

# DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DEL TRAFICO

ANTONIO MORALES VILLANUEVA

Coronel de la Guardia Civil  
Doctor en Derecho  
Académico de la Academia de  
Jurisprudencia y Legislación

## ANTECEDENTES

Como consecuencia de las evoluciones sociales, políticas, económicas y culturales que se van produciendo en las comunidades, es necesario ir canalizando y armonizando los desajustes que dichos cambios producen. Normalmente, ello viene siendo realizado por el poder ejecutivo, que mediante normas reglamentarias, intenta favorecer la convivencia de los ciudadanos. De esta manera, el crecimiento del parque automovilístico español y la incidencia que produjo, se intentó armonizar a través del Código de Circulación de 1934, con sus modificaciones posteriores. (1).

Sin embargo, llegó un momento en el que esta regulación resultó insuficiente, lo que, unido a la necesidad de una mayor jerarquía normativa y a otros aspectos de política criminal, hizo necesaria la aprobación de una ley especial. Este procedimiento no es excepcional, toda vez que, parte de los actuales tipos delictivos, han seguido esta andadura.

De esta manera ve la luz la Ley del Automóvil de 9 de mayo de 1950. Con la misma se quería proteger la seguridad del tráfico, si bien, su redacción no fué muy afortunada e indujo a la Jurisprudencia a una interpretación de riesgo en concreto y no en sentido abstracto, que era lo que se perseguía. En efecto, el artículo 1 era del siguiente tenor: "El que condujere un vehículo de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, de drogas

tóxicas o de estupefacientes que le coloquen en un estado de incapacidad para realizarlo con seguridad, será castigado con la pena de arresto mayor o multa de 1.000 a 50.000 ptas."

Desde nuestra función de policía judicial, se nos complicaba bastante la aportación de la prueba con garantía de objetividad, ya que se exigía la determinación de la influencia y por otra parte la incapacidad para realizar la conducción con seguridad. Son conceptos todos ellos difíciles de apreciar desde una óptica de neutralidad e imparcialidad, visión que debe presidir nuestras actuaciones.

La conducción temeraria no se tipificaba como tal, sino explicitando una serie de comportamientos que la definían. Así el artículo 2 expresaba: "El que condujere un vehículo de motor con velocidad excesiva o de modo peligroso para el público, dada la intensidad del tráfico, condiciones de la vía pública u otras circunstancias que aumenten el riesgo, será castigado con la pena de arresto mayor o multa de 1.000 a 50.000 ptas."

El legislador lo único que hizo fue penalizar conductas que ya estaban sancionadas en el Código de la Circulación.

Por primera vez, se penalizaba el conducir sin estar legalmente habilitado, si bien, en la reforma de 1983 volvió a despenalizarse y a convertirse en ilícito administrativo, que era su procedencia. (2)

Se aprovechó esta Ley para tipificar algunas conductas, que, aún teniendo conexión con delitos del Código Penal, no estaban incluidas en el mismo. Así ocurrió con la falsificación o alteración de matrículas, el no auxiliar a las víctimas de un accidente, el hurto de uso y el quebrantamiento de la sanción gubernativa o penal de la privación del carnet de conducir.

También tipificó el quitar o alterar las señales de tráfico, así como la colocación de obstáculos en la vía pública.

Como suele ocurrir en estos casos, esta Ley fue criticada por algún sector doctrinal, pero es evidente que constituyó un importante punto de partida que, con reformas posteriores, se ha recogido en el vigente Código punitivo.

Fue derogada por la de 24 de diciembre de 1962, de Uso y Circulación de Vehículos de Motor. Justificándose por el "constante aumento de tráfico, consecuencia del uso, cada vez más frecuente, de vehículos de motor... ante el número de víctimas y daños materiales que ocasiona, en constante progresión, con grave quebranto para la seguridad de las personas y la economía nacional".

El fin de esta norma no se reducía al campo penal, sino también al procesal-penal, responsabilidad civil y seguro obligatorio y resarcimiento de los daños y perjuicios en vía civil.

Intentaba conjugar los factores físicos, psíquicos y humanos que confluyen en la circulación, creando nuevas figuras punitivas, completando lagunas de la legislación penal ordinaria, y como clave de toda la constitución jurídico-penal, aunar equilibradamente la objetivación característica de leyes de esta índole, cifrada en el resultado producido y la actitud psíquica de temeridad y peligro, plano subjetivo de tan relevante valor en enlace con la política-criminal que se intenta alcanzar, poniendo fin a la controvertida fama culposa del artículo 565.

La finalidad de esta norma se expresaba en el artículo 1: "La presente Ley protege la seguridad del tráfico, de las personas y de los bienes y, con tal finalidad, sanciona determinadas conductas relacionadas con la circulación de los vehículos de motor por carretera, otras vías públicas y demás lugares transitables, y regula el procedimiento para exigir la responsabilidad penal y civil derivada de aquellas".

Se intentó corregir los defectos anteriores con la siguiente redacción. "El que condujere bajo la influencia manifiesta de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes, será castigado con la privación del permiso de conducir por tiempo de uno a tres años y multa de 5.000 a 25.000 ptas." Sin embargo, esta nueva redacción no resolvió el problema definitivamente, pues parte de la doctrina continuó defendiendo su tesis de peligro concreto, basándose en la interpretación del término "manifiesta".

Se precisó el delito de conducción temera-



ria, estableciendo una serie de tipos, cuyas penas se basaban en el resultado. Esto mismo ocurrió con la conducción sin el debido cuidado y con infracción de las reglas de circulación. Se tendría presente la reincidencia, cuando el autor estuviese ejecutoriamente condenado por otro delito de igual naturaleza previsto en esta Ley, y en cuanto a la graduación de la pena, el Tribunal, teniendo en cuenta las circunstancias y trascendencia del hecho, la personalidad y conducta del inculcado, la utilización que éste hiciere del vehículo como medio necesario para su trabajo, así como el socorro prestado a la víctima, podrá imponer las penas en el grado que estime conveniente, motivándolo en la sentencia.

Cuando sean varios los resultados delictivos, se estimará únicamente la existencia del delito más grave, y los Tribunales podrán aumentar la pena señalada al mismo en un grado, si el mal causado fuera de extrema gravedad.

Después de un rodaje de 17 años de ley especial, parecía que había llegado el momento de integrar estos tipos en el Código Penal, no en un grupo homogéneo —pues no lo eran— sino en aquellos tipos cuyos bienes jurídicos guardasen semejanza con los que estas leyes protegían. Como se indicaba en su preámbulo “la persistencia y continuidad con que se producen los delitos cometidos con ocasión del tránsito de automóviles y su indudable semejanza con otros previstos en el Código Penal, aconsejan la conveniencia de su inserción en el principal texto punitivo, aunque sea preciso, en muy limitados casos, trasplantar al mismo algunos tipos que, configurados en la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor, parece necesario conservar en razón a los bienes jurídicos que protegen”.

De esta forma se modificaba la rúbrica del Título V del Libro II, que pasaría a denominarse “De la infracción de Leyes sobre inhumaciones, de la violación de sepulturas y de los delitos de riesgo en general”. Este último epígrafe constituiría el Capítulo segundo, cuya Sección primera se titularía “Delitos contra la seguridad del tráfico”, en la que se integrarían los artículos 340 bis a) b) y c). Aunque algu-

nos autores han calificado esta reforma de negativa, en nuestra opinión, vino a corregir algunos defectos que la doctrina y jurisprudencia había detectado en las anteriores redacciones, clarificando el debatido tema del peligro abstracto, frente al concreto de las normas anteriores.

De esta forma quedaba el artículo 340 bis a): “Será castigado con las penas de multa de 5.000 a 50.000 ptas. y privación del permiso de conducción por tiempo de tres meses y un día a cinco años:

1.º. El que condujere un vehículo de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes.

2.º. El que condujere un vehículo de motor con temeridad manifiesta y pusiera en concreto peligro la vida de las personas, su integridad o sus bienes.

La pena de privación del permiso de conducir se impondrá con carácter definitivo cuando el culpable hubiere sido condenado dos veces a privación temporal del mismo, por delito previsto en este artículo, en el párrafo primero del 565 o por ambos.

Cuando de los actos sancionados en este artículo o en el siguiente resultare, además del riesgo prevenido, lesión o daños, cualquiera que sea su gravedad, los Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada. En la aplicación de las penas establecidas en los dos citados artículos procederán los Tribunales según su prudente arbitrio, sin sujetarse a las reglas prescritas en el artículo 61.”

Vemos que en este artículo se ha suprimido la palabra “manifiesta” que tantos problemas interpretativos había suscitado, concretándose igualmente la conducción temeraria al peligro concreto de la vida de las personas, su integridad o sus bienes.

En el problema concursal producido entre el riesgo prevenido y la lesión o daños, los Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada. Igualmente, se da cierta libertad a los Tribunales, en cuanto a la aplicación de las penas, sin sujetarse a las



normas generales establecidas en el artículo 61 del Código Penal.

El artículo 340 bis b), de menor incidencia, adoptó una redacción que prácticamente se mantiene invariable: "Será castigado con las penas de arresto mayor o multa de 5.000 a 50.000 ptas. el que origine un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:

1.º. Alterando la seguridad del tráfico mediante la colocación en la vía de obstáculos imprevisibles, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables, mutación o daño de la señalización o por cualquier otro medio.

2.º. No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo."

Es evidente que contiene una carga subjetiva importante, pues hemos de valorar en qué consiste el "grave riesgo" en el cual deberán analizarse muchos factores, como la vía pública, señalización, día/noche, intensidad circulatoria, etc. La verdad es que el texto tiene un origen administrativo muy intenso, que además se pone de manifiesto entre otros aspectos, en el carácter analógico del apartado 1. En cuanto al segundo, resulta un tanto ambiguo, toda vez que no se establece quién está obligado al restablecimiento de la seguridad. En nuestra opinión, ello se infiere en los casos en los que normativamente exista dicha obligación. Así ocurriría en caso de accidente, obras en la vía pública, obstáculos naturales, desvíos, limitaciones de velocidad, etcétera.

Por último, se mantiene la criminalización del que "condujere por vía pública un vehículo de motor sin haber obtenido el correspondiente permiso". (Art. 340 bis c).

Los demás tipos de la anterior Ley se integraron en el Código Penal, así la falsificación de matrículas (art. 279 bis), quebrantamiento de condena (art. 334), omisión de socorro (art. 489 bis), hurto de uso (art. 516 bis).

Gran incidencia tuvo también la modificación introducida en los artículos 565 (imprudencia temeraria o con infracción de reglamentos), 586 (simple imprudencia o negligencia,

sin infracción reglamentaria) toda vez que los mismos podrían conllevar la privación del permiso de conducir de un mes a diez años.

## EXEGESIS

Una vez que estos tipos delictivos se integraron en el texto punitivo, siguieron los avatares de sus modificaciones y a veces, por qué no decirlo, de sus contradicciones. De esta manera se han venido debatiendo entre las ventajas o inconvenientes de su regulación por ley especial e igualmente en su tipificación como ilícito penal o administrativo. A ello nos referiremos con posterioridad, si bien adelantamos nuestra opinión en el sentido de que estas discusiones pueden resultar un tanto innecesarias, considerando que lo importante es conseguir las mayores cotas posibles en seguridad vial, siendo secundario el procedimiento normativo que utilizemos.

El "íter" legislativo nos permitirá seguir los vaivenes de los distintos proyectos y nos ratificará en la anterior afirmación. Comenzaremos por el proyecto de Código Penal de 1980, que dentro del Título VII "Delitos contra la seguridad colectiva" dedicaba el Capítulo IV a los "Delitos contra la seguridad del tráfico". (3)

Entre las novedades más importantes se encuentra la despenalización de la conducción sin el correspondiente permiso, pasando a ser un ilícito administrativo; se conservan los delitos de peligro y se completa la obstrucción de la vía, incluyendo los ferrocarriles, así como el transporte de materias inflamables, explosivos o tóxicas. Esto último introducido como consecuencia de unos graves accidentes ocurridos en dichas fechas.

Pormenorizando, brevemente, en el articulado, se añade a la redacción vigente de conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes el "que le impidan hacerlo con la necesaria seguridad". Ello nos obliga a demostrar por una parte la influencia en la circulación y, por otra, la falta de seguridad.

En el segundo apartado se incluye el conducir con "grave infracción de las reglas de tráfico, creando un peligro para la vida, la integridad o los bienes ajenos", modalidad delictiva



va que planteará innumerables problemas interpretativos ¿Cuáles son las infracciones graves? ¿El peligro es abstracto? ¿Ha de concretarse de alguna forma?

Los obstáculos a la circulación se extienden también a la ferroviaria, lo cual puede resultar reiterativo con otros tipos del mismo texto; no resultando tampoco clarificador el hecho de que no puedan apercibirse de ello los conductores. Por el contrario, se concreta los obligados al restablecimiento de la vía, bien porque lo hayan producido o porque estuviesen obligados por razón de su cargo u oficio.

Se transforma en ilícito penal el transporte de materias inflamables, explosivas o tóxicas, con infracción de su normativa específica. Consideramos que ello no refuerza la función de prevención que se puede realizar y que las sanciones reglamentarias son lo suficientemente elevadas para regular esta materia. Lo contrario chocaría con el principio de mínima intervención de las sanciones penales reconocido en la exposición de motivos al afirmar que sólo se protege "los bienes jurídicos que representan valores más fundamentales del orden social y no siempre, sino sólo frente a los ataques que por su modalidad ofensiva aparecen como más intolerables".

Las enmiendas presentadas al texto no dilucidaban las dudas anteriormente expuestas, significando que la correspondiente al Partido Nacionalista Vasco (núm. 1772) abogaba por continuar incriminando el conducir sin el correspondiente permiso, justificándolo que, de lo contrario, "se corre el grave riesgo de que se lancen a la carretera desaprensivos que carecen de las más elementales conocimientos en materia de conducción y de reglas de tráfico. Para este tipo de conductores, la sanción meramente administrativa es excesivamente suave".

Estos planteamientos no fueron asumidos por la reforma de 1983 —realizada al no prosperar el proyecto de 1980— que suprimió el conducir sin permiso "atendiendo así a un sentimiento generalizado en los medios forenses y doctrinales, que no ha podido apreciar en tal conducta algo más que un ilícito administrativo".

Se suprimía, igualmente, el párrafo 2º del artículo 340 bis a), toda vez que el criterio en que se apoya —el de la plurirreincidencia— se modifica en esta reforma.

En la reforma de 1989 (Ley Orgánica número 3 de 21 de junio), nuevamente vuelve a plantearse el principio de la intervención mínima del derecho penal, reservándose para aquellos comportamientos o conflictos cuya importancia o trascendencia no pueda ser tratada adecuadamente más que con el recurso a la pena, para lo que habría de tenerse en cuenta la importancia de los bienes jurídicos en juego y la entidad objetiva y subjetiva de las conductas que los ofenden. De esta manera se redujeron gran número de las faltas reguladas en el Libro III.

Sin embargo, en lo que aquí interesa, se añade un nuevo tipo y se elevan las sanciones, justificándolo en las recientes experiencias que "han puesto de manifiesto la necesidad político-criminal de aumentar las sanciones penales para los supuestos de conducción temeraria, alguno de los cuales, entre los que ha causado especial alarma social, el de los llamados conductores homicidas, alcanza una posición intermedia entre el delito de riesgo y la tentativa de homicidio, valoración que explica su particular tipificación y la pena que se establece. Con ello, por otro lado, se refuerza la función preventiva y la capacidad correctora de comportamientos gravemente antisociales que se producen con ocasión de la circulación de vehículos de motor".

El texto del artículo sería el siguiente: "Será castigado con las penas de prisión menor, multa de 150.000 a 3.000.000 ptas. y privación del permiso de conducción por tiempo de dos a diez años, el que, con consciente desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el número 2 del artículo 340 bis a)" (conducción temeraria).

Cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, la pena privativa de libertad será de arresto mayor en su grado medio o prisión menor en su grado mínimo.

El vehículo de motor utilizado se considerará instrumento del delito a los efectos del artículo 48 de este Código.



El proyecto de Código de 1992 es el antecedente inmediato del que comentamos, por lo que parece obligado una breve referencia al mismo.

El Título XIV se refería a los delitos contra la seguridad colectiva, considerando a la seguridad general como el bien jurídico protegido. Concluía este título con los delitos contra la seguridad del tráfico, siendo de reseñar la expresa punición de la negativa a someterse a la prueba de alcoholemia.

Como acabamos de mencionar, el texto de 1994, remitido por el Gobierno, era idéntico al de 1992, si bien se le había añadido la referencia al ciclomotor, que ya había sido aprobada legalmente y se suprimió en la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, "o con porcentajes de alcohol en sangre superiores a los autorizados reglamentariamente" (4).

Las enmiendas presentadas por los distintos grupos parlamentarios no fueron muy originales, volviendo a insistir en temas ya debatidos.

El Partido Nacionalista Vasco pedía la supresión del delito de desobediencia grave por negarse a realizar la prueba de alcoholemia. Mientras que el grupo Mixto pedía una pena menor, así como establecer el porcentaje de alcohol en sangre, como hacía el proyecto de 1992. El Partido Popular coincidía con el P.N.V. en la supresión del delito de desobediencia, si bien enmendaba el tipo básico, volviendo nuevamente a transformarlo en peligro concreto. En cuanto a la conducción temeraria, sustituía la pena de prisión por los arrestos de fin de semana. Igualmente solicitaba la supresión del artículo referente a los conductores homicidas, justificándolo en los siguientes términos: "Debería incluirse en el Libro II del Código la posibilidad de imponer la privación de conducir siempre que la muerte y las lesiones se causen mediante vehículos de motor o ciclomotores. Este supuesto no soluciona ningún problema, los hechos constituyen una tentativa de homicidio con dolo eventual, por tanto bastarían los preceptos correspondientes de este Código".

Este grupo vuelve a plantear nuevamente la penalización de la conducción de un ve-

hículo de motor sin el correspondiente permiso. Infracción esta, que pasa a considerarse bajo el ámbito administrativo desde la reforma de 1983. Izquierda Unida se une al P.N.V. y P.P. en no sancionar como desobediencia grave la negativa a realizar la prueba de alcoholemia. Coalición Canaria, defiende su mantenimiento, si bien en artículo independiente. Enmienda, esta, que fue aceptada por la Ponencia. En el paso por el Senado, se produjeron pocas variaciones, pues como suele ocurrir, los grupos parlamentarios volvieron a plantear idénticas enmiendas que tampoco prosperaron.

Una vez analizados los antecedentes de estos tipos, su evolución y tramitación parlamentaria, parece llegado el momento de comentar los artículos que integran el Capítulo IV (De los delitos contra la seguridad del tráfico) perteneciente al Título XVII (De los delitos contra la seguridad colectiva). El concepto de seguridad ha venido a sustituir al de orden público y la Constitución lo considera como un derecho. Así el artículo 17: "Toda persona tiene derecho a la libertad y a la seguridad..." Mas la seguridad a la que aquí nos referimos no es la individual, sino la colectiva. Es decir el peligro no está individualizado, sino que es algo genérico, indeterminado. De hecho, este título comprende los delitos de riesgo catastrófico producidos por la energía nuclear y las radiaciones ionizantes, los estragos, explosivos, sustancias inflamables, etc.; los incendios; y los delitos contra la salud pública. A todos ellos hemos de añadir los de seguridad de tráfico, que son los que ahora nos interesan. Etimológicamente seguridad procede del latín "securitas" derivado del adjetivo "securus", que a su vez procede del verbo "curare" que significa cuidarse, controlar su propio destino. En cuanto al concepto tráfico, hemos de hacer constar que su utilización en el ámbito penal y administrativo, carece de precisión. Si hemos expuesto con anterioridad y lo volveremos a hacer, la dificultad de deslindar el ilícito penal y el administrativo, y parece congruente que ambos campos utilizaran el mismo lenguaje y los mismos conceptos. Pero una vez más, cada uno va a su aire. Así la ley 18/1889 de 25 de



julio se titula de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos de Motor y Seguridad Vial, mientras que el Decreto 13/1992 de 17 de enero aprueba el Reglamento General de Circulación y el Capítulo que comentamos emplea la denominación de "tráfico". Sin detenernos más en esta cuestión, creemos que por su origen, por su significado y por su precisión nos parece más conveniente utilizar la palabra circulación que la de tráfico o tránsito. Reconocemos que nuestra tesis no prosperará, pero al menos, dejemos constancia de ello. Cuestión importante es la determinación y concreción del bien jurídico protegido. La mayoría de los autores coinciden en la seguridad del tráfico, pero algunos la circunscriben a las vías públicas (Rodríguez Devesa, Lorenzo Salgado, Córdoba Roda). Para otros, además de la seguridad del tráfico, se protege la de las personas (Vives, Orts). Existe una postura distinta, que la considera como un medio para tutelar valores más importantes como la vida o la integridad.

Tampoco el concepto de seguridad del tráfico es pacífico. Para Cuello Calón es "sentimiento de seguridad en la vía pública, en particular de las personas". Sin embargo no podemos, ni debemos identificar la seguridad de tráfico, dentro de la seguridad colectiva, como seguridad individual ni tampoco como suma de las mismas. Para Del Rosal "es el buen uso y circulación de los vehículos de motor, protegiendo así la seguridad del peatón". Gomez Pavón (5) lo considera como "el conjunto de condiciones garantizadas por el ordenamiento jurídico en su totalidad, para hacer que la circulación de vehículos de motor por vías públicas no presente riesgos superiores a los permitidos". Continúa afirmando que la seguridad del tráfico no queda garantizada con el cumplimiento de las normas del Reglamento de Circulación. No coincidimos con esta afirmación, toda vez que como bien dice en su definición, si se cumple el ordenamiento jurídico no existirá peligro alguno para la seguridad del tráfico. De no ser así, consideramos que debería promoverse la correspondiente norma para conseguirlo.

Esto fue lo que ocurrió con los conductores homicidas.

Hemos de completar estas observaciones teniendo presente que ese ataque a la seguridad del tráfico conlleva un riesgo o peligro para la circulación. Conceptos estos que para nosotros, y en este caso consideramos equivalentes, aunque en el campo punitivo el de peligro esté más consagrado y tenga mayor tradición. Por peligro hemos de entender, según Muñoz Conde "la probabilidad de que se produzca la lesión o menoscabo de un bien jurídico. Esta probabilidad es un juicio que debe emitirse en el momento de realizarse la acción o cuando se omite esa realización, es decir; es un juicio a "priori". El juzgador debe tener en cuenta si, en el momento en que se realizó u omitió la acción se alteraron desfavorablemente las probabilidades normales de que se produjera la lesión de un bien jurídico".

Este peligro puede ser abstracto, en el caso en que se de la conducta prevista como peligrosa, o concreto, cuando la situación peligrosa afecta a bienes jurídicos individuales.

La distinción entre ambos tiene gran importancia. En el peligro concreto, además de realizarse la conducta tipificada como peligrosa, es necesario que se demostrase la existencia del peligro, y en el abstracto basta la realización de la conducta en sí, sin que se precise la constatación del peligro para considerarse delictiva.

La importancia de estos delitos está fuera de toda duda, no sólo por la incidencia que tienen en la convivencia, sino por las graves consecuencias de los mismos en muertes, lesiones, o daños materiales. No obstante, a veces se hacen afirmaciones carentes de datos exactos por lo que se puede crear alarma social que perjudique la convivencia. Por nuestra parte aportamos estadísticas basadas en la realidad conocida y con las que podemos centrar el problema en sus justos términos.



Si lo concretamos a los últimos años, tenemos:

AÑOS	NUMERO	+ -	%
1991	9.871	-	-
1992	13.659	+3.788	38,3
1993	15.478	+1.819	13,3
1994	16.905	+1.427	9,2
1995	18.713	+1.808	10,6

Como podemos ver, se viene produciendo un incremento porcentual permanente y progresivo, superior a la media delinencial de esos mismos años.

El descubrimiento de estos delitos de riesgo es altamente positivo, toda vez que es la mejor manera de ejercer una prevención eficaz.

Antes de analizar cada uno de los tipos que integran el capítulo, parece oportuno que hagamos unas breves consideraciones sobre su naturaleza.

A nivel internacional, el Convenio Europeo para la Represión de las Infracciones de Tráfico, de 30 de noviembre de 1964, consideraba infracción de tráfico la conducción de un vehículo por una persona en estado de embriaguez o bajo la influencia del alcohol, estupefacientes o productos de efectos análogos, o sin aptitud como consecuencia de una fatiga excesiva.

El Consejo de Europa, en Resolución B (73) 26, de 18 de abril de 1973, recomendaba a sus Estados miembros:

1.<sup>a</sup>. Que se impongan sanciones penales al que conduzca un vehículo de motor por la vía pública bajo la influencia de alcohol si se demuestra su ineptitud para conducir o si su tasa de alcoholemia es de 0,8 ml. Los Estados miembros son libres en todo caso de fijar una tasa de alcoholemia inferior.

2.<sup>a</sup>. La sanción debe adaptarse a la situación personal del conductor y a todas las circunstancias del caso en particular.

Estas sanciones pueden ser de multa, pena privativa de libertad o retirada del permiso de conducir.

A nivel nacional, la doctrina está un tanto dividida, no existiendo unanimidad en cuanto a la naturaleza de estas infracciones.

Es evidente que estas conductas deben ser sancionadas, pero no hemos de olvidar que la sanción jurídica tiene por finalidad: prevención general, ejemplaridad, utilidad social, prevención especial, resocialización del infractor, retribución moral, convivencia ciudadana, etc. Ahora bien, estos fines se pueden conseguir tanto con la sanción penal como con la administrativa. La decisión es puramente de política criminal.

No podemos olvidar tampoco que en todas estas conductas existe una situación de riesgo por parte del autor, que es aceptada, incluso por la propia normativa, considerando que la existencia de la circulación en sí conlleva un riesgo. Por ello, la distinción entre lo que sería una sanción penal o administrativa quizá podríamos encontrarla más en el aspecto cuantitativo de ese riesgo, que en el cualitativo de la conducta.

Vamos a analizar los tipos y quizás podamos volver a replantearnos esta cuestión.

**Artículo 379. Concordancias:** Artículos 33; 37; 39; 47; 50 y 105 del Código Penal.

Art. 12 Ley Seguridad Vial. Artículos 20 a 29 del Reglamento de Circulación.

El sujeto activo de este delito es el conductor. Entendiendo por tal a la persona que "maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo, o a cuyo cargo está un animal o animales. En vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, es conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales" (6).

Es un delito de propia mano en el que no cabe la autoría mediata. Si son posibles las demás formas de participación como la inducción y las distintas formas de complicidad. Es difícil concebir la realización conjunta de este delito, excepción hecha de su comisión culpable, como recoge la sentencia de 4 de noviembre de 1971, en que se condenó por imprudencia a varias personas, de las cuales una conducía bajo los efectos del alcohol, mientras que otra cambiaba las luces. En cuanto a la



duración de la conducción, consideramos que su ejecución debe tener cierta entidad, por lo que no coincidimos con algunas sentencias que exigen solamente poner en marcha el motor del vehículo (S.T.S. de 15 de octubre de 1968) o simplemente aparcar (S.T.S. de 26 de noviembre de 1965).

El medio para ejecutar la acción ha de ser "un vehículo a motor o un ciclomotor". Hemos de mencionar nuevamente las definiciones normativas. Por vehículo de motor se entiende el "vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores y los tranvías".

El ciclomotor es un "vehículo de dos ruedas y una sola plaza, con motor térmico de cilindrada no superior a 50 centímetros cúbicos, o con motor eléctrico de potencia no superior a 1.000 vatios y cuya velocidad no exceda de los límites que reglamentariamente se determinen".

Con la inclusión en este artículo de los ciclomotores y la definición de vehículo de motor, creemos que ha quedado zanjada y aclarada la discusión doctrinal y jurisprudencial que se venía manteniendo.

No ha ocurrido lo mismo respecto a los lugares en que el delito pueda cometerse. En efecto, no se especifica en el tipo, aunque podemos deducirlo. Acudamos una vez más a la Ley sobre Tráfico, Circulación y Seguridad Vial, así como a las normas de desarrollo, que consideran como ámbito de aplicación "todo el territorio nacional y obligarán 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".

El Reglamento General de Circulación (7) lo concreta un poco más, y en lo que aquí nos interesa, lo hace aplicable a las autopistas, autovías, vías rápidas, carreteras convencionales, a las áreas y zonas de descanso y de servicio, sitas o afectas a dichas vías, calzadas de servicio y a las zonas de paradas o estacionamiento de cualquier clase de vehicu-

los; a las travesías, a las plazas, calles o vías urbanas, a los caminos de dominio público; a las pistas y terrenos públicos aptos para la circulación; a los caminos de servicio construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades de sus titulares y a los construidos con finalidades análogas, siempre que estén abiertos al uso público, y, en general, a todas las vías de uso común, públicas o privadas.

Sin embargo, no será aplicable este Reglamento a los caminos, terrenos, garajes, cocheras u otros locales de similar naturaleza construidos dentro de fincas privadas, sustraídos al uso público y destinados al uso exclusivo de los propietarios y sus dependientes.

Es posible que, no obstante lo anterior, aún pueda producirse alguna duda. En este caso creo que debemos de interpretarlo en función del bien jurídico protegido, que es la seguridad vial.

El núcleo de este delito es el de la "influencia", cuya determinación es problemática, tanto a nivel doctrinal como jurisprudencial. En toda conducción intervienen como elementos fundamentales la vía, el vehículo y el conductor. Sin duda alguna, este último es el más importante y de cuya actividad dependerá la seguridad vial. Este conductor suponemos que está debidamente autorizado, con lo cual ya posee unas garantías de idoneidad para la conducción. Sin embargo, son muchos los factores que pueden influir en el ejercicio de dicha actividad. En condiciones normales, su ejercicio no debe tener más riesgo que el que conlleva la propia circulación vial. Puede ocurrir que en esta persona incidan una serie de circunstancias que aumenten ese riesgo y por ende, la inseguridad circulatoria. Entre ellos destaca la influencia de las "drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas". Nadie duda de lo negativo de dicha influencia, aunque depende de muchos factores, unas veces subjetivos y en otros casos ambientales. El problema que se nos plantea es la cuantificación de esa influencia, presentarla como prueba válida y su incidencia en la seguridad vial, que es el bien protegido.

La jurisprudencia ha ido evolucionando a



medida que se producían las modificaciones legislativas o la doctrina científica. A partir de 1974 adquiere una gran importancia el índice de alcoholemia, sin exigirse en algunos casos la demostración de la influencia (Sentencias de 2.3.74; 14.11.78). Tal tendencia objetivista alzaprima el valor probatorio de la llamada hemoconcentración o impregnación del alcohol en sangre... puesto que la concentración de alcohol en sangre, a partir de determinado límite tolerante y con independencia de la mayor o menor susceptibilidad de cada sujeto, no hay duda de que dispersa el mínimo grado de atención exigible para conducir con seguridad un vehículo (S.T.S. 16.6.75).

Otras sentencias, como la de 21.5.79, advertía que no era necesaria la determinación de la tasa de alcoholemia, si por otros medios se podía probar la influencia del alcohol, dando mayor preponderancia a esta influencia que al dato objetivo del índice de alcoholemia, que consiste en la presencia de un determinado grado de alcohol en sangre, sino a la conducción de un vehículo de motor bajo "la influencia de bebidas alcohólicas", y que tal influencia constituye "un elemento normativo de tipo penal que, consecuentemente, requiere una valoración del Juez en el que este debiera comprobar si en el caso concreto de que se trata, el conductor se encuentra afectado por el alcohol". (Sentencia del Tribunal Constitucional 148/1985 de 30 de octubre; y las números 22/1988 de 18 de febrero y 3/1990 de 15 de enero).

En resumen, este tipo delictivo exige la influencia de esas circunstancias en la conducción y como tales hemos de aportar las oportunas pruebas que dejen sin efecto la presunción de inocencia. Ahora bien, para demostrar dicha influencia hay determinados procedimientos y no sólo el índice de alcoholemia. Sin duda alguna, éste es para nosotros el índice más evidente pero hemos de acudir también a los signos externos, e igualmente a una investigación policial sobre la actividad que desarrolló el infractor con anterioridad a la conducción, así como las causas y finalidades de la misma. Todo ello nos permitirá formarnos una idea, lo más exacta posible, sobre los componentes que hayan de deter-

minar esa influencia que tipifica esta conducción ilegal.

Esta influencia se produce también por el consumo de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas. Según la Organización Mundial de la Salud, las primeras son aquellas sustancias naturales o sintéticas, cuya consumición repetida en dosis diversas provoca en las personas: 1ª. El deseo abrumador o necesidad de continuar consumiéndola (dependencia psíquica). 2ª. La tendencia a aumentar la dosis (tolerancia). 3ª. La dependencia física de los efectos de la sustancia, que hace necesario su uso prolongado, para evitar el síndrome de abstinencia.

Los estupefacientes y las sustancias psicotrópicas son conceptos normativos que nos remiten a los Convenios suscritos por España. Por estupefacientes cabe entender las sustancias naturales o sintéticas incluidas en las listas I, II y IV. de las Anexas al Convenio Unico de las Naciones Unidas de 1961, así como el Protocolo de Ginebra de 1972 y conforme al texto de 1975, entre las que se encuentra el cannabis y sus resinas, hojas de coca y cocaína, metadona, morfina, opio y codeína. La referencia a "sustancias psicotrópicas" se incorporó en 1989. Se refiere al Convenio de Viena de 21 de febrero de 1971, ratificado en 1973 y disposiciones posteriores. Entre las sustancias citadas cabe distinguir las que producen una acción depresora o reductora de la conciencia (barbitúricos), las que ejercen una acción estimulante (anfetaminas) y las alucinógenas o ampliadoras de la conciencia (L.S.D., mescalina o psilocibina).

Hasta tanto se desarrolle la Disposición Final Tercera del Reglamento General de Circulación (8), las pruebas de detección consistirán en un reconocimiento médico y análisis clínicos por el Médico Forense u otro personal facultativo del correspondiente Centro Sanitario, con la posibilidad de contrastar la prueba con otros análisis, a petición del interesado o de la Autoridad Judicial. Lo referente a la realización de las pruebas de alcoholemia lo estudiaremos posteriormente.

En cuanto a las penas, existen, unas alternativas y otras comunes a cualquier infrac-



ción. Entre las primeras, tenemos las de arresto de ocho a doce fines de semana (art. 33.3.i) o bien, la multa de tres a ocho meses (art. 33.3.g). En cualquier caso, conllevará la privación del derecho a conducir de uno a cuatro años (art. 33.3.d). Todas ellas, penas menos graves (art. 33.3) y privativas de derechos (art. 39.d). La pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores inhabilitará al penado para el ejercicio de ambos derechos durante el tiempo fijado en la sentencia (art. 47). También se podrá imponer como medida de seguridad, la privación del derecho a la conducción de vehículos a motor y ciclomotores hasta diez años (art. 105.2.b).

Con estas penas se ha venido a paliar, en parte, la crítica que la doctrina venía haciendo a las privativas de libertad, basándose en la experiencia negativa de otros países (EE. UU. o Alemania) y a la dificultad de conseguir la reinserción.

**Artículo 380. Concordancias:** *Artículos 556 y 634 del Código Penal.*

*Artículo 12 Ley Seguridad Vial;*

*Artículos 21; 28 y 70 del Reglamento de Circulación.*

Una novedad del nuevo texto es este artículo sobre las consecuencias que se derivan de la negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia. Este tema fué muy debatido en la tramitación parlamentaria, pues algunos grupos (P.P. e I.U.) querían suprimirlo, mientras otros, optaron por defender su inclusión. Entre estos se encontraba el P.S.O.E. al afirmar que "a nosotros nos parece que, aunque sea una medida de cierta dureza, que incrementa la coacción, es pertinente su incorporación al Código y además, ya lo adelanto, no creemos que sea una medida inconstitucional... En la práctica no existía una coacción suficiente para obligar a esas personas a realizar la prueba de alcoholemia para que los agentes de la autoridad controlaran si efectivamente esas personas estaban conduciendo con un nivel de alcohol en sangre que fuera objeto de sanción, bien administrativa, bien penal..."

Los defensores de la supresión lo basaban en la posible inconstitucionalidad del precepto y en lo desproporcionado del mismo. En el primer aspecto hemos de tener presente que el Tribunal Constitucional en varias resoluciones (Autos 62/83 de 16 de febrero; 37/84 de 30 de enero; Sentencia núm. 107/85 de 7 de octubre) ha establecido que "en modo alguno puede considerarse inconstitucional la previsión normativa de una prueba tendente a determinar el grado de alcohol en sangre de los conductores de vehículo de motor". Es evidente que la realización de esta prueba ha de respetar todos los demás derechos, algunos de los cuales son de relevancia constitucional.

Pero no solo es legal esta prueba sino que el ciudadano está obligado a realizarla. "El deber de someterse al control de alcoholemia no puede considerarse contrario al derecho a no declarar y no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable, pues no se obliga al detectado a emitir una declaración que exteriorice un contenido, admitiendo su culpabilidad, sino a tolerar que se le practique una especial modalidad de prueba pericial, exigiéndole una colaboración no equiparable a la declaración comprendida en el ámbito de los derechos proclamados en los artículos 17.3 y 24.2 de la Constitución" (STC 103/85 de 4 de octubre).

Esta obligatoriedad viene recogida en la legislación específica. Así el Real Decreto legislativo sobre Tráfico, Circulación y Seguridad Vial establece que "todos los conductores de vehículo quedan obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación" (art. 12). Esta obligación se hace extensiva a la detección de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas. Así lo recoge igualmente el Reglamento General de Circulación (arts. 21 y 28).

La negativa a la realización de esta prueba podría considerarse como falta grave o muy grave, siendo sancionada con multa de hasta



100.000 ptas. así como la inmovilización del vehículo (art. 70 del texto articulado).

Incluso se podría conducir al Juzgado correspondiente "al que se negare a someterse a las pruebas de detección alcohólica, en los supuestos en que los hechos revistan caracteres delictivos" (Art. 24.3<sup>o</sup> del Reglamento General de Circulación).

Ahora bien, de la negativa a someterse a estas pruebas, no se infiere la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas. Se han de aportar otros indicios externos como la expresión de la cara, ojos, manera de expresarse, deambulación, fluidez en la expresión, etc. así como pruebas testificales que permitan al juez fundamentar su resolución.

Al penalizar esta conducta, con remisión al art. 556 del Código Penal (9) y sin entrar en el comentario de éste, hemos de tener presente que si no concurren todos los requisitos que tipifican la desobediencia grave podría considerarse como leve (art. 634) y ser sancionada con multa de diez a sesenta días - multa. Es decir con importe que podría ser menor que la sanción administrativa.

Desde un punto de vista práctico, y aunque no nos corresponde dar orientaciones sobre el servicio, nos parece más conveniente agotar los recursos que nos proporcionan las normas administrativas y sólo excepcionalmente acudir al Código Penal y todo ello al margen del posible delito que cometiese al artículo 379 por conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas.

**Artículo 381. Conconcordancias:** *Artículos 8; 142; 152 y 195 del Código Penal.*

*Artículos 4; 9 y 65 de la Ley de Seguridad Vial.*

*Artículo 3 del Reglamento de Circulación.*

En cuanto a la conducción "con temeridad manifiesta" nos remitimos a lo dicho anteriormente con relación al concepto de conductor, vía pública, vehículo de motor, ciclomotor, etc. El actuar con temeridad, según la Real Academia, es equivalente al inconsiderado, imprudente que se "expone y arroja a los peligros sin meditado examen de ellos". Esta

temeridad en la conducción ha de ser manifiesta, no oculta, patente para terceros y con absoluto desprecio de las normas de tráfico más elementales. Forma parte igualmente del tipo el poner "en concreto peligro la vida o la integridad de las personas". Se trata de un delito doloso, exigiendo un dolo de peligro y no de resultado lesivo.

Podría ocurrir que esta conducción temeraria esté producida por la influencia de bebidas alcohólicas o drogas, en cuyo caso tendríamos que acudir al artículo 8 que da prevalencia al que comentamos sobre el artículo 379. Ahora bien, ello no es obstáculo para que aportemos todas las pruebas necesarias -incluida la alcoholemia- para que el Juez pueda valorar la temeridad.

Administrativamente se sanciona la conducción negligente o temeraria como infracción grave (art. 9.2, 65.3 y 4 del Texto Refundido y artículo 3 del Reglamento General de Circulación).

### **Artículo 382**

Este artículo presenta la peculiaridad de que el sujeto activo no tiene por qué ser el conductor, sino cualquier persona. Se exige en la acción que se produzca "un grave riesgo" para la circulación, lo cual no se reduce a una simple incomodidad.

Este riesgo puede producirse por distintos procedimientos, toda vez que la enumeración es sólo explicativa al añadir "por cualquier otro medio". La colocación de obstáculos imprevisibles es muy general, incluyendo al propio vehículo, e incluso al conductor. La mutación o daño a la circulación se refiere a cualquier señal que pueda producir el riesgo mencionado. El derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables pueden provenir del mismo vehículo o de la carga que transporta. El establecimiento de la seguridad de la vía se refiere a los que tengan aquella obligación, bien por mandato legal o por haberlo perturbado.

### **Artículo 384**

La Ley Orgánica 3/1989 de 21 de junio introdujo el precepto que actualmente consti-



tuye este artículo que los medios de comunicación denominaron como "los conductores homicidas". La realidad es que apenas se ha aplicado y su utilidad ha sido más bien a efectos preventivos.

Técnicamente presenta graves defectos, que no han sido corregidos en el texto vigente. Se remite a la conducta descrita en el artículo 381, la cual consiste en la conducción "con temeridad manifiesta y pusiera en concreto peligro la vida o la integridad de las personas". A esta acción hay que unir "con consciente desprecio por la vida de los demás", dificultando la tipificación de la conducta. Aún se complica más con el párrafo segundo, "cuando no se ha puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas". Se contraponen un peligro abstracto (art. 384, párrafo 2.º) al peligro concreto (art. 381).

A todo ello hay que añadir la distinción entre la referencia a la vida (párrafo 1.º) y a la vida o la integridad de las personas (párrafo 2.º).

Abandonemos el complejo mundo del lenguaje jurídico y adoptando una visión más pragmática, describamos las conductas lo más objetivamente posible, investiguemos la existencia de otras personas —posibles apostantes— así como las causas y fines del autor o autores.

### Artículo 385

Hemos de tener presente que en la comisión del anterior delito se decomisarán el vehículo o ciclomotor utilizado, los cuales serán puestos a disposición judicial a los efectos previstos en el artículo 127 (10).

## ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL

El Tribunal Constitucional ha dictado varias sentencias, en las que ha establecido la doctrina adecuada sobre este tema y que han de servir de pauta, tanto a los Jueces como a la Policía Judicial.

Gran trascendencia han tenido las dictadas en octubre de 1985, que a continuación trataremos de analizar. La Sentencia 100/85 de 3 de octubre, insiste una vez más en la validez

del atestado y de la prueba de alcoholemia. El primer aspecto ya lo abordó la S.T.C. 31/81 de 28 de julio y otras resoluciones posteriores, (Sentencia 9/84 de 30 de enero; Auto 188/1984 de 28 de marzo), considerando que el atestado policial tiene un valor de denuncia y no de prueba, y que, para que se convierta en auténtico elemento probatorio, no basta con que se dé por reproducido en el juicio oral, sino que es preciso que sea reiterado y ratificado ante el órgano judicial, mediante la declaración testifical de los firmantes del mismo.

No obstante, esta afirmación tiene que ser matizada en aquellos casos en que en el atestado y en las diligencias policiales no se producen simples declaraciones de los inculcados o de los testigos, sino que se practica —preconstituyéndola— una prueba a la que puede asignarse "latu sensu" un carácter pericial, cuando concurre, además, la circunstancia de la imposibilidad de su repetición posterior. En este caso, "aun dejando en claro que el atestado debe ser en el correspondiente juicio ratificado por los agentes que lo hayan levantado, hay que atribuir a su contenido no sólo el valor de la denuncia para llevar a cabo nuevas actividades probatorias, sino un alcance probatorio por sí mismo siempre que haya sido practicada la prueba pericial preconstituida con las necesarias garantías".

La S.T.C. 103/1985 de 4 de octubre viene a plantear la compatibilidad de la prueba de alcoholemia con los derechos reconocidos en los artículos 15 y 24 de la Constitución. Con relación a la posible lesión a la integridad física y moral y a la dignidad personal, considera el Tribunal que "ni aun el examen de sangre constituye una injerencia prohibida por el artículo 15 de la Constitución, cuanto menos la investigación mediante aparatos de detección alcohólica del aire espirado".

Con respecto al artículo 24 ya nos referimos a esta sentencia, apreciando el Tribunal que "el deber de someterse al control de alcoholemia no puede considerarse contrario al derecho a no declarar y no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable pues no se obliga al detectado a emitir una declaración que exteriorice un contenido, admitiendo su



culpabilidad, sino a tolerar que se le haga objeto de una especial modalidad de pericia, exigiéndole una colaboración no equiparable a la declaración comprendida en el ámbito de los derechos proclamados en los artículos 17.3 y 24.2 de la Constitución."

La Sentencia 107/1985 de 7 de octubre aborda dos cuestiones de gran incidencia, al afirmar en su Fundamento jurídico tercero que "en modo alguno puede considerarse inconstitucional la previsión normativa de una prueba tendente a determinar el grado de alcohol en sangre de los conductores de vehículos de motor, según dijimos en Auto 62/1983 de 16 de febrero, y ello sin perjuicio de que la forma de realización de dicha prueba pueda presentar aspectos de relevancia constitucional (Auto 37/1984 de 30 de enero)".

Reconocida la constitucionalidad de esta prueba, aborda otro aspecto —el de la detención— en los siguientes términos: "Los derechos declarados en el artículo 17.3 de la norma fundamental corresponden al detenido, esto es, a quien haya sido privado provisionalmente de su libertad por razón de la presunta comisión de un ilícito penal y para su puesta a disposición de la autoridad judicial en el plazo máximo de setenta y dos horas, de no haber cesado antes la detención misma, según prescribe el número 2 del mismo artículo. Las garantías exigidas por el artículo 17.3 —información al detenido de sus derechos y de las razones de su detención, inexistencia de cualquier obligación de declarar y asistencia letrada— hallan, pues, su sentido en asegurar la situación de quien, privado de su libertad, se encuentra ante la eventualidad de quedar sometido a un procedimiento penal, procurando así la norma constitucional que aquella situación de sujeción no conduce en ningún caso en productora de la indefensión del afectado. No es esta situación, sin embargo, la de quien, conduciendo un vehículo de motor, es requerido policialmente para la verificación de una prueba orientativa de alcoholemia, porque ni el así requerido queda, sólo por ello, detenido en el sentido constitucional del concepto, ni la realización misma del análisis entraña exigencia alguna de declaración autoincriminatoria del afectado, y si sólo la

verificación de una pericia técnica, de resultado incierto y que no exorbita, en sí, las funciones propias de quienes tienen como deber la preservación de la seguridad del tránsito y, en su caso, en mérito de lo dispuesto en el artículo 492.1.º de la LECrim la detención de quien intentare cometer un delito o lo estuviera cometiendo. En estos términos, la verificación de la prueba que se considera supone, para el afectado, un sometimiento no ilegítimo desde la perspectiva constitucional, a las normas de policía, sometimiento al que, incluso, puede verse obligado sin la previa existencia de indicios de infracción, en el curso de controles preventivos realizados por los encargados de velar por la regularidad y seguridad del tránsito.

La realización de esta prueba, así como la comprobación por agentes de orden público de la identidad y estado de los conductores, no requiere de las garantías inscritas en el artículo 17.3 de la norma fundamental, dispuestas específicamente en protección del detenido y no de quienquiera que se halle sujeto a las normas de policía de tráfico".

Los principios que se deducen de estas sentencias fueron complementándose con otras posteriores, como la 148/1985 de 30 de octubre, en la que, aún reconociendo la peculiaridad del atestado que contiene la prueba de alcoholemia, ha de respetarse "en la medida de lo posible los principios de inmediación, oralidad y contradicción". Ello obliga a informar al interesado "de las posibilidades, que la reglamentación vigente le ofrece respecto a la repetición de la misma y la realización de un análisis clínico en un centro sanitario". De la misma forma es necesaria la ratificación de los agentes, pues "la simple lectura o reproducción en el juicio oral del atestado en que consta el resultado de la prueba alcoholimétrica no puede por sí misma servir de fundamento a un fallo condenatorio". Error que también se cometió en este caso fue el permitir que, una vez comprobada la influencia del alcohol en la conducción, se le autorizara a seguir conduciendo. Por todo ello, el Tribunal le concedió el amparo solicitado por el recurrente.



Estas y otras sentencias (S.T.C. 145/1985; S.T.C. 145/1987; S.T.C. 22/1988; S.T.C. 89/1988; S.T.C. 222/1991; S.T.C. 252/1994) nos permiten concluir afirmando que la prueba de alcoholemia practicada por la Policía Judicial trasciende, de acuerdo con la doctrina constitucional, del mero carácter de denuncia que se le otorga al atestado, y cuando se incorpora al proceso con todas las garantías en su realización, ratificándose en el juicio oral, puede constituir un medio de prueba que desvirtúa la presunción de inocencia.

Antes de la reforma procesal que encomienda el enjuiciamiento de estos delitos a los Juzgados de lo Penal y Audiencias Provinciales, el Tribunal Supremo había establecido cierta uniformidad doctrinal, lo cual actualmente es muy difícil de analizar, por lo que lo más práctico es conocer la interpretación que los Tribunales otorgan en cada una de las demarcaciones en que se desarrolla nuestro trabajo.

## ANALISIS ADMINISTRATIVO

La importancia y trascendencia de los accidentes de tráfico está fuera de toda duda. Los datos de los últimos años ratifican esta afirmación.

Podemos observar que, no obstante el incremento constante del número de vehículos, los accidentes siguen una tendencia descendente, con un leve repunte en el último año.

En el Congreso Internacional de Psicología de Tráfico y Transporte celebrado en Valencia entre el 22 y 25 de mayo de 1995, el Director del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia, Luis Montoro González, afirmó que "el coste económico de los siniestros debidos a los vehículos con motor en España es de 4.000 millones de pesetas diarias". Igualmente indicó "que en los últimos diez años unos siete millones de personas han muerto en el mundo por causa de los accidentes de tráfico". Entre las causas que los producen, ocupan un lugar preeminente el exceso de velocidad y la alcoholemia. Como afirmaba el entonces Director General de Tráfico, Miguel María Muñoz "si

mezclas velocidad e inexperiencia te da un determinado índice de peligro; mezclar velocidad, inexperiencia y alcohol eleva mucho más ese índice. Pero no sólo en los jóvenes, que representan el 11% de la población y, sin embargo, suponen el 19 % de los muertos por accidente de tráfico. El desequilibrio es obvio. Pero, ojo: alcohol y adultos, también son una mezcla explosiva. La influencia del alcohol en los accidentes de jóvenes es la misma que en los accidentes de adultos"

Nos parece, por lo tanto, oportuno el complementar el anterior análisis con una breve referencia a la normativa administrativa. La regulación de esta materia está constituida por la Ley de Bases de 25 de julio de 1889; Decreto Legislativo 339/1990 de 2 de marzo que aprueba el texto articulado de la anterior Ley; Decreto 13/1992 de 17 de enero que aprueba el Reglamento General de Circulación y Decreto de 25 de septiembre de 1934 aprobando el Código de Circulación.

A continuación, comentaremos el Capítulo IV (Normas sobre bebidas alcohólicas) del Reglamento General de Circulación (arts. 20 a 26) que complementa lo anteriormente expuesto.

Como norma general, ningún conductor podrá circular con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,8 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,4 miligramos por litro.

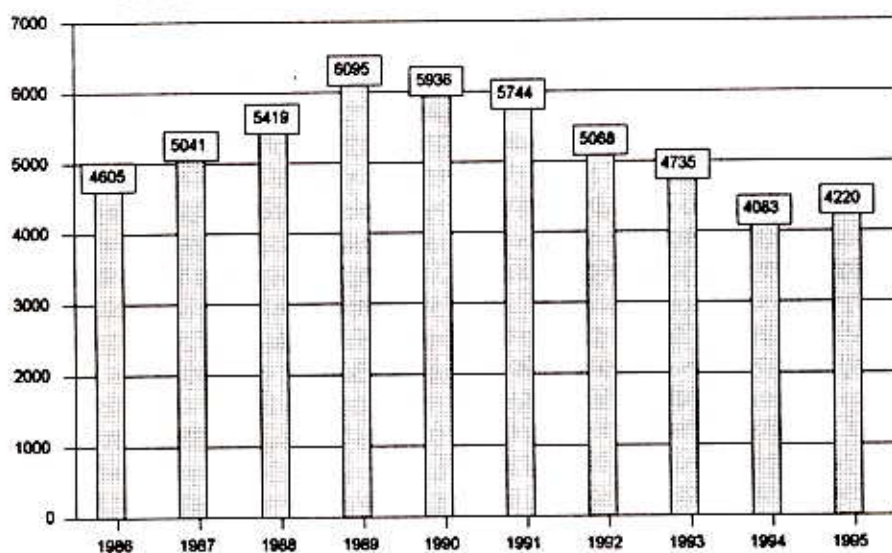
Cuando se trate de vehículos destinados al transporte de mercancías con un peso máximo autorizado superior a 3.500 kilogramos, la tasa de alcohol en sangre no podrá superar el 0,5 gramos por litro o 0,25 miligramos por litro de alcohol en aire espirado.

Esta tasa será de 0,3 gramos o 0,15 miligramos por litro cuando se trate de vehículos destinados al transporte de viajeros de más de nueve plazas o de servicio público, al escolar y de menores, al de mercancías peligrosas o de vehículos en servicio de urgencia o transportes especiales.

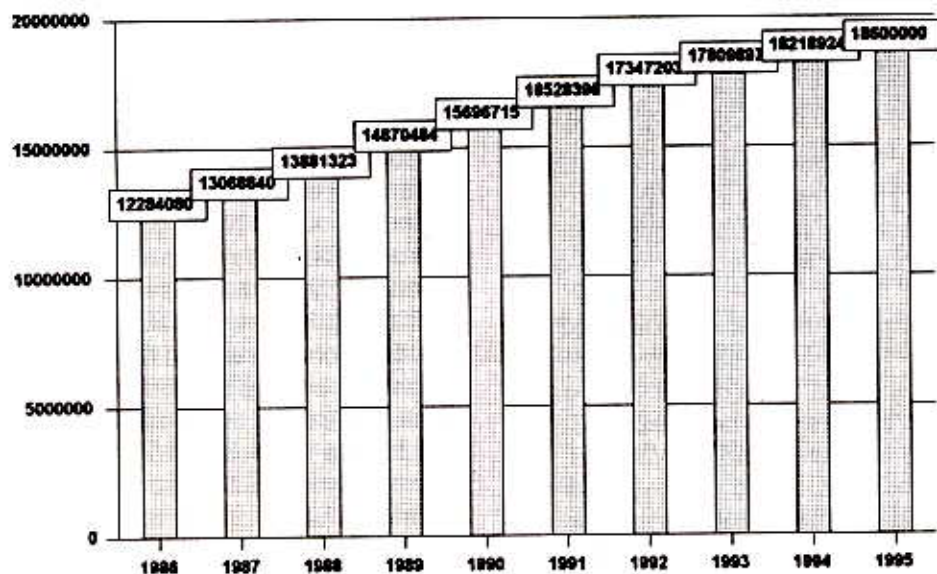
La conducción con tasas superiores a las indicadas constituirá infracción grave, siempre y cuando no tipifique el delito anteriormente comentado al influir el alcohol en el conductor.



## Muertos en accidentes de tráfico



## Evolución parque automovilístico





Si se produjese la intervención judicial, con sentencia condenatoria de los inculpados, la Administración se abstendrá de intervenir. Si el proceso judicial termina con sentencia absolutoria u otra resolución que le ponga fin, provisional o definitivamente, sin declaración de responsabilidad penal y siempre que la misma no esté fundamentada en la inexistencia de hecho, podrá iniciarse, continuar o reanudarse el correspondiente procedimiento administrativo.

Con el fin de prevenir la conducción con tasas de alcoholemia superiores a las permitidas, están obligados a someterse a las mismas:

1.º. Cualquier usuario de la vía o conductor de vehículo implicado directamente como posible responsable en un accidente de circulación.

2.º. Quienes conduzcan cualquier vehículo con signos evidentes, manifestaciones que denoten o hechos que permitan razonablemente presumir que lo hacen bajo la influencia de bebidas alcohólicas.

3.º. Los conductores que sean denunciados por la comisión de alguna de las infracciones a las normas de circulación.

4.º. Los que con ocasión de conducir un vehículo sean requeridos al efecto por la Autoridad o sus Agentes dentro de los programas de controles preventivos de alcoholemia.

La detección de la intoxicación por alcohol se practicará por los agentes encargados de la vigilancia de tráfico, mediante la verificación del aire espirado con etilómetros debidamente autorizados.

A petición del interesado o por orden de la Autoridad judicial, se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, pudiendo consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos.

En el caso de lesiones o enfermedades, el personal sanitario decidirá cuáles han de realizarse.

Los etilómetros han de reunir los requisitos establecidos por la Orden del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente de 27 de julio de 1994 con el fin de que

puedan ser utilizados para medir la concentración de alcohol en el aire espirado y que se utilicen como medio para la imposición de sanciones o realización de pruebas judiciales. Los controles consistirán en la aprobación del modelo, verificación primitiva, verificación después de reparación o modificación y verificación periódica, que ha de realizarse anualmente.

Si la prueba practicada diera unos índices superiores a las tasas anteriormente expuestas, o la persona examinada, sin alcanzar dichas tasas, presentara síntomas evidentes de encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, se le informara de que, para una mayor garantía, va a ser sometido a una segunda prueba semejante a la anterior, si bien, entre ambas, han de transcurrir al menos diez minutos.

El interesado podrá realizar por sí, por un acompañante o defensor, cuantas alegaciones u observaciones crea convenientes, las cuales se consignarán por diligencia.

Igualmente podrá contrastar los resultados obtenidos mediante análisis de sangre, orina u otros análogos, para lo que el Agente tomará las medidas adecuadas para facilitar el traslado al centro sanitario.

El importe de dichos análisis correrá a cargo del interesado, cuando el resultado sea positivo y de la Dirección General de Tráfico o Ayuntamientos cuando sea negativo.

Cuando los análisis anteriores resultaran positivos, o lo sea la segunda prueba practicada por los Agentes, o bien, sin necesidad de lo anterior, condujere un vehículo de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, se tomarán las siguientes medidas:

1.º Describir con precisión en el atestado o boletín de denuncia el procedimiento seguido para efectuar las pruebas de detección alcohólica, haciendo constar los datos necesarios para la identificación del instrumento empleado.

2.º Consignar las informaciones hechas al interesado y los resultados de las pruebas.

3.º Conducir al sometido a exámen, o al que se negare a someterse a las pruebas de detección alcohólica, en los supuestos en que



los hechos revistan caracteres delictivos, al Juzgado correspondiente.

Cuando las pruebas anteriores resulten positivas, se ordenará la inmovilización del vehículo, a no ser que se haga cargo del mismo otra persona debidamente autorizada y con la conformidad del dueño.

También podrá inmovilizarse el vehículo en los casos de negativa a efectuar la prueba de detección alcohólica.

Los gastos que pudieran ocasionarse por la inmovilización, traslado y depósito del vehículo serán de cuenta del conductor o de quien legalmente deba responder por él.

Al personal sanitario se le impone:

1.º. Proceder a la obtención de muestras y remitirlas al correspondiente laboratorio para la práctica de los análisis de alcoholemia.

2.º. Remitir los resultados del mismo a la Autoridad Judicial, Jefaturas Provinciales de Tráfico o Ayuntamientos, según corresponda.

La conducción bajo los efectos de drogas tóxicas, estupefacientes, medicamentos u otras sustancias que alteren el estado físico o mental, estará sujeta a limitaciones semejantes a las anteriormente expuestas, si bien, su detección se realizará por reconocimiento médico o análisis clínicos que el Médico forense u otro titular estimen adecuados.

## LEGISLACION EXTRANJERA

Tanto en este, como en otros muchos aspectos, sería necesario y conveniente que la normativa de cada país fuese confluyendo hacia una regulación uniforme. La realidad, sin embargo, muestra que los avances en este sentido caminan por angostas vías burocráticas antes de materializarse en hechos concretos y que la velocidad con la que se producen esos esfuerzos unificadores es más lenta de lo que sería deseable. En este caso, se puede afirmar que no hay exceso de velocidad. Podemos circular libremente en toda la Unión Europea, pero sujetos a normativas

diferentes. Vamos a hacer referencia —muy breve— a la legislación de algunos países, con el fin primordial de adivinar la evolución y la tendencia que parecen estar marcando desde hace unos años.

En Alemania la tipificación de las infracciones a la seguridad vial se recogen tanto en el Código Penal como en la regulación administrativa. La Ley de 24 de mayo de 1968 introdujo algunas modificaciones tendentes a despenalizar algunos tipos que pasaron a ilícitos administrativos. No obstante, se sancionan penalmente las conductas creadoras de peligro concreto y abstracto, así como el actuar doloso y culposo. Se tipifica la puesta en peligro de la vida e inseguridad personal, así como las cosas ajenas de notable valor, o la colocación de obstáculos en la vía pública. Se sanciona con penas privativas de libertad: la conducción de un vehículo sin la correspondiente seguridad, como consecuencia de la influencia de bebidas alcohólicas u otras sustancias embriagantes, o por padecer defectos físicos o mentales, o por infracción grave de las reglas de tráfico.

El Código de Circulación francés de 15 de diciembre de 1958, contiene, además de numerosas infracciones administrativas, otras de carácter penal, lo que le otorga cierta autonomía al derecho penal de la circulación. En cuanto a la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, hemos de señalar que su estimación es independiente de las pruebas periciales del alcoholímetro, informe médico, análisis de sangre, etc, que, si bien refuerzan su comisión, lo más importante son los signos externos de comportamiento del conductor. Bien es verdad que el grado de alcoholemia tiene una gran importancia a la hora de calificar la infracción, pues entre 0'8 y 1'2, la infracción es correccional y a partir de dicho porcentaje constituye delito. En ambos casos se produce la suspensión del permiso de conducir. También se consideran delito la huida del conductor que haya causado el accidente, la desobediencia a someterse a la prueba de alcoholemia, la conducción sin haber obtenido el correspondiente permiso, los obstáculos en la vía pública, etc. Entre las sanciones propias de estos ilícitos, figura la suspensión o anu-



lación del permiso y cuando este no se posee, la prohibición de obtenerlo en un tiempo determinado.

El Código Penal italiano no contiene tipificaciones referentes a esta cuestión, si bien están comprendidas en el Código de Circulación de 15 de junio de 1959, reformado por la Ley de 24 de noviembre de 1981. Esta norma ha venido a despenalizar todos aquellos tipos que —contenidos en el Código de Circulación— están sancionados sólo con multa. Esta despenalización ha sido intensa y extensa, si bien, se mantienen supuestos como la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o estupefacientes, omisión del deber de socorro, conducción sin permiso y otros.

Al igual que en estos países, ocurre en Suiza, Austria, Noruega, Suecia, Dinamarca, Bélgica y Holanda, de forma y manera que estas conductas apenas están contenidas en los códigos penales, haciéndolo bien en leyes especiales o en el propio código de circulación. La tendencia, por otra parte, es traspasar los supuestos penales a ilícitos administrativos.

## CONCLUSIONES

Hemos analizado los antecedentes, comentado la actual normativa, y asomado a la legislación extranjera. Pero ¿cuál es la situación real? La doctrina no mantiene unos planteamientos uniformes, existiendo partidarios de una despenalización de estas conductas. Así Silva Melero considera que estos delitos "ofrecen una sustancia penal muy dudosa y probablemente merecerían ser encuadrados dentro del marco del ilícito administrativo". Córdoba Roda es partidario de "reducir el ámbito de las leyes penales en virtud de la supresión de todos o parte de los delitos de riesgo". Rodríguez Devesa, aunque no de forma categórica, afirma que "acaso sería preferible devolver estas infracciones al derecho administrativo".

En sentido contrario, se manifiestan Beristain Ipiña, Cerezo Mir y Muñoz Conde, que basándose en principios ético-sociales defienden la permanencia de estos tipos, propugnando incluso su ampliación.

Postura intermedia mantiene Bueno Arús, al afirmar que "sería adecuado a la política criminal de nuestros días despenalizar en todo o en parte el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, aplicándole únicamente sanciones administrativas". Al amparo del principio de utilidad señala que "sería más adecuado a la "naturaleza de las cosas" construir de manera diversa el delito y la infracción administrativa. Esta última se configuraría como una mera desobediencia a una regla de prevención general y no habría por tanto obstáculo teórico a que se construyera como la conducción con un cierto grado de alcoholemia e impregnación alcohólica. Por el contrario, el delito habría de ser claramente un supuesto de peligro concreto, formulado como la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas que pusiera en peligro concreto la vida o integridad de las personas o la integridad de los bienes".

En sentido semejante se manifiesta Poza Cisneros, para quien "deberían abandonarse al terreno administrativo las infracciones de peligro abstracto y, muy especialmente, la proyectada figura de conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentarias, manteniendo las formas más graves de delito de peligro concreto y prescindiendo de tipos superfluos, pues no hay derecho penal más ineficaz que aquel que se desmesura, castigando nimiedades o administrando mal los recursos ya existentes".

Por nuestra parte, no hemos de olvidar el principio de intervención mínima que ha presidido las últimas reformas y al que se refiere el presente Código. Las garantías constitucionales que amparan a los ciudadanos en el campo administrativo están aseguradas mediante los oportunos recursos.

Como expusimos anteriormente, la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas viene incrementándose anualmente en un 10%, mientras que el número de muertos por accidentes disminuye en los últimos años —excepción hecha del pasado—, luego no estamos alcanzando la finalidad que el derecho penal persigue. Por otra parte, la coordinación entre la actividad jurisdiccional y la administrativa no es todo lo eficaz que sería



deseable, por lo que algunas conductas sobreesididas o absueltas en el campo punitivo, no llegan al administrativo para continuar o iniciar el correspondiente expediente.

Por todo lo anterior, considero como más adecuado y oportuno, reducir los tipos penales, de forma y manera que la conducción con tasas hasta 1'5 fuese infracción administrativa, ya que, de hecho, es lo que viene sucediendo en la mayoría de los Juzgados y Tribunales, y a partir de dicho porcentaje considerar la conducción temeraria, incluyendo en la misma a los conductores homicidas.

Según las estadísticas, los demás tipos apenas si se infringen, por lo que podrían remitirse al Reglamento de Circulación. Ha sido una buena ocasión para afrontar esta reforma en este Código, pero como se indica en él, es un texto vivo, que está abierto a las demandas que la sociedad requiera, en aras de una mayor eficacia y un favorecimiento de los principios de ética-social y convivencia que han de presidir las relaciones ciudadanas.

## OMISION DEL DEBER DE SOCORRO

### Artículo 195

Para completar lo hasta ahora expuesto, nos parece conveniente realizar un comentario —breve— a estas conductas delictivas, sobre todo desde la perspectiva que nos interesa: los accidentes de circulación. Antes de comenzar, queremos dejar constancia del fracaso de nuestra sociedad, cuando es necesario tipificar estos comportamientos. La solidaridad, la ética y la moral, se convierten en papel mojado, cuando hay que acudir a su punición.

En un principio se tipificó como falta en el artículo 583.7: Los que no socorrieren a una persona que encontraren en despoblado, herida o en peligro de perecer, cuando pudiesen hacerlo sin detrimento propio. La pena sería de arresto de cinco a quince días y reprensión privada.

La Ley de 17 de julio de 1951 introdujo el delito de omisión del deber de socorro, en el Título XII "De los delitos contra la libertad y seguridad". A partir de 1963 constituyó el capi-

tulo IV de este título con un solo artículo, el 489 bis.

En la parte específica, que más nos interesa, la Ley de 9 de mayo de 1950 en su artículo 5<sup>º</sup> establecía: El conductor de un vehículo de motor que no auxiliare a la víctima por él causada será castigado con la pena de prisión menor y multa de 1.000 a 100.000 ptas.

La Ley de 24 de diciembre de 1962, que vino a derogar a la anterior, recogió la experiencia acumulada durante estos años, completando y concretando nuevas conductas. Con la denominación de "omisión de socorro" su artículo 7 establecía: "El conductor de un vehículo de motor que pudiendo hacerlo no socorriese a las víctimas causadas con ocasión de la circulación, o quien siendo solicitado para ello no lo hiciere, será castigado con la pena de arresto mayor y multa de 5.000 a 50.000 ptas.

Se aplicará al conductor la pena de prisión menor y privación del permiso de conducir de dos a diez años en caso de que se tratara de víctima causada por él.

Las mismas penas de privación de libertad se impondrán al dueño o usuario de vehículos que no ordenase al conductor que le esté subordinado la prestación de aquel socorro".

Como vimos anteriormente, la Ley de 8 de abril de 1967 acabó con la legislación especial del automóvil y la traspasó al Código Penal. Por esta razón se le dio nueva redacción al artículo 489 bis recogiendo en su párrafo 3.º la peculiaridad de los accidentes de circulación:

*"El que no socorriere a una persona que se hallare desamparado y en peligro manifiesto y grave, cuando pudiese hacerlo sin riesgo propio ni de tercero, será castigado con la pena de arresto mayor o multa de 5.000 a 10.000 pesetas. En la misma pena incurrirá el que, impedido de prestar socorro, no demandare con urgencia auxilio ajeno.*

*Si la víctima lo fuere por accidente ocasionado por el que omitió el auxilio debido, la pena será de prisión menor".*

En el vigente Código Penal (1995) el Título IX se refiere a la "Omisión del deber de socorro" constituyéndolo los artículos 195 y 196.



Este último de nueva redacción y referido al campo sanitario.

Aunque la doctrina no es unánime, consideramos que el bien jurídico protegido es el de la solidaridad humana, encontrándose esta figura constituida por un elemento objetivo y otro subjetivo, consistentes respectivamente en que una persona se halle desamparada en situación de peligro manifiesto y grave y que el agente deje de prestarle auxilio, pudiendo hacerlo sin riesgo propio ni de tercero, de forma y manera, que el peligro a que se refiere el artículo es el potencial y no el real (sentencia de 15-10-73), pues el precepto describe un delito de actividad omisiva creadora de un riesgo y no un delito de resultado, por lo que es absolutamente intrascendente a efectos de calificación cual hayan sido las consecuencias producidas o padecidas por la persona necesitada de auxilio.

Este delito, protector de la seguridad personal que exige la solidaridad humana como exponente de los sentimientos que rigen la convivencia social, exige para su apreciación, según la jurisprudencia (SS. 26-9-74; 30-6-76; 2-11-79) los siguientes elementos: 1.<sup>o</sup> Una conducta abstencionista u omisiva sobre la actividad de socorrer, como sinónimo de prestar ayuda, con dos condicionamientos, uno positivo y otro negativo: a) El positivo, marcado por la presencia de una persona que se hallase desamparada y en peligro manifiesto y grave, debiéndose entender la situación de desamparo, cuando la persona necesita protección independientemente de que existan otras personas además del agente cuya conducta se enjuicia, que puedan protegerla, cuya necesidad no desaparece hasta el momento en que realmente empieza la ayuda, dándose la concurrencia del peligro manifiesto y grave, siempre que la contingencia del daño sea patente o conocida y de cierta importancia o entidad; y b) El negativo, constituido por la ausencia de riesgo propio o de un tercero, como posibilidad de sufrir lesión o perjuicio desproporcionado en relación con la ayuda que necesita la prestación del socorro; 2.<sup>o</sup> Una antijuricidad o repulsa por el ente social, de la conducta omisiva, captada, a través de cuantas circunstancias

concurran en los hechos, mediante una valoración racional que ha de hacerse teniendo en cuenta por una parte el interés o bien que se tutela en el ordenamiento penal, y por otra la lesión susceptible de causarse en los bienes del sujeto activo del delito; 3.<sup>o</sup> Una culpabilidad, constituida no solamente por la conciencia del desamparo de la víctima y la necesidad del auxilio, sino además por la susceptibilidad consciente del deber de actuar, como requisito normativo del autor en los delitos de omisión (S. 23-2-81).

La infracción delictiva a que se refieren los dos primeros párrafos del artículo 195 supone, como notas especiales que la caracterizan, la concurrencia de un dolo específico, integrado por la conciencia de peligro manifiesto y grave y de abandono en que se encuentre la persona necesitada de socorro, y en la falta de prestación del mismo, bien directamente cuando pudiese hacerse por el obligado sin riesgo propio ni de tercero, o demandando con urgencia auxilio ajeno cuando quien debía prestarlo se hallare impedido para hacerlo (S. 19-12-81).

El tipo agravado del párrafo 3.<sup>o</sup> se ha generalizado respecto a sus orígenes, pues habla de accidente —de forma general— tanto si se produce fortuitamente como por imprudencia, sin circunscribirlo al conductor de un vehículo. Este delito constituye una infracción dolosa de comisión por omisión, teniendo su razón de ser en el deber jurídico y moral de prestar auxilio al prójimo que lo necesita por solidaridad humana, y cuando la omisión de tal deber se contrae a la propia víctima causada, se acrecienta la especial antijuricidad en la conducta del agente, dado que la exigencia de actuación y auxilio es superior en su entidad, que cuando se trata de víctima no propia, bastando en aquel supuesto que el culpable capte y se perciba del peligro originado por él al darse cuenta de que existe una persona lesionada a la que deja desamparada y en contingencia grave e inminente de su integridad física, sin hacer nada por remediar la situación, tras producir y conocer el accidente, optando por la conveniencia interesada y egoísta de la huida (SS. 21-5-71; 17-12-71; 16-11-74; 17-11-75; 8-10-76).



Los requisitos exigidos por la jurisprudencia podemos concretarlos: a) Que el agente ocasione una víctima en accidente; b) Que la víctima se encuentre desamparada, en peligro actual, manifiesto y grave; c) Que se omita por el sujeto activo el cumplimiento del deber, no ya sólo ético, sino jurídico de prestar socorro y ayuda a la víctima; d) Que pueda hacerlo sin riesgo propio ni de tercero, y sin encontrarse imposibilitado para ello por cualquier causa justificada; e) Dolo o conciencia de la situación de desamparo, de la gravedad del abandono y voluntad de no prestarle la ayuda más elemental y humanitaria, para paliar o remediar su situación de desamparo. (SS. 30-5-70; 2-11-72; 26-9-74; 23-4, 4-10, 17-11 de 1975; 21-1, 4-3 de 1977; 9-2-78).

Se trata, en este caso, de un subtipo con características propias que le dotan de cierta autonomía, al tratarse de una víctima del accidente ocasionado por el que omitió el auxilio debido, deber de socorro que en el caso de un conductor de un vehículo adquiere acentos de especial antijuricidad, incluso en el campo administrativo, abstracción hecha de la eficacia causal que su auxilio pueda tener en la futura curación del herido, siempre que el mismo no haya muerto instantáneamente, de suerte que la asistencia que puedan prestar otras personas, presentes o no, no exime al especialmente obligado por el deber de socorro y con más motivo si no se da en absoluto tal auxilio de terceros, por lo que, en todo caso, el concepto de persona desamparada que se exige en el tipo básico, ha de entenderse trasplantada a este subtipo.

Para terminar, podíamos afirmar que la "ratio essendi" de este delito, es el evitar que el deseo primario y egoísta de lograr la impunidad se sobreponga a los deberes de humanidad y solidaridad social que exigen prestar auxilio a la víctima de los propios actos, de suerte que para que se produzca el delito que dicho precepto tipifica y sanciona, es menester que el dolo cubra el doble conocimiento de que se ha producido un daño y que la víctima se halla en situación de peligro y desamparo. El delito se centra en el deber de cooperación y ayuda a la propia víctima causada por el autor en toda la extensión que aparezca justi-

ficada, no tratándose de un delito de fuga de éste, sino de una cualificada omisión de socorro.

#### NOTAS

(1) El antecedente lejano de este texto, lo encontramos en el "Reglamento para el servicio de los carruajes destinados a la conducción de viajeros, aprobado por Decreto de 13 de mayo de 1857. La prestación del servicio correspondiente, por la Guardia Civil, fué regulado por orden de 18 de junio de 1857.

(2) Las infracciones al artículo 60.1 de la Ley de Seguridad Vial al conducir sin el preceptivo permiso son las siguientes. Año 1991: 153.819; 1992: 147.832; 1993: 141.784; 1994: 143.400 y 1995: 124.755 (provisional).

(3) Artículo 327

Serán castigados con la multa de tres a seis meses y privación del derecho a conducir vehículos de motor por tiempo de tres meses a tres años.

1º. El que condujere un vehículo de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes que le impidan hacerlo con la necesaria seguridad.

2º. El que condujere un vehículo de motor con grave infracción de las reglas de tráfico, creando un peligro para la vida, la integridad o bienes ajenos.

#### Artículo 328

Será castigado con las penas de arresto de seis a catorce fines de semana o multa de tres a seis meses el que originare un grave riesgo para la circulación rodada o ferroviaria de alguna de las siguientes formas:

1º. Alterando o destruyendo las señalizaciones indicadoras de peligro, de forma que no puedan apercibirse de éstas los conductores.

2º. Colocando obstáculos imprevisibles en la vía o derramando sustancias deslizantes o inflamables.

3º. No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya sido alterada por actos propios del culpable, o éste tuviere por razón de su cargo u oficio obligación de hacerlo.

#### Artículo 329

Serán castigados con pena de prisión de seis meses a dos años o multa de doce a veinticuatro meses los que ordenaren, autorizaren o realizaren el transporte por vías públicas de materiales inflamables, explosivos o tóxicos, incumpliendo cualquiera de las normas establecidas para la seguridad de tales transportes, o lo hicieren por vías que por el tráfico, trazado o dificultad representen un mayor riesgo de accidente, sin haber obtenido una autorización expresa para ello, o incumpliendo las prescripciones de tal autorización.

#### (4). Artículo 357

El que condujere un vehículo a motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas, será castigado con la pena de arresto de ocho a doce fines de semana o multa de tres a ocho meses y, en cualquier caso, privación del derecho a conducir vehículo a motor o ciclomoteres, respectivamente, por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

La negativa del conductor a someterse a las pruebas, dispuestas por los agentes de la autoridad, para la comprobación de los hechos descritos en el párrafo anterior, será castigada, como delito de desobediencia grave, previsto en



el artículo 538 de este Código, sin perjuicio de la responsabilidad en que haya incurrido, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo anterior.

#### Artículo 358

El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiera 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 o ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.

#### Artículo 359

Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o multa de tres a ocho meses el que origine un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:

1º. Alterando la seguridad del tráfico mediante la colocación en la vía de obstáculos imprevisibles, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables, mutación o daño de la señalización o por cualquier otro medio.

2º. No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.

#### Artículo 360

Cuando los actos sancionados en los tres artículos anteriores se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces y Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada, condenando en todo caso al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiere originado.

En la aplicación de las penas establecidas en los citados artículos procederán los Jueces y Tribunales según su prudente arbitrio, sin sujetarse a las reglas prescritas en el artículo 66.

#### Artículo 361

Será castigado con las penas de prisión de uno a cuatro años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotores por tiempos superior a seis y hasta diez años, el que, con consciente desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el artículo 358.

Cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, la pena de prisión será de uno a dos años, manteniéndose el resto de las penas.

#### Artículo 362

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

(5) Gomez Pavón, Pilar: El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes. Madrid, 1985, pag. 88

(6) Anexo al Real Decreto Legislativo 339/1990 de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial.

(7) Real Decreto 13/1992 de 17 de enero. B.O.E. número 27 de 31-1-92

(8) Se faculta a los Ministros de Sanidad y Consumo y del Interior y, en su caso, a los demás Ministros competentes, para regular todo lo relativo a estupefacientes y sustancias psicótropas que puedan influir negativamente en el conductor de vehículos a motor.

(9) Art. 556: Los que, sin estar comprendidos en el artículo 550, resistieran a la autoridad o sus agentes, o los desobedecieran gravemente, en el ejercicio de sus funciones, serán castigados con la pena de prisión de seis meses a un año.

(10) Art. 127: .... Los efectos que se decomisan se venderán, si son de lícito comercio, aplicándose su producto a cubrir las responsabilidades civiles del penado y, si no lo son, se les dará el destino que se disponga reglamentariamente y, en su defecto, se inutilizarán.

#### BIBLIOGRAFIA

ALBACAR LOPEZ.-*Las infracciones penales de tráfico en la doctrina de los Tribunales*. Madrid, 1984

BAJO FERNANDEZ.-*El Proyecto de Código Penal y el artículo 38 de la Constitución*, en "La reforma penal y penitenciaria". Universidad de Santiago, 1980, pag. 464.

BARREIRO.-*Trascendencia del riesgo anormal en la circulación*. "Revista de Derecho de la Circulación", septiembre, 1964.

BELTRAN BALLESTEROS, E.-*Las obstaculizaciones al tráfico*. Examen del art. 340 bis b) del Código español en Delitos contra la seguridad del tráfico. Valencia, 1975

BERISTAIN IPIÑA, A.-*Objetivación y finalismo en los accidentes de tráfico*, en "Cuestiones penales y criminológicas". Instituto Editorial Reus. Madrid, 1979.

El delito de peligro por conducción temeraria. Notas al artículo 340 bis a) (núm.2) en Cuestiones penales y criminológicas, vol. cit.

BUENO ARUS, F.-*La conducción bajo influencia de bebidas alcohólicas en el Código Penal Español*. Jornadas sobre Alcoholemia y su incidencia en la seguridad vial. Madrid, 28-29, septiembre 1984.

CABELLO MOHEDANO.-*Conducción automovilística y prueba de alcoholemia*. Madrid, 1991

CEREZO MIR, J.-*Problemas fundamentales de los delitos contra la seguridad del tráfico*, en "Problemas fundamentales del Derecho Penal". Ed. Tecnos. Madrid, 1982.

El "versari in re illicita" y el párrafo tercero del artículo 340, bis a) del Código Penal español. "Anuario de Derecho penal", 1970, 287 y ss.

Problemas fundamentales de los delitos contra la seguridad del tráfico "Anuario de Derecho penal", 1970, 581 y ss.

COBO DEL ROSAL.-*Significación general del penúltimo párrafo del artículo 340 bis a) del Código penal para los delitos contra la seguridad del tráfico*, en el libro colectivo *Delitos contra la seguridad del tráfico y su prevención*. Universidad de Valencia, 1975, 51 y ss.

CONDE-PUMPIDO FERREIRO, C.-*Las modificaciones introducidas en el tratamiento penal de los delitos de tráfico por la Ley 3/1967, de 8 de abril*, en "RDCir", 1967.

*El tratamiento penal de la conducción peligrosa en la legalidad vigente*, en "RDCir", 1971.

*El delito de conducción bajo influjo del alcohol o drogas*. "Foro Gallego", 1966, 267 y ss.

CORDOBA RODA, J.-*Aspectos político-criminales de los delitos de tráfico*, en "Doctrina Penal", 1978.

*Comentarios al Código Penal*, tomo III, Barcelona, 1978, 1.239 y ss.

DE FRANCISCO LOPEZ.-*La negativa al sometimiento a la prueba de alcoholemia como delito de desobediencia en Escritos jurídicos en memoria de Luis Mateo Fernández*. Universidad de Cantabria.

DEL ROSAL FERNANDEZ, J.-*Meditación crítica sobre la modificación de los delitos de la circulación (Ley de 8 de abril de 1967)*, en "Cosas de Derecho Penal", Universidad Complutense de Madrid, 1973.

ESCRIVA GREGORI, J.M.-*La puesta en peligro de bienes jurídicos en Derecho Penal*. Bosch Casa, Ed. Barcelona, 1976



- GIMENO SENDRA, V.-Valor probatorio de los métodos alcoholométricos, en *La Ley*, 1984.
- GOMEZ DE LIAÑO, F.-La responsabilidad en el uso de vehículo a motor, *Forum*, Oviedo, 1992.
- GOMEZ PAVON, P.-La Jurisprudencia constitucional sobre la prueba de alcoholemia, en *Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales*, 1986.
- El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes*, Bosch, Barcelona, 1992.
- GONZALEZ-CUELLAS GARCIA, A. -Alcoholismo y Derecho Penal, en *Actualidad Penal*, 1990.
- KAISER, G.-Delincuencia de tráfico y su prevención general, traducción y notas de J. M<sup>o</sup> Rodríguez Devesa, Espasa Calpe, Madrid, 1979.
- LOPEZ-MUÑIZ GOÑI.-Derecho y Técnica de la circulación, tomo II, Madrid, 1964, 535 y ss.
- LORENZO SALGADO, J.M<sup>o</sup>.-De los delitos contra la seguridad del tráfico.
- LUZON PEÑA, P.M.-Derecho Penal de la Circulación, Barcelona, 1990.
- MARTIN DEL BURGO.-El delito de conducción de vehículos de motor en estado de embriaguez, "Revista de Medicina Legal", julio-agosto, 1953.
- MIDDENDORFF, W.-Problemas generales de la seguridad del tráfico. Constataciones de orden criminológico, traducción de Gallego Díaz, en "ADPCP", 1978.
- MONZON Y DE ARAGON.-Cincuenta años de doctrina de la Fiscalía del Tribunal Supremo, tomo III, Madrid, 1980.
- MORILLAS CUEVA, L.-Conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas y conducción temeraria (art. 340 bis a), en *Comentarios a la legislación penal*, EDHERSA, Tomo XIV, vol. 1<sup>o</sup>, Madrid, 1992.
- ORTS BERENGUER, E.-Creación de un grave riesgo para la circulación, (art. 340 bis b), en *Comentarios a la legislación penal*, EDHERSA, Tomo XIV, vol. 1<sup>o</sup>, Madrid, 1992.
- POZA CISNEROS, M<sup>o</sup>.-Delitos contra la seguridad del tráfico.
- REYES MONTERREAL.-Comentarios a la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor, Barcelona, 1965.
- RODRIGUEZ RAMOS, L.-"El Vehículo de Motor" en el Código Penal, en "RDCir", 1973.
- Consideraciones sobre la vía pública en las leyes penales*, en el libro colectivo *Delitos contra la seguridad del tráfico y su prevención*, Universidad de Valencia, 1975, 249 y ss.
- RUIZ VADILLO, E.-La incidencia de los vehículos de motor en el Proyecto de Código Penal, en "RDCir", 1980.
- Balance de la Ley del Automóvil*, en el libro colectivo *Los Seguros de Vida y del Automóvil*, Madrid, 1973, 143 y ss.
- SALOM ESCRIBA.-Los delitos de imprudencia y de alcoholemia en la Circulación de vehículos de motor según el Anteproyecto de Código Penal de 1983, "Boletín de Información del Ministerio de Justicia", 25 julio 1984.
- SERRANO HOYO, G.-La nueva regulación de las pruebas de alcoholemia y a su valor probatorio de la Jurisprudencia constitucional, en *La Ley*, 1993.
- VARIOS.-V Curso Internacional de Derecho de la Circulación, Madrid, 1964.
- VIGIER GLARIA, L.F.-El control de alcoholemia con la legalidad vigente, en *Revista de Derecho de la Circulación*, 1991.
- VILLANUEVA Y SANTAMARIA.-Resumen de la jurisprudencia sobre el delito de conducir intoxicado, "Boletín de Información del Ministerio de Justicia", 15 octubre 1967.