacción autónoma, dentro del capítulo IV del Código Penal, dedicado a los delitos contra la seguridad vial, por entender que se trata de una conducta diferente y, esta vez sí, dolosa e independiente de la conducta previa imprudente o fortuita. Lo que se quiere sancionar en este caso es la maldad intrínseca en el abandono de quien sabe que deja atrás a alguien que pudiera estar lesionado o incluso fallecido, la falta de solidaridad con las víctimas, penalmente relevante por la implicación directa en el accidente previo al abandono, y las legítimas expectativas de los peatones, ciclistas o conductores de cualquier vehículo a motor o ciclomotor, de ser atendidos en caso de accidente de tráfico.”* Este Preámbulo manifiesta que lo que se persigue es sancionar “la maldad intrínseca” en el abandono. Pero esta idea ha sido criticada, ya que se considera que en Derecho Penal no se habla de maldad, cobardía, etc., sino de vida, salud, etc.

Por otra parte, una de las razones que motivó su creación fue la creciente demanda que existía en la sociedad española de una mayor protección a los ciclistas y peatones ante el repunte de los fallecidos por atropellos⁶⁴.

Cuando dice: “fuera de los casos contemplados en el artículo 195”, se refiere a que no se haya originado una situación de desamparo y de peligro grave como consecuencia de un accidente de tráfico, ya que si esto ocurriera

⁶⁴ Asociaciones de víctimas como AESLEME, ASPAYM, DIA, FEDACE, PAT-APAT, PREDIF y STOPACCIDENTES. También la campaña mediática autodenominada “Por una ley justa” iniciada el 7 de enero de 2016 a través de la plataforma Change.org por la viuda de un ciclista atropellado.

se estaría a lo dispuesto en el artículo 195 del Código Penal, ya que “Se busca evitar el concurso de normas entre este tipo penal y el delito de omisión del deber de socorro del artículo 195.3 del Código Penal para los casos de lesiones a través de la previsión contenida en el texto, de subsidiariedad de este delito respecto del aquél, refiriéndolo a los casos de personas que sufran lesiones graves pero en las que no concurren los requisitos del peligro manifiesto y grave que exige la omisión del deber de socorro.”⁶⁵

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

Con respecto a la frase: "voluntariamente y sin que concurra riesgo propio o de terceros", indica que el abandono ha de ser voluntario y no debe implicar riesgo propio ni de tercero, ya que en caso de concurrir riesgo propio o de terceros habría ausencia de responsabilidad penal pero, tal y como ha señalado la jurisprudencia⁶⁶:

“el impedimento u obstáculo ha de ser tal que por razones de orden físico, tangibles, perceptibles por lo sentidos, no fuera posible prestar el auxilio, porque de hacerse así habría riesgo de producirse un daño o perjuicio de tales características, lo que no sucede cuando ese perjuicio consistiera en que, por permanecer en el lugar y

⁶⁵ Preámbulo de la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente.

⁶⁶ STS 648/2015, de 22 de octubre

prestar el auxilio debido, fuera identificado el autor de una infracción y pudiera ser sancionado como tal”.

Otro tema importante a aclarar sería el bien jurídico protegido en el artículo 382 bis. La doctrina tiene bastantes dudas al respecto, puesto que el Preámbulo de la ley de reforma lo que indica que se busca castigar es “la maldad intrínseca”. Desde luego el bien jurídico a proteger no sería aquí la solidaridad humana como es el caso del delito de omisión del deber de socorro puesto que lo que se castiga es la fuga en sí misma⁶⁷. Estas dudas no parece que se vayan a solucionar, y la doctrina duda de su aplicación ya que el legislador no ha tenido en cuenta que la imposición de la obligación de detenerse puede violar el derecho de todo individuo a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable, protegido en el artículo 24.2 de la Constitución Española⁶⁸.

El párrafo 2 de este artículo establece: "*Los hechos contemplados en este artículo que tuvieran su origen en una acción imprudente del conductor, serán castigados con la pena de prisión de seis meses a cuatro años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a cuatro años*" Lantarote Martínez advierte que este párrafo segundo permite que en los casos de una conducción con manifiesto desprecio por la vida de los demás, el dolo eventual en la producción del resultado evite, que al resolver el concurso, de ser apreciado por su mayor gravedad el delito doloso de resultado, quede sin imponer incongruentemente la pena de privación del

⁶⁷ Muñoz Conde, F. 2019 *Derecho Penal Parte Especial*. Valencia: Tirant lo Blanch, p. 645.

⁶⁸ Escudero García-Calderón, B. 2019 La reforma operada por LO 2/2019, de 1 de marzo, en materia de seguridad vial: una involuntaria protección penal de la indemnización civil. En Ortega Burgos et al. *Actualidad Penal 2019*. Valencia: Tirant lo Blanch, p. 789

derecho a conducir a un hecho delictivo que ha sido cometido con un vehículo a motor y con ocasión de la circulación⁶⁹.

Este artículo termina con su tercer párrafo, en el que hace referencia a la penalidad en el caso de que el hecho se produjese de forma imprudente.

Una vez explicado, podemos resumir que este delito consta de los siguientes elementos:

- Conducta típica: consiste en abandonar el lugar de los hechos voluntariamente, por imprudencia o de forma fortuita, después de haber causado un accidente de tráfico siempre que el hecho de permanecer en el lugar de los hechos no generase riesgos ni para el propio conductor ni para otros y que con el accidente causado por el conductor que huye se haya provocado bien la muerte o bien lesiones constitutivas de un delito del artículo 152.2 a la víctima o víctimas.
- Tipo subjetivo: Estamos ante un delito doloso, teniendo en cuenta que la acción de abandono del lugar del accidente constituye una conducta independiente a aquella que provocó el siniestro, que puede haber sido imprudente o fortuita. El dolo que se exige se refiere también a un conocimiento tanto de haber sido el causante del accidente, como que hay víctimas fallecidas o heridas muy gravemente.
- Sujetos: El sujeto activo es el conductor del vehículo a motor o ciclomotor, aunque se podría condenar por las diferentes formas de participación como los inductores, los cómplices o los cooperadores necesarios,
- Penalidad: Por un lado, cuando los hechos tuvieran su origen en una acción imprudente del conductor, se castigarán con la pena de prisión de seis meses a

⁶⁹ Lanzarote Martínez, P. 2019 *El nuevo delito de abandono del lugar del accidente y otras importantes novedades de la inminente reforma del Código Penal en materia de imprudencia*, ob. Cit

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

3.5.1. ENCAJE EN LA INICIATIVA VISIÓN CERO.

Con respecto al encaje del artículo 382 bis del Código Penal dentro de la Iniciativa Visión Cero habría que sumar lo dispuesto en el artículo 195 del Código Penal que tipifica la omisión del deber de socorro al castigar con la pena de multa de tres a doce meses a aquella persona que no socorriere a otra que se halla desamparada y en peligro manifiesto y grave, cuando pudiese hacerlo sin riesgo propio ni de terceros.

Pese a que hay diferencias entre los dos delitos, también podemos apreciar las semejanzas que existen entre ambos, ya que en los dos casos, cuando el accidente se produce como consecuencia de un automóvil en movimiento, se impone al conductor que lleve a cabo un deber de detención para prestar el auxilio necesario.

Por lo que respecta a las diferencias entre ambos, podemos observar los siguientes extremos:

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

2. En el delito del artículo 195 no hay delito si la víctima fallece o está siendo atendida, mientras que en el delito de abandono del lugar del accidente del artículo 382 bis, hay delito desde el mismo momento en el que el autor abandona el lugar del accidente, incluso cuando la víctima ha fallecido.
3. El delito de omisión del deber de socorro requiere para su existencia una conducta omisiva sobre el deber de socorrer a una persona desamparada y en peligro manifiesto y grave, pero el delito de fuga es un delito de acción, que requiere por tanto la realización de una conducta que consiste en la huida o abandono del lugar de los hechos.
4. Si tras el delito de omisión del deber de socorro hay una repulsa por el ente social de la conducta omisiva del agente, en el delito de fuga hay un deseo de sustraerse a la acción de la Justicia igualmente reprochable.
5. Las penas privativas de libertad en ambos delitos son idénticas en el caso de acción impropia, ya que se impone en ambos casos una pena de prisión de seis meses a cuatro años, mientras que en el caso de que el hecho tenga un origen fortuito la pena contemplada en el delito de omisión del deber de socorro es más elevada, ya que se impone una pena de prisión de seis meses a dieciocho meses, frente a los tres a seis meses de prisión del delito de fuga.
6. Otra diferencia que existe entre ambas figuras delictuales es que el delito de fuga sí que lleva aparejada la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotor, mientras que en el delito de omisión del deber de socorro no se impone esta privación.

Una vez analizado lo anterior, podemos concluir que seguramente no era necesario introducir un nuevo tipo penal en nuestro Código, ya que hubiera bastado con reformar el artículo 195 si lo que realmente se quería era penalizar la huida del lugar del accidente.

Estamos por tanto ante dos delitos muy similares, si bien, por lo que respecta a la iniciativa Visión Cero el artículo 195, el delito de omisión del deber de socorro, encajaría mucho mejor que el delito del artículo 382 bis, ya que en el primero el fin de la norma es proteger a la víctima de un accidente, obligando al otro a socorrerla y por lo tanto tratar de preservar la vida e integridad de esa persona; mientras que en el segundo delito, lo que se penaliza es la fuga en sí, para evitar que puede eludir la acción de la justicia, por lo que parece que este delito lo que trata es de salvaguardar el buen funcionamiento de la Administración de Justicia.

Por lo que respecta a otros países europeos, por lo general, se establecen delitos muy similares al tipificado en nuestro artículo 195. Como podemos ver a continuación:

- Francia castiga la conducta dolosa de obstaculizar (conducta activa) el auxilio de persona en estado de peligro inminente o de combatir un siniestro para la seguridad de las personas en su artículo 223-5. La pena alcanza los 7 años de prisión y multa. Además, el artículo 223-6 atiende a la conducta pasiva de abstenerse de impedir la comisión de un crimen o delito contra la integridad corporal de la persona. Incluso, en epígrafe aparte, la punición de la abstención de prestar auxilio si las circunstancias no le colocan en situación de riesgo propio o de tercero.
- Italia opta por la previsión de omitir dar auxilio o noticia a la Autoridad caso de encontrar desvalido o abandonado a un menor de 10 años o persona incapaz de asistirse a sí misma por vejez u otra circunstancia y a quien encontrando un cuerpo humano inanimado o de persona herida o en peligro, no le presta asistencia o aviso a la Autoridad. Si de las conductas antedichas se derivan lesiones o la muerte, la pena resulta agravada hasta el punto de duplicarse.

- Suiza, en su artículo 128, prevé como tipos penales la no asistencia a persona herida o en peligro inminente de muerte cuando dichas circunstancias vengan ocasionadas por un actuar precedente suyo y siempre que le resulte razonablemente exigible la prestación de auxilio; así como a quien impide a un tercero prestar ese auxilio o el cumplimiento de ese deber. La pena alcanza hasta los tres años de prisión o pena pecuniaria.
- Alemania, por su parte, en el artículo 221 castiga tres supuestos concretos: I. El auxilio frente a persona necesitada por su juventud, vejez, fragilidad o enfermedad, así como el abandono generando situación de desamparo cuando éstas se encuentren bajo su protección, II. Las acciones cometidas por padres contra hijos, y III. Cuando a través de una acción previa se ha causado un grave daño físico, en cuyo caso, la pena privativa de libertad puede alcanzar hasta los diez años⁷⁰.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, considero que el artículo 195 C.P , pese a no estar dentro de los llamados Delitos contra la Seguridad Vial, tiene mayor relevancia y repercusión en el objetivo anhelado de las cero muertes en carretera, que el artículo 382 bis C.P.

⁷⁰ De la omisión del deber de socorro. Derecho comparado. [consulta:12/04/22]. Disponible en: <https://guerreroopenalistas.com/de-la-omision-del-deber-de-socorro-derecho-comparado>

3.6. DELITO DE NEGATIVA A SOMETERSE A PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA, DROGAS TÓXICAS, ESTUPEFACIENTES O SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS.

Este delito se encuentra regulado en el artículo 383 del Código Penal, redactado de la siguiente manera:

"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."

Cuando se aprobó el Código Penal de 1995, se ubicó este delito en el artículo 380, anteriormente únicamente se sancionaba administrativamente. La reforma ocasionada por la Ley Orgánica 15/2007, produjo el traslado al actual artículo 383, incrementando las penas y estableciendo como objeto de la negativa todas las pruebas de detección de alcoholemia, drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

La doctrina criticó la inclusión de este delito en el Código Penal, planteando múltiples cuestiones de inconstitucionalidad, en referencia a los

derechos de todo acusado a no declarar y a no confesarse culpable. El Tribunal Constitucional reconoció en el Auto 62/1983 de 16 de febrero *“el derecho del ciudadano a rehusar la sujeción a la prueba de alcoholemia”*⁷¹, aunque posteriormente cambió de opinión, en la sentencia de 2 de octubre de 1997, al declarar que *“el deber de someterse al control de alcoholemia o drogas no puede considerarse contrario al derecho a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable, ya que no se obliga al detectado a emitir una declaración admitiendo su culpabilidad, sino a tolerar que se le haga objeto de una especial modalidad de pericia”*, añadiendo que *“quien es requerido para someterse a la prueba, ni está detenido en el sentido que este término tiene para el artículo 17.3 CE, ni la realización de la prueba entraña exigencia alguna de declaración autoincriminatoria del afectado”*⁷².

Para incurrir en el delito tipificado en este artículo es necesario que concurren los siguientes elementos:

- Requerimiento por parte del Agente de la Autoridad a que el conductor se someta a las pruebas para comprobar las tasas de alcoholemia, o la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas. El requerimiento ha de cumplir una serie de requisitos formales. Primero, el Agente tiene que advertir al conductor sobre el carácter obligatorio de la prueba, pero sin que pueda ser impuesta coercitivamente mediante *vis* física. Segundo, el Agente debe apercibir al conductor que se niega a realizar la prueba de las consecuencias penales que dicha negativa lleva consigo, porque de no hacerlo puede producir que se considere base suficiente para poder fundamentar un error de prohibición por parte del

⁷¹ TRIBUNAL CONSTITUCIONAL. Auto 62/1983, de 16 de febrero. [consulta:13/04/22]. Disponible en: <https://hj.tribunalconstitucional.es/es/Resolucion/Show/7678>

⁷² TRIBUNAL CONSTITUCIONAL. Sentencia 161/1997, de 2 de octubre. [consulta:13/04/22]. Disponible en: <https://hj.tribunalconstitucional.es/es-ES/Resolucion/Show/3426>

conductor que desconoce el verdadero alcance de su conducta, error que va a excluir la responsabilidad criminal por aplicación del artículo 14.3 CP pues, si el conductor no es informado correctamente de las consecuencias penales de su negativa, difícilmente podrá saber que tal oposición es en sí misma delictiva, por lo tanto, de haber sabido que su negativa le iba a traer tal graves consecuencias, en ningún caso se hubiera negado.

- La negativa por parte del conductor debe exteriorizarse bien mediante una manifestación verbal inequívoca, expresa o formal, o bien inferida de actos concluyentes, como por ejemplo, soplando sin la suficiente fuerza. Además no parece indicar que se exija una actitud de menosprecio a la autoridad, sino que valdría la mera negativa.

El Tribunal Supremo ha insistido en la obligatoriedad de someterse a las pruebas, y declara constitutiva de delito toda conducta que consista en negarse a ello, obligando igualmente al sujeto que hubiere realizado la primera prueba obteniendo un resultado de impregnación alcohólica superior a la tasa legalmente permitida a realizar una segunda prueba de detención. En la Sentencia de 22 de marzo de 2002 considera al respecto: *“llegados a este punto, es preciso poner de manifiesto la obligación del conductor a someterse a esta segunda diligencia, si concurren las circunstancias reglamentarias precisas para ello, y que su negativa hace que la conducta deba considerarse incluida en el tipo penal del art.383 CP, pues considerar que el conductor queda exento de responsabilidad penal con el solo hecho de someterse a la*

primera prueba sería un fraude legal"⁷³. Igualmente se entiende que comete el delito quien, habiendo accedido a una primera prueba, se niega a realizar la segunda, ya que la prueba para la detección de alcoholemia necesita de las dos para considerarla correcta o solicitar que se le realice únicamente un análisis de sangre, ya que esto solo se contempla en el caso de que el conductor desee contrastar los resultados. En definitivas cuentas estamos ante una norma penal en blanco, siendo preciso acudir a la regulación administrativa de tráfico para conocer cuáles son en concreto dichas pruebas⁷⁴. Con respecto a la detección de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas hasta el año 2010, en el que se incorpora a la LCrim. el artículo 796.1.7, la regulación de estas pruebas era prácticamente nula, solo existiendo la referencia a la obligación de someterse a ellas, pero sin establecerse una concreta prueba que pudiera dirimir si el conductor había consumido esas sustancias. Con esta reforma, se prevé ya expresamente la competencia de los Agentes de la policía judicial para poder requerir al conductor la realización de las pruebas. Concretamente el test, que detecta el consumo de diversas sustancias como son el opio, la cocaína, el cannabis, las anfetaminas o las benzodiacepinas, consta también de dos etapas, estando el conductor obligado a realizar ambas. Primero se realiza el test salival, pasándose la saliva por un químico que reaccionará en función de si se ha consumido alguna de las sustancias mencionadas o no, y que será indiciario puesto que no presenta una alta fiabilidad. En caso de que dé algún resultado positivo, sirve de base para continuar la investigación, solicitando al sujeto que aporte una segunda dosis de saliva para un análisis en laboratorio, el cual ya dará un resultado definitivo.

⁷³ VLEX. STS 1/2002, de 22 de marzo de 2002. [consulta:13/04/22]. Disponible en:

<https://vlex.es/vid/delito-seguridad-trafico-desobediencia-15055804>

⁷⁴ Martín Lorenzo, M. 2013 Negativa a someterse a las pruebas de medición de alcohol o de detección de drogas. En García, Martín y Sanz-Díez de Ulzurrun. *Protección penal de la seguridad vial*. Valencia: Tirant lo Blanch, pp. 362-367.

En este caso como en la alcoholemia, también se permite que el conductor solicite una prueba de contraste.

Una vez explicado, podemos resumir que este delito consta de los siguientes elementos:

- **Conducta Típica:** Negarse el conductor de un vehículo a someterse a las pruebas de detección alcohólica o drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas.
- **Tipo subjetivo:** Estamos ante un delito doloso abarcando el dolo el conocimiento de la obligación de realizarse las pruebas tras el requerimiento por parte del Agente de la autoridad.
- **Sujetos:** El autor del delito, o sujeto activo, solo puede serlo el conductor del vehículo a motor o del ciclomotor, por tanto, quedarían fuera tanto los acompañantes como otros terceros, puesto que ellos no tienen esa obligación de someterse a la prueba. Los casos de participación también quedarían fuera de este delito, aunque lo que sí puede plantearse es el supuesto de la inducción, siendo castigado el inductor a título de partícipe.
- **Penalidad:** 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.

3.6.1. ENCAJE EN LA INICIATIVA VISIÓN CERO.

En cuanto a la adecuación de este delito a los planteamientos de la Visión Cero, podemos afirmar que un gran porcentaje de las muertes que se

producen en carretera están relacionados con el consumo de alcohol o drogas. Según la Memoria 2019 que ha presentado el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF)⁷⁵ el 45,5% de los conductores fallecidos en accidente de tráfico sometidos a autopsia (254 de los 588) dieron positivo en alcohol, drogas de abuso y/o psicofármacos. Por lo tanto, es de vital importancia realizar labores preventivas para evitar la conducción bajo los efectos del alcohol y/o de las drogas, por lo que el conductor que se niega a realizar las pruebas de detección de dichas sustancias, está contribuyendo negativamente a la Seguridad Vial y merece en consecuencia un castigo apropiado para evitar que reincida en esa conducta y que a su vez se evite que otros conductores lo hagan, por el efecto disuasorio de la norma. En este sentido, el que este delito establezca 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, parece a priori un castigo suficiente tanto a efectos preventivos como disuasorios para los conductores, estando en sintonía con los fines de la iniciativa Visión Cero, que pretende conseguir que ningún conductor pueda hacer uso de un vehículo si ha consumido este tipo de sustancias. Prueba de ello es que la Comisión Europea, en su objetivo de llegar a las cero muertes en carretera en el año 2050, estableció la preinstalación obligatoria de autolock en vehículos a partir de 2022. En España, con la última modificación de la LSV, Ley 18/2021, de 20 de diciembre⁷⁶, se establece que a partir del 6 de julio de este 2022 los vehículos de nueva matriculación dedicados al transporte de viajeros llevarán la preinstalación de los denominados alcolock y su conductor deberá utilizarlos.

⁷⁵ MINISTERIO DE JUSTICIA. Memorias. [consulta:27/04/22]. Disponible en: <https://www.mjusticia.gob.es/es/ministerio/organismosentidades/institutonacional/documentacion/memoria>

⁷⁶ BOE. Ley 18/2021, de 20 de diciembre por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos. [consulta:28/04/22]. Disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/l/2021/12/20/18>

3.7. DELITO DE CONDUCCIÓN SIN PERMISO O CON EL PERMISO RETIRADO.

Este delito se encuentra regulado en el artículo 383 del Código Penal, redactado de la siguiente manera:

"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"

Como podemos observar dentro de este delito se castigan las siguientes conductas:

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

Con respecto a la pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida de la totalidad de puntos asignados legalmente surge tras la aprobación de la ley que regula el permiso y la licencia de conducción por puntos⁷⁷. Tiene que existir una resolución firme e irrecurrible por la que el sujeto ha realizado una serie de infracciones de tráfico que han motivado el acto administrativo en firme de retirarle la vigencia de su permiso. También es necesario que se le notifique la resolución de pérdida definitiva con todas las garantías legales, conforme a lo dispuesto en la Ley del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas⁷⁸. Estamos ante un delito que no requiere una conducción peligrosa o irregular, basta la consciente desobediencia, el mero quebrantamiento. La STS 612/2017, 13 Septiembre⁷⁹, establece que no se requiere la creación de un riesgo concreto para la seguridad vial. Delito de peligro abstracto que se consume sin haberse cometido infracción vial alguna ni haberse realizado maniobra antirreglamentaria, pero referido a la conducción sin puntos. Peligro presunto por falta de aptitud deducido de la reiteración de infracciones que ponen repetidamente en peligro el bien jurídico protegido.

En cuanto al segundo punto de este artículo, haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial, hay que tener en cuenta que las suspensiones cautelares se decretarán por parte de un Juez ante la posible comisión de un Delito contra la Seguridad Vial por el tiempo estrictamente necesario para llevar a cabo la investigación que dio lugar a tal medida, debiendo ser notificado correctamente. En el caso de la privación definitiva del permiso o licencia dictada por un Juez, una vez se produzca la notificación de la misma y posteriormente se cumpla la condena, se podrá

⁷⁷ Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto refundido de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (Boletín Oficial del Estado núm. 172, de 20 de julio).

⁷⁸ Ley 39/2015 de 1 de Octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

⁷⁹ VLEX. STS 612/2017, de 13 de septiembre de 2017. [consulta: 30/04/22]. Disponible en: <https://vlex.es/vid/693716573>

obtener una autorización administrativa de la misma clase y con la misma antigüedad, previa realización y superación de un curso de sensibilización y reeducación vial y posterior superación de las pruebas que reglamentariamente se determinen; entrará dentro de este tipo penal tanto el conductor que conduzca durante el tiempo de condena como el que, una vez cumplida dicha pena, conduzca sin haber recuperado la vigencia del citado permiso, por no haberse sometido al curso de sensibilización y a la superación de las pruebas complementarias.

En lo relativo al tercer punto, no haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción, la STS 369/2017, 22 Mayo⁸⁰, establece que para incurrir en este tipo penal:

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

Por último, cabe destacar que el hecho de conducir con el permiso o licencia caducado⁸¹ o de otro País quedaría fuera del ámbito penal incurriendo en una infracción administrativa, ya que en estos casos si que se posee permiso o licencia de conducción.

⁸⁰ VLEX. STS 369/2017, de 22 de mayo de 2017. [consulta:30/04/22]. Disponible en:
<https://vlex.es/vid/700249573>

⁸¹ Lamarca Pérez, C., Alonso De Escaramilla, A., Mestre Delgado, E., & Rodríguez Núñez, A 2015: *Delitos: La parte especial del Derecho penal*, Edit. Colex, Madrid, Pág.688.

Una vez explicado, podemos resumir que este delito consta de los siguientes elementos:

- **Conducta típica:** Conducir sin estar habilitado para ello por pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida de la totalidad de los puntos; por privación del permiso o licencia por decisión judicial; o por no haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.
- **Tipo subjetivo:** Es un delito doloso que se produce cuando se conduce a sabiendas de que no tiene el debido permiso o licencia, por cualquiera de las causas enumeradas. Podría darse el caso de que una persona condujese pensando que sí que tenía el permiso por que en la auto escuela le habían dicho que había aprobado, pero todavía no constasen las notas y por tanto no figurase inscrito en el registro de conductores de la DGT, en este caso podríamos pensar que se cometería el delito por imprudencia, si bien al no estar prevista esta posibilidad no incurriría en este delito y se le impondría una infracción administrativa.
- **Sujetos:** El autor del delito, o sujeto activo, solo puede serlo el conductor del vehículo a motor o del ciclomotor, por tanto, quedarían fuera los acompañantes. Los casos de participación también quedarían fuera de este delito, aunque lo que sí puede plantearse es el supuesto de la inducción, siendo castigado el inductor a título de partícipe.
- **Penalidad:** 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.

3.7.1. ENCAJE EN LA INICIATIVA VISIÓN CERO.

El delito de conducir sin permiso o con el permiso retirado, por su propia definición encaja perfectamente en los principios de la iniciativa Visión Cero, ya que el hecho de conducir sin permiso por sí solo conlleva un grave riesgo para el resto de usuarios de la vía al no poseer la habilitación teórica y práctica necesaria y sin haberse comprobado que la persona goza de las capacidades físicas y psíquicas que se exigen. Igualmente, la persona que tiene el permiso retirado, se sobreentiende, que ha sido consecuencia de la concatenación de comportamientos inadecuados en el uso del vehículo y por tanto se trata de una persona que no se encuentra capacitada en ese momento para conducir sin riesgo para el resto de usuarios de la vía y para sí misma.

Por otro lado, podríamos plantear si la pena es adecuada o no al hecho cometido, 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. Además, este artículo establece la misma pena para todos los hechos que establece, entiéndase, pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida de la totalidad de los puntos asignados legalmente, privación del permiso o licencia por decisión judicial cautelar o definitiva y no haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción. Bajo mi punto de vista tendría que haber una pena agravada para el hecho de conducir sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción, ya que, en los otros dos comportamientos ilícitos, el conductor del vehículo si que al menos tiene la habilitación teórica y práctica necesaria y por tanto supondría a priori un menor riesgo para los usuarios de la vía que una persona que no posee esos conocimientos teórico-prácticos y se desconoce si tiene la capacidad física y psíquica necesaria.

Otro hecho que me gustaría añadir llegados a este punto, es plantear la posibilidad de que se crease una Ley de Seguridad Vial Europea y con ella un permiso de conducción europeo único, lo que conllevaría una mayor seguridad en las vías y un gran número de ventajas, como, por ejemplo:

- Unificación de normas, sanciones, importes de las denuncias, con lo que cualquier ciudadano de la U.E. conduciría con las mismas reglas por todo el territorio.
- Base de datos de tráfico europea en la que consten todos los datos de los conductores de toda Europa, con lo que se conseguiría conocer si una persona de cualquier País tiene permiso o licencia, si lo tiene en vigor, etc. Así como su domicilio a efecto de notificaciones o en caso de pérdida y posterior hallazgo de documentación
- Establecer un sistema de permiso por puntos europeo en el que la comisión de una infracción en un País que no es el tuyo suponga la automática retirada de los puntos que correspondan y que lo haga el País que imponga la sanción.
- Eliminación de canje de permisos y por tanto de la picaresca de utilizar ambos permisos a la vez (cuando tiene el español sin puntos utilizar el del País de origen).

3.8. DELITO DE CREACIÓN DE UN GRAVE RIESGO PARA LA SEGURIDAD VIAL.

Este delito está recogido en el artículo 385 del C.P. quedando redactado de la siguiente manera:

"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:

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

b) No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo"

Para algunos autores estamos ante un delito doloso de peligro abstracto y para otros ante un delito doloso de peligro concreto, sin haber acuerdo entre doctrina ni jurisprudencia. Para Trapero Barreales a pesar de que lo más acertado sería por optar por un delito de peligro concreto, de la redacción del tipo que no hace mención expresa al peligro para las personas y la utilización de la técnica de penas alternativas, considera que estamos ante un delito de peligro abstracto⁸². Sin embargo, Gutiérrez Rodríguez distinguiría entre el peligro que se exige para el bien jurídico seguridad vial y los bienes jurídicos individuales que pueden ponerse en amenaza⁸³. Por lo que, para la Seguridad Vial estaríamos ante un delito de peligro concreto, y en el caso de bienes jurídicos individuales sería un delito de peligro abstracto.

⁸² Trapero Barreales, M.A. 2011 *Los delitos contra la Seguridad Vial ¿Una reforma de ida y vuelta?*, ob. cit., p. 455.

⁸³ Gutiérrez Rodríguez, M. 2013 Creación de un peligro grave para la circulación, publicado en Gutiérrez Rodríguez, M. (Coord.), *Protección penal de la Seguridad Vial*, Editorial Tirant lo Blanch, Valencia, p. 528.

En el primer apartado de este delito se establece que el tipo penal consiste en colocar en la vía obstáculos imprevisibles, derramar sustancias deslizantes o inflamables o mutar, sustraer o anular la señalización, o por cualquier otro medio. Al incluir la expresión “por cualquier otro medio” parece que invita a añadir otros supuestos como podrían ser el arrojar objetos a la vía, los comportamientos no apropiados de los peatones, etc, que puedan alterar la seguridad vial.

El segundo apartado contiene la mención al no restablecimiento de la seguridad de la vía cuando se estuviese en obligación de hacerlo. Se entiende con esta frase que los sujetos activos de esta modalidad serán tanto aquellos que por su oficio o cargo tengan ese deber de asegurar la vía, como podrían ser los operarios que están haciendo trabajos de reparación en la vía, como quienes, sin haber cometido una conducta encuadrable en el apartado primero, han generado imprudentemente o por caso fortuito un riesgo grave para la circulación, como por ejemplo al desprenderse de un vehículo la carga que lleva en un remolque.

Una vez explicado, podemos resumir que este delito consta de los siguientes elementos:

- **Conducta típica:** Producir un grave riesgo para la circulación colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio o no restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.
- **Tipo subjetivo:** Es un delito doloso en el que, en el caso del primer apartado, debe tener el conocimiento de que está produciendo un grave riesgo en la seguridad del tráfico, y en cuanto al segundo apartado tiene

que saber que debe restablecer la seguridad de la vía y que está obligado a ello.

- **Sujetos:** Por lo que respecta a la autoría, el autor del delito de creación de grave riesgo para la seguridad del tráfico establecido en el primer apartado puede ser cualquier persona y no necesariamente el conductor de un vehículo a motor o ciclomotor. Mientras que el autor del delito que se contempla en el apartado segundo, sería cualquier persona que tenga el deber de restablecer la seguridad de la vía. En este caso podrían darse todos los tipos de participación en el delito.
- **Penalidad:** Pena de prisión de seis meses a dos años o multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días,

3.8.1. ENCAJE EN LA INICIATIVA VISIÓN CERO.

Con respecto al encaje de este delito en los objetivos de la iniciativa Visión Cero, podemos decir que evidentemente, el ocasionar grave riesgo a la circulación colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio o no restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo deben ser acciones a evitar ya que pueden provocar graves accidentes con resultado de muerte. Por tanto, el carácter disuasorio de este delito casa totalmente con los postulados de la Visión Cero.

Podemos destacar en este delito que en la pena, como en el delito del artículo 384 C.P. se añaden los trabajos en beneficio de la comunidad, concretamente: "...trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días". En este tipo de delitos, la labor educativa que pueden tener los trabajos en beneficio de la comunidad puede ser más efectiva que la pena de cárcel o la pena de multa por si sola para evitar que la persona causante vuelva a reincidir en dicha conducta, ya que como establece el art 49 del C.P.

" Los trabajos en beneficio de la comunidad consistirán en prestar su cooperación no retribuida en determinadas actividades de utilidad pública, que podrán consistir, en relación con delitos de similar naturaleza al cometido por el penado, en labores de reparación de los daños causados o de apoyo o asistencia a las víctimas, así como en la participación del penado en talleres o programas formativos o de reeducación, laborales, culturales, de educación vial....."

Teniendo en cuenta esto, considero que sería muy conveniente que en los delitos contra la Seguridad Vial se añadiese este tipo de penas y se incentivase al reo, de la forma que se estime conveniente, a realizar dichos trabajos en beneficio de la comunidad relacionados con el hecho cometido, sobretodo de apoyo o asistencia a las víctimas, ya que evitaría en muchos casos que esas personas reincidieran en dichas conductas, al ver con sus propios ojos las consecuencias de sus actos.

4. OTROS DELITOS RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD VIAL.

Para concluir la exposición de este trabajo, me gustaría hablar de forma resumida de otros delitos que si bien no están recogidos en el Capítulo IV del Título XVII del Libro II del Código Penal, están muy relacionados con los Delitos contra la Seguridad Vial.

El primer delito a incluir en este punto sería el de imprudencia con resultado de muerte u homicidio imprudente. El artículo 142 del CP establece:

" 1. El que por imprudencia grave causare la muerte de otro, será castigado, como reo de homicidio imprudente, con la pena de prisión de uno a cuatro años.

Si el homicidio imprudente se hubiera cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se impondrá asimismo la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a seis años. A los efectos de este apartado, se reputará en todo caso como imprudencia grave la conducción en la que la concurrencia de alguna de las circunstancias previstas en el artículo 379 determinara la producción del hecho.

2. El que por imprudencia menos grave causare la muerte de otro, será castigado con la pena de multa de tres meses a dieciocho meses.

Si el homicidio se hubiera cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se podrá imponer también la pena de privación del

derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de tres a dieciocho meses. Se reputará imprudencia menos grave, cuando no sea calificada de grave, siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, apreciada la entidad de ésta por el Juez o el Tribunal."

Según la sentencia del Tribunal Supremo núm. 133/2013 (Sección 1ª) de 6 de febrero de 2013 la imprudencia se refiere a la gravedad de la infracción de la norma de cuidado, entendiendo por norma de cuidado aquello que se mantenga dentro del umbral de lo socialmente permisible. Debiendo acreditarse en estos delitos que existe una causa-efecto entre esa imprudencia y el resultado producido. Y por resumir, jurisprudencialmente imprudencia grave se considera aquella desatención o infracción del deber de cuidado que no habría cometido ni siquiera una persona poco diligente o cuidadosa.

Si observamos lo establecido en el párrafo segundo del punto 1, se calificarán como imprudencia grave los delitos en los que concurran la conducción de un vehículo a motor o ciclomotor a velocidad superior en 60 Km/h en vía urbana o en 80 Km/h en vía interurbana, o el que condujere bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas. En el caso de bebidas alcohólicas la tasa ha de ser superior a 0,60 mg/l en aire espirado o 1,2 g/l. Lo que se pretende con esta matización, y viendo lo difícil que puede ser en algunas ocasiones establecer que es una imprudencia grave, es garantizar que esas conductas se consideren siempre como imprudencia grave, no dejando margen a la interpretación del

hecho y por tanto si la acción produce como resultado la muerte, se consideraría homicidio imprudente.

Por otra parte el punto 2 establece una reducción de la pena en el caso de que la imprudencia se considere menos grave. En lo relativo a si ese homicidio se produce con un vehículo a motor o ciclomotor, y debido a la dificultad de establecer cuando una imprudencia es menos grave, en su párrafo primero establece se reputará imprudencia menos grave, cuando no sea calificada de grave, siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, apreciada la entidad de ésta por el Juez o el Tribunal. Teniendo en cuenta esto, tendríamos que acudir a la LSV para comprobar cuales son las infracciones graves, y viendo que son muchas el legislador deja en manos del Juez o Tribunal la apreciación de esa gravedad.

El artículo 142 bis queda redactado como sigue:

" En los casos previstos en el número 1 del artículo anterior, el Juez o Tribunal podrá imponer motivadamente la pena superior en un grado, en la extensión que estime conveniente, si el hecho revistiere notoria gravedad, en atención a la singular entidad y relevancia del riesgo creado y del deber normativo de cuidado infringido, y hubiere provocado la muerte de dos o más personas o la muerte de una y lesiones constitutivas de delito del artículo 152.1.2.º o 3.º en las demás, y en dos grados si el número de fallecidos fuere muy elevado."

estableciendo por tanto un delito de homicidio imprudente agravado.

Mientras que el delito del Art.142 apartado 1 del CP es perseguible de oficio el homicidio por imprudencia menos grave solo se perseguiría si interpone denuncia la persona agraviada, entendiendo familiares, o su representante legal.

El segundo delito a incluir sería el de lesiones imprudentes. El artículo 152 del CP establece:

"1. El que por imprudencia grave causare alguna de las lesiones previstas en los artículos anteriores será castigado, en atención al riesgo creado y el resultado producido:

1.º Con la pena de prisión de tres a seis meses o multa de seis a dieciocho meses, si se tratare de las lesiones del apartado 1 del artículo 147.

2.º Con la pena de prisión de uno a tres años, si se tratare de las lesiones del artículo 149.

3.º Con la pena de prisión de seis meses a dos años, si se tratare de las lesiones del artículo 150.

Si los hechos se hubieran cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se impondrá asimismo la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a cuatro años. A los efectos de este apartado, se reputará en todo caso como imprudencia grave la conducción en la que la concurrencia de

alguna de las circunstancias previstas en el artículo 379 determinara la producción del hecho.

El que por imprudencia menos grave causare alguna de las lesiones a que se refieren los artículos 147.1, 149 y 150, será castigado con la pena de multa de tres meses a doce meses.

Si los hechos se hubieran cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se podrá imponer también la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de tres meses a un año. Se reputará imprudencia menos grave, cuando no sea calificada de grave, siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, apreciada la entidad de esta por el Juez o el Tribunal."



En este artículo, como sucede en el artículo 142 delimita de la misma manera lo que se consideraría imprudencia grave y menos grave si los hechos se cometen utilizando un vehículo a motor o ciclomotor.

Por otro lado nos remite a los artículos anteriores para saber de que lesiones se trata, siendo los siguientes:

- Art. 147.1 CP:

" El que, por cualquier medio o procedimiento, causare a otro una lesión que menoscabe su integridad corporal o su salud física o mental, será castigado, como reo del delito de lesiones con la pena de prisión de tres meses a tres años o multa de seis a doce meses, siempre que la lesión requiera objetivamente para su sanidad, además de una primera asistencia facultativa, tratamiento médico o quirúrgico. La simple vigilancia o seguimiento facultativo del curso de la lesión no se considerará tratamiento médico"

- Art. 149 CP:

" 1. El que causara a otro, por cualquier medio o procedimiento, la pérdida o la inutilidad de un órgano o miembro principal, o de un sentido, la impotencia, la esterilidad, una grave deformidad, o una grave enfermedad somática o psíquica, será castigado con la pena de prisión de seis a 12 años.

2. El que causara a otro una mutilación genital en cualquiera de sus manifestaciones será castigado con la pena de prisión de seis a 12 años. Si la víctima fuera menor o persona con discapacidad necesitada de especial protección, será aplicable la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de la patria potestad, tutela, curatela, guarda o acogimiento por tiempo de cuatro a 10 años, si el juez lo estima adecuado al interés del menor o persona con discapacidad necesitada de especial protección."

- Art. 150 CP:

" El que causare a otro la pérdida o la inutilidad de un órgano o miembro no principal, o la deformidad, será castigado con la pena de prisión de tres a seis años."

El Art. 152 bis queda redactado de la siguiente manera:

" En los casos previstos en el número 1 del artículo anterior, el Juez o Tribunal podrá imponer motivadamente la pena superior en un grado, en la extensión que estime conveniente, si el hecho revistiere notoria gravedad, en atención a la singular entidad y relevancia del riesgo creado y del deber normativo de cuidado infringido, y hubiere provocado lesiones constitutivas de delito del artículo 152.1.2.º o 3.º a una pluralidad de personas, y en dos grados si el número de lesionados fuere muy elevado." estableciendo por tanto un delito de lesiones imprudentes agravado.

Y al igual que el Art. 142 CP, mientras que el delito del Art.152 apartado 1 es perseguible de oficio, el delito de lesiones por imprudencia menos grave solo se perseguiría si interpone denuncia la persona agraviada, entendiendo familiares, o su representante legal.

Por concluir este punto y en lo relativo a la Iniciativa Visión Cero estos delitos encajan perfectamente en sus objetivos, teniendo un gran poder

disuasorio al incluir tanto penas de prisión como penas de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores.

5. CONCLUSIONES.

Una vez terminado el desarrollo principal de este trabajo se pueden sacar las siguientes conclusiones.

En primer lugar se puede destacar la evolución que se produjo en nuestro País en materia de Seguridad Vial pasando de una regulación administrativa a penal, con una agravación de las consecuencias jurídicas para los infractores, pasando en muchos casos de multas a penas de prisión.

Otro punto a destacar sería la extensión de la iniciativa Visión Cero a nivel europeo desde su nacimiento en Suecia, lo que demuestra la creciente preocupación por la Seguridad Vial y la necesidad de realizar las modificaciones que se consideren necesarias, tanto a nivel tecnológico como legislativo, para conseguir el ansiado número de cero muertes en carretera.

Dicho esto, y en lo que respecta a nuestro código penal, una vez hecho el análisis de los delitos recogidos en el Título XVII, podemos concluir que tenemos una regulación extensa de los mismos, mucho mayor que en otros países de la Unión Europea, con penas que en la mayoría de casos suelen ser suficientes para conseguir los objetivos de reinserción de los delincuentes y establecer una barrera disuasoria para evitar que se produzcan conductas que influyan negativamente en la Seguridad Vial.

También me gustaría hacer mención, si bien no tiene relación con el ámbito penal, a la necesidad de crear una Ley de Seguridad Vial Europea que ayude a la homogenización de los códigos de circulación de los países de la Unión y que a su vez se establezcan los medios tecnológicos necesarios para que no queden impunes las conductas que merezcan sanción, se cometan donde se cometan, lo que ayudaría significativamente a la Seguridad Vial a nivel europeo.

No quiero terminar sin dar mi opinión al respecto del objetivo anhelado por la iniciativa Visión Cero que no es otro que el conseguir cero muertes en carretera. Considero que si bien es muy difícil alcanzar esa meta, en un futuro no muy lejano y gracias al uso de las tecnologías se conseguirá aumentar exponencialmente la Seguridad Vial. Ya existen vehículos autónomos y cada vez estarán más perfeccionados relegando a una participación residual la intervención de las personas en la conducción, siendo el factor humano el que más influencia tiene en los accidentes de circulación y por tanto en las muertes en carretera. Pero hasta que se llegue a ese momento, todos los que somos, en el sentido amplio de la palabra, usuarios de las vías, debemos de comprometernos a ayudar a aumentar la Seguridad Vial; los conductores respetando las normas de circulación en cada momento, los Agentes encargados de la regulación del tráfico formándonos para realizar nuestro trabajo cada vez mejor, el legislador adaptando las leyes cuando se considere necesario, las Administraciones invirtiendo en mejorar las infraestructuras, y las empresas de automoción mejorando la seguridad de los vehículos.

Puede que sea una quimera conseguir que no hayan más víctimas en las carreteras, pero estoy seguro que vale la pena intentarlo.

6. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.

- Alcacer Guirao, R. (2004). Embriaguez, temeridad y peligro para la seguridad del tráfico. Consideraciones en torno a la reforma del delito de conducción temeraria. *La ley penal: revista de derecho penal, procesal y penitenciario*, núm. 10, p. 22.
- Álvarez González, F. J. y Del Río García, M.C. (2001). *Aspectos médicos relacionados con la capacidad de conducción de vehículos*. Madrid, Dirección General de Tráfico. pp. 1, 2 y 3.
- Beltrán Ballester, E. (1975) Las obstaculizaciones al tráfico. Examen del art.340 bis b) del Código Penal Español, en: Cobo Del Rosal, M. (dir.), *Delitos contra la seguridad del tráfico y su prevención*, Valencia, pág. 16.
 - Brage Cendán, S. B. (2013) *Cuadernos de Criminología*. JB Bosh Editor. Barcelona. p.99.
 - Conde-Pumpido Ferreiro, C. (1979) *El tratamiento penal de la conducción peligrosa en la legalidad vigente*. En: Revista de Derecho de la Circulación, núm.1, págs. 3 y 4.
 - Cuello Calón, E. (1950) *La ley penal del automóvil*. Barcelona.
 - Escudero García-Calderón, B. (2019) La reforma operada por LO 2/2019, de 1 de marzo, en materia de seguridad vial: una involuntaria protección penal de la indemnización civil. En Ortega Burgos et al. *Actualidad Penal 2019*. Valencia: Tirant lo Blanch, p. 789.

- Estrella Ruíz, M. (2012) La reforma de los delitos contra la seguridad vial y especial referencia al comiso del vehículo. En: *Revista de Jurisprudencia*. ISSN1888-4881. Año 8, núm. 4, págs. 1-4.
- González Cussac, J.L., Vidales Rodríguez, C. (2008) Los nuevos delitos contra la seguridad vial. En Vidales Rodríguez, Mera Redondo, *et al. Seguridad Vial*. Valencia: Tirant lo Blanch, p. 209.
- Gutiérrez Rodríguez, M. (2013) Excesos de velocidad e intoxicaciones punibles publicado en Gutiérrez Rodríguez, M. (Coord.), *Protección penal de la Seguridad Vial*, Ed. Tirant lo Blanch, Valencia, p. 58.
- Gutiérrez Rodríguez, M. (2013) Creación de un peligro grave para la circulación publicado en Gutiérrez Rodríguez, M. (Coord.), *Protección penal de la Seguridad Vial*, Editorial Tirant lo Blanch, Valencia, p. 528.
- Lamarca Pérez, C., Alonso De Escaramilla, A., Mestre Delgado, E., & Rodríguez Núñez, A. (2015): *Delitos: La parte especial del Derecho penal*, Edit. Colex, Madrid, 2015, Pág.688.
- Lanzarote Martínez, P. (2019) *El nuevo delito de abandono del lugar del accidente y otras importantes novedades de la inminente reforma del Código Penal en materia de imprudencia*. ob. Cit.
- Magaldi Paternostro, M.J., en Córdoba Roda / García Arán (Dirs.), *Comentarios al Código penal. Parte Especial*, t. II, ob. cit., p.1700.
- Martín Lorenzo, M. (2013) Negativa a someterse a las pruebas de medición de alcohol o de detección de drogas. En García, Martín y Sanz-Díez de Ulzurrun. *Protección penal de la seguridad vial*. Valencia: Tirant lo Blanch, pp. 362-367.

- Montoro González L. (2006) Datos extraídos de su Comparecencia ante la Comisión no permanente sobre Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico del Congreso de los Diputados, de 28 de marzo de 2006. Diario de sesiones del Congreso de los Diputados; VIII Legislatura, núm. 537. pp. 3 y 4.

- Morillas Cueva, L. *Conducción temeraria con consciente desprecio por la vida de los demás*. ob. Cit., p.160.

- Muñoz Conde, F. *Derecho Penal. Parte Especial*, ob. Cit., p.699, y Carmona Salgado, C. (2019), en Cobo del Rosal (Coord.), *Derecho Penal Español. Parte Especial*. ob. Cit., p.814.

- Muñoz Conde, F. (2019) *Derecho Penal Parte Especial*. Valencia: Tirant lo Blanch, pp. 640 y 645.

- Muñoz Ruiz, J. (2013) *El delito de conducción temeraria*. Madrid: Dykinson, pp. 58 y 220.

- Olmedo Cardenete, M.D. (2015) Delitos contra la seguridad colectiva (IV): Los delitos contra la seguridad vial. En Morillas Cueva. *Sistema de derecho penal: parte especial*. Madrid: Dykinson, pp. 1021-1045.

- Orts Berenguer, E. (2008) en AAVV, *Derecho Penal. Parte Especial*, ob. Cit., p. 834.

- Papión Pulido, J.G., Pedreño Navarro, L., y Bal Francés, E. (2009) *Los delitos contra la seguridad vial. Análisis práctico y formularios de aplicación*. Valladolid: Lex Nova, p. 73.

- Requejo Conde, C. (2011) *Delitos relativos al tráfico viario*, Edit. Tirant lo Blanch, Valencia, pág. 63.

- Rodríguez Moro, L. (2016) *La pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores*. Tirant lo Blanch. Valencia, p.61.
- Rune, E. (2011) *Estudio Velocidad y riesgo de accidente*.
- Serrano Gómez, A. (2016) *Curso de Derecho Penal Parte Especial*, Madrid, Dykinson, 2016, p. 611.
- Trapero Barreales, M.A. (2011) *Los delitos contra la Seguridad Vial ¿Una reforma de ida y vuelta?*, ob. cit., p. 455.

PAGINAS WEB

- BOE. Decreto de 23 de diciembre de 1944 por el que se prueba y promulga el Código Penal, texto refundido de 1944, según la autorización otorgada por la Ley de 19 de julio de 1944. [consulta:14/02/22]. Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1945/013/A00427-00472.pdf>
- BOE. Ley 18/2021, de 20 de diciembre por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos. [consulta:28/04/22]. Disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/l/2021/12/20/18>
- BOE. Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. [consulta:31/03/22]. Disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/lo/1995/11/23/10/con>

- BOE. 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. [consulta: 18/02/22]. Disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/rdlg/2015/10/30/6/con>

- BOE. 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. [consulta: 18/02/22]. Disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/rd/2003/11/21/1428/con>

- COMISIÓN EUROPEA. Proyecto Visión Cero. [consulta:16/02/22]. Disponible en: <https://trimis.ec.europa.eu/project/vision-zero-initiative#main-content>

- COMISION EUROPEA. Transporte en carretera seguro. [consulta:03/03/22]. Disponible en: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_en.htm

- GUERRERO PENALISTAS. De la omisión del deber de socorro. Derecho comparado. [consulta:12/04/22]. Disponible en: <https://guerreropenalistas.com/de-la-omision-del-deber-de-socorro-derecho-comparado>

- IBERLEY. Delito de conducción bajo los efectos del alcohol, drogas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas. [consulta:21/02/22]. Disponible en: <https://www.iberley.es/temas/delito-conduccion-bajo-efectos-alcohol-drogas-62763>

- LA VANGUARDIA. Un juzgado anula una sanción a un conductor que dio positivo en droga al hacer el test un laboratorio privado. [consulta:02/03/22]. Disponible en:
<https://www.lavanguardia.com/local/valencia/20190415/461661036322/un-juzgado-anula-una-sancion-a-un-conductor-que-dio-positivo-en-droga-al-hacer-el-test-un-laboratorio-privado.html>

- MINISTERIO DE JUSTICIA. Memorias. [consulta:27/04/22]. Disponible en:
<https://www.mjusticia.gob.es/es/ministerio/organismosentidades/institucionacion/documentacion/memorias>

- REVISTA DGT. En 2019 fallecieron 1755 personas en accidentes de tráfico. [consulta:03/03/22]. Disponible en:
<https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2020/08AGOSTO/0806-Balance-accidentes-2019.shtml>

- REVISTA DGT. Going Abroad. Road safety rules in Europe. [consulta:20/02/22]. Disponible en:
<https://revista.dgt.es/es/noticias/internacional/2019/0719going-abroad-viajar-en-coche-por-europa.shtml>

- PARLAMENTO EUROPEO. Marco de política de seguridad vial de la UE para la década de acción 2021-2030: recomendaciones para los próximos pasos de la campaña Visión Cero [consulta:16/02/22]. Disponible en:
[https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?lang=fr&reference=2021/2014\(INI\)](https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?lang=fr&reference=2021/2014(INI))

- TRIBUNAL CONSTITUCIONAL. Auto 62/1983, de 16 de febrero.
[consulta:13/04/22]. Disponible en:
<https://hj.tribunalconstitucional.es/es/Resolucion/Show/7678>

- TRIBUNAL CONSTITUCIONAL. Sentencia 161/1997, de 2 de octubre.
[consulta:13/04/22]. Disponible en:
<https://hj.tribunalconstitucional.es/es-ES/Resolucion/Show/3426>

- VLEX. STS 1/2002, de 22 de marzo de 2002. [consulta:13/04/22]. Disponible en:
<https://vlex.es/vid/delito-seguridad-trafico-desobediencia-15055804>

- VLEX. STS 184/2018, de 17 de Abril de 2018. [consulta:18/02/22]. Disponible en:
<https://vlex.es/vid/716102217>

- VLEX. STS 369/2017, de 22 de mayo de 2017. [consulta:30/04/22]. Disponible en:
<https://vlex.es/vid/700249573>

- VLEX. STS 468/2015, de 16 de julio de 2015. [consulta:04/03/22]. Disponible en:
<https://vlex.es/vid/580923298>

- VLEX. STS 612/2017, de 13 de septiembre de 2017. [consulta: 30/04/22]. Disponible en: <https://vlex.es/vid/693716573>