

DERECHO PENAL DE LA CIRCULACIÓN: RESPONSABILIDAD Y SANCIÓN PENAL EN LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR

José Andrés Campón Domínguez
Comandante de la Guardia Civil
Licenciado en Derecho
Escuela de Tráfico de la Guardia Civil
Mérida (Badajoz)

SUMARIO: I. Derecho penal de riesgo y de resultado, 1. El principio de culpabilidad en los delitos de resultado, 2. El Derecho penal de la seguridad en la sociedad del riesgo, 3. Tendencias contradictorias en el Derecho penal de la circulación; II. Responsabilidad penal derivada del accidente de tráfico: 1. El concepto de accidente de tráfico, 2. La responsabilidad penal por el resultado producido por hechos de la circulación de vehículos a motor, 3. La imprudencia, 4. La gravedad de la imprudencia, 5. La tipología delictiva según el resultado y la gravedad de la imprudencia, III. Los delitos de peligro en el ámbito de la seguridad vial: 1. El peligro en la circulación de vehículos a motor, 2. El bien jurídico protegido en los delitos contra la seguridad vial, 3. La tipología delictiva del peligro en el Derecho penal de la circulación, 4. Breve comentario de la reciente reforma penal de la conducción temeraria; 5. La omisión del deber de socorro.

I. DERECHO PENAL DE RIESGO Y DE RESULTADO.

Cuando se consulta cualquier manual de Derecho Penal español es habitual que en ellos se encuentre la clásica distinción entre delitos de resultado y delitos de peligro.¹ Mientras en los primeros, el tipo del injusto incorpora la destrucción de un bien jurídico – la vida en el homicidio por imprudencia grave– ; en los segundos, en cambio, no se llega a alcanzar tal destrucción sino que basta con la creación de una situación en la que es probable que ese resultado lesivo se produzca, –la conducción temeraria– .

1. El principio de culpabilidad en los delitos de resultado

En lo que se refiere a los delitos de resultado, un ilustre jurista alemán calificó a la imprudencia como una vergonzante responsabilidad por el azar,² y es que el derecho penal no puede desembarazarse por completo de la idea tradicional de que el resultado exterior ha de desempeñar un papel en la punibilidad. Por este motivo, aun hoy, el Derecho penal trata de distinta forma la misma culpabilidad en una determinada acción en base al diferente resultado causado, lesionando de esta forma el principio de culpabilidad. En esta línea, incluso, puede llegarse a castigar más gravemente la tentativa de un hecho punible que el delito consumado o ver que, frecuentemente, una ligereza en la conducción de vehículos que clama al cielo

¹ RODRIGUEZ DEVESA, José María: *Derecho Penal Español. Parte General*. Edición 13, revisada y puesta al día por SERRANO GOMEZ, Alfonso. Dykinson (1991); MUÑOZ CONDE, Francisco: *Derecho Penal. Parte Especial*. Edición 13ª, Tirant lo Blanch, Valencia (2001). COBO DEL ROSAL, Manuel (Dir), CARMONA SALGADO, Concepción; GONZALEZ RUS, Juan José; MORILLAS CUEVAS, Lorenzo; POLAINO NAVARRETE, Miguel; PORTILLA CONTRERAS, Guillermo: *Curso de Derecho Penal Español. Parte Especial I*. Marcial Pons. Madrid (1996). Pgnas 1037.

² GIMBERNAT ORDEIG, Enrique: *Delitos cualificados por el resultado y causalidad*, Centro de Estudios Ramon Areces, Reimpresión, Madrid (1990). Pgnas 165. Cita un ejemplo propuesto por a Radbuch que dice: “De dos personas que manipulan con fuego con exactamente la misma falta de cuidado y que eran exactamente igual de capaces de prever el daño con que esto amenazaba, será castigado aquel para quien el “capricho” ha querido que se originase un incendio, no la culpabilidad –que en ambos sujetos es la misma-, sino el resultado que, con la misma culpabilidad, unas veces se produce y otras no, es decir, decide el resultado casual”

queda sin castigo porque “las cosas han vuelto a salir bien”, es decir, porque nadie fue lesionado. Puede afirmarse que existe, tan solo, una responsabilidad por el resultado,³ a lo que cabe añadir que en los delitos cometidos por imprudencia el resultado real queda más allá de la culpabilidad.⁴ Frente a esta situación, una importante corriente doctrinal se opone a la punición de las acciones humanas en base, exclusivamente, al resultado cosechado por estas y, en todo caso, a la agravación de las penas a imponer a una determinada conducta cuando se ha producido un resultado no previsible, supuesto este último denominado delito cualificado por el resultado.

2. El Derecho penal de la seguridad en la sociedad del riesgo

En el otro lado del fiel de la balanza aparece la respuesta que el derecho puede ofrecer a la nueva realidad que supone un mundo globalizado con cada vez mayores amenazas para todo tipo de bienes jurídicos, pero especialmente para los más preciados, la vida y la integridad física de las personas. Ha sido un sociólogo alemán el primero en describir sistemáticamente los caracteres de estas sociedades del riesgo, concepto acuñado por él que ha tenido un éxito expansivo más allá de su ciencia.⁵ Ante estos peligros crecientes el Derecho penal se ha visto abocado a una cada vez mayor intervención en ámbitos que hasta el momento le eran completamente extraños, - la energía nuclear, el medio ambiente, el derecho de la circulación-, adelantando las barreras de la protección penal para sancionar, no cuando se haya producido el resultado, en algunos casos terrible, sino cuando el peligro de lesionar el bien jurídico protegido alcanza una probabilidad tan alta que se hace necesario actuar. Esta tendencia se ha denominado bajo el término paraguas de “Derecho penal de la seguridad”.⁶ En ella se agrupan aquellos autores que defienden posiciones que implican la aceptación y defensa de la evolución reciente y actual del Derecho penal cada vez más escorado hacia los delitos de riesgo. Otra corriente, no minoritaria, de la doctrina internacional y patria piensa que, incluso reconociendo este aumento del riesgo global, no existe una legitimación suficiente para conseguir la seguridad mediante el recurso fácil a la legislación penal.⁷

La vía pública, entendida en una acepción amplia, es uno de los lugares donde mejor puede apreciarse el incremento desmesurado del riesgo para las personas y su patrimonio. El Derecho de la circulación es, por lo tanto, un magnífico botón de muestra de la reciente evolución del Derecho penal y de sus tendencias futuras. La creación de los delitos contra la seguridad vial,⁸ como subespecie de los delitos contra la seguridad colectiva, no se ha librado de la polémica doctrinal arriba enunciada. Una parte de la doctrina ha criticado, con el principio de mínima intervención del Derecho penal por bandera, la existencia de los delitos de peligro abstracto por suponer un adelantamiento innecesario e ilegítimo de las barreras de

³ DEL ROSAL FERNANDEZ: *Meditación crítica sobre la modificación de los delitos de la circulación*. Anuario de Derecho penal. (ADP). Madrid. (1968). Págs. 5.

⁴ CERESO MIR: *Problemas fundamentales de los delitos contra la seguridad del tráfico*. Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales. Madrid. (1979). Págs. 596 y ss.

⁵ BECK, Ulrich: *La sociedad del riesgo*, Paidós, Barcelona, (1998), págs. 150

⁶ MENDOZA BUERGO, Blanca: *El derecho penal en la sociedad del riesgo*, Civitas, Madrid, (2001), págs. 125.

⁷ MENDOZA BUERGO, Blanca: *El derecho penal...* (op. cit.), págs. 174.

⁸ La utilización del término seguridad vial, frente al tradicional de seguridad del tráfico, tiene varios motivos: el primero, en español el término tráfico no es unívoco, siendo una inapropiada traducción del término anglosajón “traffic” que tuvo más éxito del preexistente y más correcto “transito”; y segundo, es necesario proceder en esta materia, como en tantas otras, a una homogenización de conceptos y la legislación administrativa y procesal utiliza el término “seguridad vial” que es más exacto que el de “seguridad del tráfico”. Por ejemplo, los peatones no “traficar” por lo que les ampara mejor la seguridad vial que la seguridad del tráfico.

punición del Estado.⁹ Algunos, incluso, han llegado a propugnar su salida del Derecho penal para tener una difícil acogida en el, ya no tan lejano, Derecho administrativo sancionador.¹⁰

3. Tendencias contradictorias en el Derecho penal de la circulación

Recapitulando, tenemos dos tendencias dogmáticas contradictorias entre sí que amenazan con la parálisis de la estructura teórica del Derecho penal y con la ineficacia real de la legislación penal.

Por una parte, se ha constatado una importante corriente de pensamiento dentro del Derecho penal que se posiciona en contra de culpabilizar o sancionar a la persona por el resultado de su conducta, sino que para esta tarea propugna analizar su conducta, en sí misma considerada. Este planteamiento, en la práctica, significa una disminución de las penas de las conductas imprudentes de menor levedad, sea cual sea el resultado por ellas producido. Esta consecuencia se agrava, aun más, por la tendencia de los órganos de instrucción, del Ministerio Fiscal y de la Policía Judicial de considerar masivamente todas las conductas imprudentes, en principio como neutras, para posteriormente calificarlas como imprudencias leves y por lo tanto enjuiciarlas como falta penal con la consiguiente levedad o nulidad de las penas a imponer, en su caso.

Por otra parte, existe una fuerte resistencia a adelantar las barreras del *ius puniendi* del Estado para poder sancionar las conductas que producen un riesgo elevado de causar una lesión de los bienes jurídicos protegidos en base, entre otros argumentos, a la poca base que el desvalor de esta conducta presenta para el Derecho penal. Esta tendencia vacía de contenido los delitos de peligro abstracto y devalúa, considerablemente, los delitos de peligro concreto por la exigencia de criterios y circunstancias muy complejas teóricamente y de difícil aplicación en la praxis cotidiana.

A pesar de las paradojas puestas de manifiesto arriba, el Derecho Penal de la Circulación, denominación que aquí se defiende y propugna como una parte especial de este Derecho, es un campo fecundo para el estudio separado de los delitos de peligro y los delitos de resultado, pero también para comprobar sus intensas relaciones.

II. RESPONSABILIDAD PENAL DERIVADA DEL ACCIDENTE DE TRÁFICO

1. El concepto de accidente de tráfico

Para el Diccionario de la Lengua Española el término accidente presenta dos acepciones: para la primera, sería un suceso eventual que altera el orden regular de las cosas, mientras que para la segunda, sería un suceso eventual o acción de la que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas. El Manual de Investigación de Accidentes de la Escuela de Tráfico de la Guardia Civil realiza una integración de ambas acepciones y define el accidente, genéricamente considerado, como un suceso fortuito o eventual que altera el

⁹ MORILLAS CUEVAS, Lorenzo: *La sanción penal y administrativa de tráfico. Competencias*. En V Jornadas Nacionales de Derecho y Tráfico, Ministerio del Interior (Dirección General de Tráfico), Universidad de Granada (Facultad de Derecho), Granada, (1989), pgnas. 49-79.

¹⁰ QUINTANO RIPOLLES, Antonio: *Derecho Penal común y especial de la Circulación*. V Curso Internacional de Derecho de la Circulación. Madrid. (1963). Págs. 78. RODRIGUEZ DEVESA, José María: *Derecho Penal Español. Parte General...* (op.cit.); CARMONA SALGADO, Concepción: *Curso de Derecho Penal Español. Parte Especial...*(op. cit.).

orden de las cosas, e involuntariamente origina daños en las personas u objetos.

La definición de accidente, como término jurídico, conlleva una serie de dificultades debido a múltiples razones conceptuales e históricas, entre otras destacan: primero, la evolución de los conceptos de caso fortuito y fuerza mayor; segundo, el diferente significado que se otorga al termino en las diferentes disciplinas jurídicas; y tercero, la interrelación del termino accidente en el ámbito jurídico con una especialidad del mismo que es el accidente de tráfico. El accidente, desde la perspectiva penal, es un hecho realizado sin dolo ni culpa.

El concepto vulgar del termino accidente ha tenido una influencia apreciable en la definición de accidente de tráfico, que mayor difusión y éxito presenta entre los componentes de la Agrupación de Tráfico, y según la cual, éste sería un suceso eventual que como consecuencia o con ocasión del tráfico, con la intervención de al menos un vehículo gobernado o no, produce una situación anómala en el normal discurrir de la circulación con el resultado de muerte o lesiones en las personas y daños en las cosas. En esta definición el término eventual se ha introducido para acotar las conductas imprudentes como únicas productoras de los accidentes de tráfico. Hay que hacer notar la contradicción que presenta esta definición según la cual el accidente de tráfico se puede cometer imprudentemente, con el significado que el termino accidente tiene para el Derecho penal, –una acción sin responsabilidad penal al haberse ejecutado sin dolo ni imprudencia–.

La Orden del Ministerio de Relaciones con las Cortes y de Secretaria del Gobierno, de 18 de febrero de 1993, contiene una definición de accidente de tráfico, aunque su ámbito de aplicación sea, exclusivamente, el estadístico. Para esta norma el accidente de tráfico es un hecho que ha de producirse, o tener su origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial¹¹ y resultar a consecuencia de los mismos una o varias personas muertas o heridas o sólo daños materiales, estando implicado al menos un vehículo en movimiento.

No existe un concepto univoco de accidente de tráfico en orden a determinar la posible responsabilidad penal de los implicados en ellos. Con un ejemplo puede comprenderse mejor la anterior afirmación, el supuesto de una persona que intentase asesinar al nuevo compañero sentimental de su ex-mujer, supuesto no infrecuente en la práctica, utilizando para ello su vehículo encajaría perfectamente en la definición normativa, a efectos estadísticos, de accidente de tráfico, aunque penalmente se estaría ante un homicidio doloso o ante un asesinato. Incluso en una rigurosa aplicación de esta Orden Ministerial, el Cuerpo policial competente debería redactar el correspondiente impreso estadístico. Esta conclusión choca con el arraigado concepto asumido de accidente de tráfico. Me atrevo a propugnar que esta denominación, -accidente de tráfico-, desaparezca del encabezamiento de los atestados que se instruyan en esta materia.

En el marco del Derecho Civil, el apartado 1 del artículo 3 del Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, por el que se aprueba el Reglamento sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor (RRCSCVM) establece que “hechos de la circulación”, a efectos de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor y del seguro de suscripción obligatoria, serán *“los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos, como por las vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación,*

¹¹ 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, artº 2 Texto Articulado.

tanto urbanos como interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común”.

Dada la intrínseca relación existente entre el derecho penal de la circulación y el derecho de seguros en el marco de la responsabilidad civil extracontractual es preferible hablar de hechos de la circulación, termino definido y concretado, que de accidente de tráfico, concepto jurídico indeterminado, que solo añade confusión, por más que sea el termino socialmente preferido.

2. La responsabilidad penal por el resultado producido por hechos de la circulación de vehículos de motor

De los hechos de la circulación que tienen un resultado dañoso para las personas o, en su caso, para su patrimonio pueden derivarse tanto responsabilidades penales por delitos dolosos como por delitos imprudentes. A pesar de todo, en el Derecho penal de la circulación la inmensa mayoría de las acciones de las que se deriva un resultado lesivo, y que pueden ser calificadas como hechos ilícitos, son cometidas imprudentemente. Por este motivo en los siguientes apartados se analizarán este tipo de conductas, dejando a un lado las acciones dolosas que utilizando un vehículo como instrumento del crimen atentan contra la integridad física o la vida de las personas y, en determinadas condiciones, contra su patrimonio.¹²

Generalmente, se critican las afirmaciones y conclusiones expuestas en el párrafo anterior en base a argumentos de diversa índole, por este motivo a continuación se expondrá la estadística de homicidios imprudentes cometidos en España según las cifras oficiales facilitadas por el Ministerio del Interior:

DELITOS DE HOMICIDIO IMPRUDENTE							
AÑO	CONOCIDOS			Esclarec. %	DETENIDOS		
	TOTAL	Consumados	Tentativa		TOTAL	Hombres	Mujeres
1998	90	81	9	94,44	92	84	8
1999	72	65	7	95,52	53	43	10
2000	95	86	9	101,12	91	76	15
2001	81	71	10	93,93	64	61	3
2002	106	6	100	100,00	106	88	18
2003	98	81	17	95,75	101	95	6
Total	542	390	152	96,79	507	447	60
Media	90	65	25	96,79	85	75	10

Fuente: Anuarios Estadísticos del Ministerio del Interior (1998-2003).

El cuadro anterior hay que compararlo con la estadística oficial ofrecida por la Dirección General de Tráfico sobre muertos en accidente de tráfico en las vías de uso público:

¹² La Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 2ª, de 29 de mayo de 1997 tiene como objeto un recurso de casación frente a una condena como autor de un delito de asesinato consumado y otro frustrado cometidos por el conductor de un vehículo que a la salida de una discoteca arrolla a varias personas. Y en ella se deja sentada la doctrina de lo que es un ilícito doloso cometido con ocasión de la circulación de aquel que no tendría esta consideración. A título de ejemplo, sería un hecho cometido con ocasión de la circulación el atropellar a personas, con las que se mantiene una enemistad, a la salida de una discoteca, caso de la Sentencia citada.

ESTADISTICA ACCIDENTES DE TRÁFICO				
	Accidentes con víctimas	MUERTOS	HERIDOS GRAVES	HERIDOS LEVES
1998	97.570	5.957	106.713	34.664
1999	97.811	5.738	111.011	31.883
2000	101.729	5.776	122.017	26.764
2001	100.393	5.517	123.003	26.556
2002	98.433	5.347	120.761	26.156
2003	99.987	5.399	124.330	26.305
Total	595.923	33.734	707.835	172.328
Media	99321	5622	117973	28721

Fuente: Anuarios Estadísticos de la Dirección General de Tráfico (1998-2003).

Esta claro que las más de medio millón de personas víctimas de accidentes de tráfico no cuentan como víctimas de un delito en España, creo que este argumento es suficiente para acabar con los atestados de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, y otros Cuerpos de Policía con competencias en la materia, instruidos por accidente de tráfico y comenzar a realizar atestados e imputaciones penales por homicidios imprudentes, y no solo por la causa estadística, sino principalmente por la defensa de los derechos de las víctimas.

3. La imprudencia

La imprudencia tiene su esencia en la voluntad de una conducta peligrosa, viniendo referida por la jurisprudencia como la creación de un peligro jurídicamente desaprobado o, lo que es lo mismo, como la infracción de un deber de cuidado.¹³

Se pueden apreciar, fundamentalmente, en la doctrina dos bloques que tienen diferentes planteamientos sobre la naturaleza de la imprudencia: por un lado, están quienes piensan que la imprudencia tiene una naturaleza no normativa, manteniendo simultáneamente una concepción psicológica de la culpabilidad, siendo la imprudencia –culpa- la segunda forma de la culpabilidad;¹⁴ y por otro lado, se encuentra la doctrina mayoritaria según la cual, la imprudencia tiene una naturaleza esencialmente normativa; y este carácter normativo determina la sustitución de la concepción psicológica de la culpabilidad por una concepción normativa. En esta última posición, la esencia de la imprudencia pasa a ser, la infracción del deber objetivo de cuidado, que en un momento posterior, y por una parte de la doctrina, pasa a denominarse norma de cuidado.¹⁵

La evolución de los requisitos que la doctrina y la jurisprudencia exigen a una conducta, para considerarla imprudente, ha seguido un camino paralelo al del planteamiento de la definición y la naturaleza de la imprudencia. En este punto, hay que hacer referencia a que las dos partes del tipo imprudente, objetiva y subjetiva, hacen preciso realizar una imputación objetiva y otra subjetiva.

En la imputación objetiva hay que determinar si la conducta del agente ha superado la medida de un “riesgo permitido”, en otras palabras, si esta conducta ha creado o aumentado

¹³ Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 2ª, num. 653/94, de 26 de marzo.

¹⁴ La crítica a esta concepción de la culpabilidad, viene determinada por el obstáculo que supone su posicionamiento sobre la posibilidad de incluir en ella la imprudencia, especialmente en su modalidad de culpa inconsciente. Como representantes de esta corriente en nuestro país se puede citar a Rodríguez Devesa, Cuello Calón y Antón Oneca.

¹⁵ Se distingue entre el deber de cuidado –regla técnica- y norma de cuidado –norma penal-.

un riesgo que tiene relevancia penal, al estar prohibido y penado por la ley. La práctica unánimemente de la doctrina piensa que no es suficiente que se determine un nexo causal entre una acción y un resultado para que pueda imputarse éste penalmente a su autor, de esta forma el problema de la relación de causalidad no se presenta sino como una cuestión previa al estudio de la tipicidad penal como imputación normativa de un resultado. La afirmación de que una acción ha causado un resultado no es más, que un presupuesto a partir del cual seguir investigando si al autor de la acción que ha causado el resultado puede imputársele objetivamente el resultado dañoso. Los criterios de atribución objetiva de la conducta para que sea objeto de reproche penal es uno de los campos de debate de la doctrina actual. Finalmente, la mayoría de la doctrina penal entiende que la causación del resultado debe caer dentro de la finalidad de protección de la norma de prudencia que se ha violado.

La imputación subjetiva, con independencia del lugar que cada corriente le atribuya, surge de la previsibilidad, entendida esta no ya como la del hombre prudente y razonable, sino la del sujeto que actúa, teniendo en cuenta su capacidad de prever los acontecimientos y modificar su comportamiento para evitar el resultado.

El delito, por las sucesivas destilaciones a que ha sido sometido por la alambicada dogmática penal, a menudo, se ha convertido en un puzzle, que ha pasado de tener cuatro piezas a cuatro mil. Por este motivo se hace compleja su utilización en la realidad práctica de los Tribunales, por más que estos intentan evolucionar en la terminología y conceptos que utilizan.

La línea jurisprudencial actual del Tribunal Supremo sobre la imprudencia se fundamenta en la infracción del deber de cuidado, concepto al que llena de contenido en base a una serie de criterios variables cogidos de las diversas corrientes doctrinales. Así su jurisprudencia exige que en la imprudencia exista:¹⁶

- a) Una acción u omisión voluntaria, no maliciosa.
- b) Una infracción del deber de cuidado.
- c) Creación de un riesgo previsible y evitable.
- d) Un resultado dañoso derivado en adecuada relación de causalidad de aquella descuidada conducta.

A continuación se desarrolla cada uno de estos requisitos:

a) Una acción u omisión voluntaria, no maliciosa.¹⁷

Para la concepción finalista de la acción humana, formulada por Welzel, ésta consiste en el ejercicio de una actividad final. Para este autor voluntad y finalidad son sinónimas. Este concepto ha sufrido críticas en relación con su capacidad para fundamentar el ilícito penal imprudente, en el que la finalidad de la acción no abarca al resultado. Por eso la doctrina finalista extiende el concepto de acción final, a la conducta que realmente estaba realizando el autor –conducir un vehículo en este caso-, y a los medios elegidos – el vehículo- de tal forma que lo jurídico-penalmente relevante es la forma de la utilización del medio.¹⁸

¹⁶ STS, Sala 2ª, de 29 de octubre de 1994

¹⁷ Las Sentencias de la Sala 2ª del Tribunal Supremo de 16 de mayo de 1988 y de 18 de enero de 1982 catalogan también la acción y omisión como libre y consciente, pero no intencional.

¹⁸ CERESO MIR, José: *Curso de Derecho penal español. Parte General. Teoría jurídica del delito*. Volumen II. 6ª Edición. Tecnos. Madrid. (1998). Págs. 36. Pone como jurídicamente relevante el ejemplo de la velocidad excesiva del autor. Sin que sirva de crítica el concepto adecuado aquí debería ser “la velocidad adecuada”, aun así el ejemplo es magnífico.

Por este motivo con la formula utilizada por el Tribunal Supremo quedarían fuera de la consideración como ilícitos los supuestos en que la acción no sea voluntaria, como en el caso de los actos reflejos o en los que no exista la voluntad por vis física o psíquica o cualquier otra causa que prive al sujeto de su voluntad. El problema de los actos reflejos en la conducción de vehículos, -por ejemplo, en el atropello a peatones-, es importante en cuanto a la consideración como reprochable de algún tipo de maniobra evasiva errónea que haya sido fruto de un acto reflejo.

b) Una infracción del Deber de cuidado.

El deber de cuidado, como declaración general, se encuentra contemplado en el artículo 9 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTCVMSV) que dice en relación con los usuarios y conductores:

- 1. Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan indebidamente la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes.*
- 2. En particular se deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario.*

Para Welzel, el cuidado objetivo, como criterio delimitador del injusto imprudente, es aquel que hubiera empleado “el hombre prudente”, impregnado con un importante componente de previsibilidad y evitabilidad objetivas, a juicio de un observador imparcial que contase con los conocimientos del autor. El cuidado que hace decaer la tipicidad prescribe dejar de realizar el riesgo, teniendo en cuenta los efectos previsibles de una acción para un juicio objetivamente inteligente. De otro parte, limita y complementa ese primer criterio con otro, de carácter normativo, según el cual contrario a cuidado es sólo lo no adecuado socialmente, o sea, lo que excede la medida del riesgo permitido.

De esta forma la jurisprudencia española fue un poco más allá y definió la infracción de la norma de cuidado como el incumplimiento de dos deberes sucesivos:¹⁹ por un lado, el de advertir la inminencia y gravedad del peligro que suscita la propia conducta, y por otro lado, el de comportarse de acuerdo con los requerimientos que la situación de riesgo plantea, esto es, con la diligencia y prudencia exigida por la misma, siendo la gravedad de esta infracción la que abre la posibilidad de que la imprudencia sea calificada como simple o como temeraria

La jurisprudencia entiende que el deber de cuidado puede establecerse en un precepto jurídico o en la norma de la común y sabia experiencia general, tácitamente admitida y guardada en el ordinario y prudente desenvolvimiento de la actividad social.²⁰ Algunos autores han establecido una polémica al considerar que esta definición, que Welzel denominó “tipos abiertos”, lo que hace es crear una norma penal en blanco que se remite para dotarla de contenido a cualquier tipo de reglamentos, poniéndose de esta forma el peligro la correcta aplicación del principio de seguridad.

¹⁹ STS, Sala 2ª, de 16 de mayo de 1988

²⁰ SSTS, Sala 2ª, de 21 de enero y 15 de marzo de 1976.

En el marco de la imputabilidad objetiva se establece que se podrá imputar un resultado a una acción cuando esta sea sometida a dos juicios sucesivos de imputación.

El primer presupuesto imputación es la creación de riesgo típicamente relevante. Los criterios para determinar si un riesgo es típicamente relevante son los siguientes:²¹

- a. Adecuación social.
- b. Riesgo permitido.
- c. Principio de confianza.
- d. Infracción de la norma de cuidado.

El segundo presupuesto consiste en fijar esa relación de riesgo de acuerdo con una serie de criterios de imputación, teniendo en cuenta que como antecedente de la relación de riesgo se ha de tener en cuenta el nexo causal.

- a. Criterio de adecuación (previsibilidad objetiva)
- b. Las conductas alternativas adecuadas a derecho.
- c. Criterio del incremento del riesgo.
- d. Conductas concurrentes de terceros o de la víctima.
- e. Criterio del fin de protección de la norma.

c) Creación de un riesgo previsible y evitable.

Se trata del requisito subjetivo del deber de cuidado que, para una parte de la doctrina se encuentra en la antijuridicidad, y para la mayoría de la doctrina actual se encuentra en la culpabilidad.

Faltaría, por lo tanto, añadir como colofón al tratamiento del riesgo previsible y evitable, el análisis del tipo subjetivo imprudente que se hará de igual forma atendiendo a dos criterios de delimitación.

Por una parte, el criterio de la cognoscibilidad, es decir, el conjunto de conocimientos que tenía, o debía tener, quien lleva a cabo la acción. Como en casos anteriores para delimitar este criterio deben acudir a una serie de teorías o posturas entre las que cabe citar las siguientes:

- a. Previsibilidad objetiva.
- b. Previsibilidad subjetiva.
- c. Deber subjetivo de cuidado.

Por otra parte, hay que tener en cuenta la evitabilidad del resultado. De la misma forma que para el criterio anterior, se han formulado diferentes teorías delimitadoras en referencia a la evitabilidad:

- a. La Teoría del consentimiento.
- b. La Teoría del sentimiento.
- c. La Teoría de la probabilidad.

²¹ JAKOBS, Günther; SUÁREZ GONZÁLEZ, Carlos; CANCIO MELIÁ, Manuel: *La reformulación de la tipicidad a través de la teoría de la imputación objetiva*. Cuadernos de Doctrina y Jurisprudencia Penal. Num. 7. Buenos Aires. Argentina (1996). Págs. 254. En este primer nivel, la imputación de comportamientos, propone cuatro instituciones: riesgo permitido, principio de confianza, prohibición de regreso y competencia de la víctima.

4. La gravedad de la imprudencia

Los criterios para determinar la gravedad de la imprudencia han de tomarse de la índole de las precauciones omitidas y su relación con el grado de probabilidad de producción del resultado, así como del nivel intelectual del autor. Cuanto más alta sea la probabilidad de que por la omisión de una diligencia se produzca el resultado y cuanto mayores sean los conocimientos poseídos por el sujeto, más elevadas eran sus posibilidades para evitar la realización del tipo del injusto, y por lo tanto mayor es la gravedad de su imprudencia.²²

Silvela afirma que comete imprudencia temeraria, -equivalente a grave en la terminología actual-, quien omite aquel cuidado y diligencia, aquella atención que puede exigirse al menos cuidadoso, atento o diligente.

Es constante la jurisprudencia del Tribunal Supremo cuando define la más grave de las imprudencias como la propia de las personas más descuidadas, menos previsoras o abandonadas²³ que revelan una grave indiferencia y el más completo desprecio por la observancia de los deberes de cuidado y actúan sin observar los cuidados más elementales y rudimentarios²⁴ que son exigidos no sólo por las normas jurídicas, sino incluso son tenidos por elementales en el sentir social. También se señala por la Jurisprudencia que a la hora de calificar a la imprudencia como más o menos grave deben ponderarse caso por caso las características de tiempo, lugar y personas.²⁵

Como ejemplos ilustrativos de lo que el Alto Tribunal ha considerado como imprudencia grave se exponen los siguientes casos:

- Conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas.
- Conducir a velocidad excesiva en suelo mojado.
- Conducir un autobús a 100 km/h, sintiendo que le vence el sueño.
- Conducir un vehículo que carece en absoluto de superficie de rodadura, unido a un velocidad de 100 km/h.
- Conducir a elevada velocidad con luces de cruce.
- Adelantar en curva, o en caravana, o en cambio de rasante, o con niebla espesa.
- Invadir la izquierda de la calzada sin visibilidad.
- No detenerse en un stop entrando en la carretera principal sin cerciorarse de que por ésta venía otro vehículo.
- Conducir con un defecto visual grave.

5. La tipología delictiva según el resultado y la gravedad de la imprudencia.

Fruto de las críticas doctrinales a la regulación penal de las acciones imprudentes con resultado de daños materiales o de lesiones leves a las personas, la Ley Orgánica 3/1989, de 21 de junio, actualización del Código Penal, convirtió en impunes penalmente los siguientes hechos:²⁶

²² RODRIGUEZ DEVESA, José Maria: *Derecho Penal Español. Parte General...* (op.cit.), pgnas. 487.

²³ SSTS, Sala 2ª, 4 de marzo de 1963, 24 de enero de 1974

²⁴ SSTS, Sala 2ª, 4 de marzo de 1963, 27 de mayo de 1968, 28 de septiembre de 1968, 7 de marzo de 1980 y 6 de octubre de 1984.

²⁵ JIMENEZ LAFUENTE, Pedro Javier: *Las infracciones penales en el ámbito de la circulación*. I Jornadas de Estudio. El accidente de tráfico urbano y su entorno, Ayuntamiento de Elche, Elche, (1997), pgnas. 202

²⁶ LUZON PEÑA, Diego Manuel: *La nueva regulación de los delitos y faltas imprudentes desde la Ley Orgánica 3/1989*. Revista de Derecho de la Circulación. Madrid. (1992). Pgnas. 3-4.

- a. Las imprudencias de cualquier clase, temerarias o simples, cuyo resultado sea sólo una falta contra las personas, supuesto este antes tipificado como falta.
- b. Cualquier clase de imprudencia, temeraria o simple, que cause daños, aunque en caso de dolo fueran delito, pero de cuantía inferior a la del Seguro Obligatorio.
- c. A la imprudencia simple no antirreglamentaria, que cause cualesquiera daños, aunque sean elevadísimos y rebasen ampliamente la cuantía de aquel seguro.
- d. A la imprudencia simple antirreglamentaria cuando produzca hechos que en caso de dolo serían delitos contra la sociedad o el Estado o contra la propiedad distintos de los daños.

La Ley Orgánica 10/1995, del Código Penal revolucionó la concepción legal de la imprudencia, pasando de ser tratada como un *crimen culpae* a ser una *crimina culposa*.²⁷ La imprudencia puede ser grave o leve, esta última siempre se tipificará como falta, mientras que la grave integra un delito excepto en el supuesto específico que el resultado lesivo sea el contemplado en el artículo 147.2, que constituirá una falta.

Los diferentes ilícitos en los cuales se puede incurrir como consecuencia de un hecho de la circulación pueden clasificarse de acuerdo con el vigente Código Penal de la siguiente forma:

a) Homicidio por imprudencia grave. Se contempla como delito en el artículo 142 CP que dispone que *“el que por imprudencia grave causare la muerte de otro, será castigado, como reo de homicidio imprudente, con la pena de prisión de uno a cuatro años”*.

b) Homicidio por imprudencia leve. Esta penado como falta en el número 2 del artículo 621 *“los que por imprudencia leve causaren la muerte de otra persona, serán castigados con la pena de multa de uno a dos meses”*.

c) Lesiones por imprudencia grave. Contemplado como delito en el apartado 1 del artículo 152 *“El que por imprudencia grave causare alguna de las lesiones previstas en los artículos anteriores será castigado:*

1º) *Con la pena de prisión de tres a seis meses si se tratare de las lesiones del art. 147,1.*²⁸ (Lesión que requiera tratamiento médico).

2º) *Con la pena de prisión de uno a tres años si se tratare de las lesiones del art. 149.*²⁹ (Pérdida o inutilidad de un órgano o miembro principal)

3º) *Con la pena de prisión de seis meses a dos años si se tratare de las lesiones del art. 150.*³⁰ (Pérdida o inutilidad de un órgano o miembro no principal o deformación).

En cambio se tipifica como falta en el número 1 del artículo 621 y se sanciona a *“los que por imprudencia grave causaren alguna de las lesiones previstas en el apartado 2 art. 147, serán castigados con la pena de multa de uno a dos meses”*.³¹

²⁷ El artículo 12 del CP dispone que: *“Las acciones y omisiones imprudentes sólo se castigarán cuando expresamente lo disponga la Ley.”*

²⁸ Art.147.1 El que, por cualquier medio o procedimiento, causare a otro una lesión que menoscabe su integridad corporal o su salud física o mental, será castigado como reo del delito de lesiones con la pena de prisión de seis meses a tres años, siempre que la lesión requiera objetivamente para su sanidad, además de una primera asistencia facultativa, tratamiento médico o quirúrgico. La simple vigilancia o seguimiento facultativo del curso de la lesión no se considerará tratamiento médico.

²⁹ Art. 149 CP: *“El que causare a otro, por cualquier medio o procedimiento, la pérdida o la inutilidad de un órgano o miembro principal, o de un sentido, la impotencia, la esterilidad, una grave deformidad, o una grave enfermedad somática o psíquica, será castigado con la pena de prisión de seis a doce años”*.

³⁰ Art. 150 CP: *“El que causare a otro la pérdida o la inutilidad de un órgano o miembro no principal, o la deformidad, será castigado con la pena de prisión de tres a seis años.”*

d) Lesiones por imprudencia leve. El artículo 621 número 3 dispone que: *“Los que por imprudencia leve causaren lesión constitutiva de delito, serán castigados con pena de multa de 10 a 30 días”*.

e) Daños por imprudencia grave. Se encuentran tipificados en el artículo 267 cuyo tenor literal es el siguiente: *“Los daños causados por imprudencia grave en cuantía superior a 80.000 euros, serán castigados con la pena de multa de tres a nueve meses, atendiendo a la importancia de los mismos”*.

g) Conductas impunes. No se encuentran tipificadas aquellas acciones que sólo tienen como resultado los siguientes:

- a. Lesiones dolosas que son tipificadas como falta del artículo 617 cometidas por imprudencia grave o leve.
- b. Daños superiores a 80.000 euros cometidos por imprudencia leve.
- c. Daños inferiores a 80.000 euros cometidos por imprudencia grave o leve.

³¹ Artículo 147.2. CP: “No obstante, el hecho descrito en el apartado anterior será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o multa de seis a 12 meses, cuando sea de menor gravedad, atendidos el medio empleado o el resultado producido”.

RESPONSABILIDADES PENALES DERIVADAS DE LOS HECHOS DE LA CIRCULACIÓN

RESULTADO	IMPRUDENCIA	ARTÍCULO	ILÍCITO	PENA BASE	PDC VM y C	INHAB.	PROCEDIBILIDAD
Muerte	GRAVE	142	Delito	Prisión 1 a 4 años	1 a 6 años	3 a 6 años	Público
	LEVE	621.2	Falta	Multa 1 a 2 meses	3 meses a 1 año		Semipúblico
Lesiones del art. 149	GRAVE	152.2	Delito	Prisión 1 a 3 años	1 a 4 años	1 a 4 años	Público
	LEVE	621.3	Falta	Multa 10 a 30 días	3 meses a 1 año		Semipúblico
Lesiones del art. 150	GRAVE	152.3	Delito	Prisión 6 m. a 2 años	1 a 4 años	1 a 4 años	Público
	LEVE	621.3	Falta	Multa 10 a 30 días	3 meses a 1 año		Semipúblico
Lesiones del art. 147.1	GRAVE	152.1	Delito	Prisión 3 a 6 meses	1 a 4 años	1 a 4 años	Público
	LEVE	621.3	Falta	Multa 10 a 30 días	3 meses a 1 año		Semipúblico
Lesiones del art. 147.2	GRAVE	621.1	Falta	Multa 1 a 2 meses	3 meses a 1 año		Semipúblico
	LEVE		IMPUNE				
Lesiones del art. 617 5	GRAVE		IMPUNE				
	LEVE		IMPUNE				
Daños mayores a 80.000 €	GRAVE	267	Delito	Multa 3 a 9 meses	-	-	Semipúblico
	LEVE		IMPUNE				
Daños hasta 80.000 €	GRAVE		IMPUNE				
	LEVE		IMPUNE				

Fuente: Derecho Penal de la Circulación. Escuela de Tráfico de la Guardia civil. Mérida.

III. LOS DELITOS DE PELIGRO EN EL ÁMBITO DE LA SEGURIDAD VIAL.

1. El peligro en la circulación de vehículos a motor.

Al igual que otros elementos de la dogmática penal, fue la doctrina alemana la primera en ocuparse de los delitos de peligro, concretamente fue Binding el primer jurista que empezó a tratar los delitos sin resultado, cuya característica es la producción de un peligro que puede devenir lesión, es decir, la creación de un riesgo sin resultado dañoso.³² Las principales concepciones jurídico-penales del peligro podemos agruparlas en tres teorías fundamentales:³³

- La teoría subjetiva concibe el peligro como producto de la imaginación humana. En este caso, no sería más que una mera impresión subjetiva de temor.
- La teoría objetiva considera el peligro como una realidad. Así considerado el peligro sería una probabilidad, que tiene una existencia objetiva, es un ente real, un hecho, y no una mera impresión.
- En la teoría objetivo-subjetiva, el concepto de peligro significa una posibilidad inmediata. Según este punto de vista, consistiría en la probabilidad cognitiva de la producción de un determinado acontecimiento dañoso. Se trata de un juicio fundamentado en la general experiencia, en el conocimiento objetivo de las leyes que regulan los acontecimientos, que expresa el temor fundado e inmediato de la lesión de un bien jurídico.

El peligro consiste en una alteración desfavorable de las probabilidades del riesgo jurídicamente permitido, o con otras palabras, como la lesión potencial de un bien jurídico mediante la perturbación actual de la seguridad por la probabilidad de un daño.³⁴ Hay que señalar la importancia del concepto de probabilidad que cada uno utilice. La mejor descripción de la relación entre el peligro y la probabilidad fue formulada hace ya tiempo por Von Kries, quien afirmó que existe una posibilidad y probabilidad objetiva y, por tanto, un peligro objetivo, sometido a un cálculo estadístico,³⁵ fundado en la experiencia u observación sistemática de los hechos.

En el conjunto de los delitos de riesgo o de peligro, se acostumbra a distinguir entre delitos de peligro concreto y delitos de peligro abstracto. En los primeros, se castiga una conducta en la eventualidad de que sea peligrosa, en los segundos por la probabilidad de que lo sea.³⁶

³² JIMENEZ DE ASUA: *Tratado de Derecho Penal. El Delito, Tomo III*, 2ª Edición, Buenos Aires (1958); GANZENMÜLLER ROIG, Carlos; ESCUDERO MORATALLA, José Francisco; FRIGOLA VALLINA, Joaquín: *Delitos contra la Seguridad del Tráfico*. Bosch. Barcelona. (1997).

³³ JIMENEZ DE ASUA: *Tratado de ... (Op.cit)*; BERISTAIN IPIÑA, Antonio: *El delito de peligro por conducción temeraria*. Revista de Derecho de la Circulación. núm. 6 noviembre-diciembre. Madrid (1970). Pgnas 527-567.

³⁴ BERISTAIN IPIÑA, Antonio: *El delito de peligro...* (Op.cit); RODRIGUEZ DEVESA, José María: *Derecho Penal Español. Parte Especial*. Edición 14, revisada y puesta al día por SERRANO GOMEZ, Alfonso. Dykinson (1991); CONDE-PUMPIDO FERREIRO, Cándido: *El tratamiento penal de la conducción peligrosa en la legalidad vigente*. Revista de Derecho de la Circulación. núm. 1 enero-febrero. Madrid (1971). Pgnas 1-32.

³⁵ RODRIGUEZ DEVESA, José María: *Derecho Penal Español. Parte General...* (op.cit.) (1990), pgnas. 427. Para este autor el peligro abstracto es un peligro estadísticamente demostrado, que se da por consiguiente, en una mayoría de casos, aunque falte en el supuesto concreto.

³⁶ BARBERO SANTOS, Marino: *Contribución al estudio de los delitos de peligro abstracto*. Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales". Tomo 26. Madrid (1973); MENDEZ RODRIGUEZ, Cristina: *Los delitos de peligro y sus técnicas de tipificación*, Madrid, (1993)

En los delitos de peligro abstracto la situación peligrosa es definida por el legislador de acuerdo a los datos de la experiencia, el peligro no es un elemento del tipo sino la razón o motivo que llevó al legislador a incriminar una determinada conducta. En este caso, el legislador parte de una situación que es estadística o comúnmente peligrosa y conmina, sin más, con pena su realización. En estos delitos, el texto legal no menciona de modo expreso el peligro, sino que lo presupone con una presunción iuris et de iure.³⁷

Ya he expresado mi disconformidad con la supuesta diferenciación entre los delitos de peligro abstracto y concreto, por lo que a continuación se expondrán ordenadamente los argumentos que me llevan a mantener esta postura:³⁸

- a. **No existe un peligro puramente abstracto.** Algunos autores italianos, con Antolisei a la cabeza, no aceptan la existencia de un peligro puramente abstracto, pues siempre se requiere un cierto grado de concreción para que se cumpla su razón de ser, la probabilidad de la lesión de un bien jurídico. Coincide plenamente con este planteamiento Bettiol cuando afirma que todo peligro es peligro concreto.³⁹
- b. **Todo peligro es una abstracción,** en cuanto potencialidad y no realidad de lesión. Por este motivo se diferencia entre peligro concreto o efectivo y peligro presunto. Se puede afirmar, de una forma clara y explícita, que en los delitos de peligro concreto el tipo legal menciona de manera expresa el peligro, mientras que en los de peligro abstracto existe una presunción basada en criterios racionales de la existencia de ese peligro. Esta presunción puede establecerse mediante criterios judiciales (el Tribunal Supremo Alemán considera que existe influencia en la conducción cuando la tasa de alcoholemia supera 1 gramo de alcohol en litro de sangre) o mediante criterios legales (en Francia excederse más del doble de la velocidad máxima es delito). Y frente a las críticas formuladas a los delitos abstractos⁴⁰ por afectar al principio de la presunción de inocencia, no creo que se pueda acusar de esto ni al legislador francés ni a los magistrados alemanes.
- c. **Necesidad del fundamento empírico criminológico como base de la Política Criminal.** La probabilidad es un concepto plenamente delimitado por una ciencia, bien sea la Matemática o la Estadística, y cuyo uso por una ciencia Criminológica permitiría determinar y concretar que acciones peligrosas contiene un nivel natural de riesgo de tal magnitud que sea insufrible para la sociedad que ha de sufrirla. Este razonamiento en España, por desgracia, tiene como contrapunto, la ausencia de la Criminología entre las titulaciones plenamente reconocidas, y en los casos de Universidades que emiten una titulación propia, la Criminología todavía sigue bajo la tutela del Derecho Penal. Además, para muchos juristas y, entre ellos, un importante número de penalistas, la probabilidad, al igual que otros conceptos de la ciencia, es como para Tomas las llagas de Jesús, necesitaría tocarlas para creer. De hecho un Magistrado, Reyes Monterreal, decía, ya hace tiempo, que la

³⁷ BERISTAIN IPIÑA, ANTONIO: *El delito de peligro ...* (Op.cit).

³⁸ CAMPÓN DOMÍNGUEZ, José Andrés: *El tratamiento jurídico de la velocidad en el Derecho de la circulación*, XX Jornadas Nacionales de Derecho y Tráfico, Ministerio del Interior (Dirección General de Tráfico, Universidad de Granada (Facultad de Derecho), Granada (2004), p. 269

³⁹ CONDE-PUMPIDO FERREIRO, Cándido: *La naturaleza del tipo de conducción bajo el influjo del alcohol o drogas: los problemas de su evolución legal. El tratamiento penal de la conducción peligrosa en la legalidad vigente*. En Jornadas sobre Alcoholemia y su incidencia en la seguridad vial. CGPJ-DGT. Madrid. (1984). P. 59-69.

⁴⁰ RODRÍGUEZ RAMOS, Luis: *Los riesgos de lo "abstracto" en el Derecho penal (el delito de contaminación ambiental como ejemplo)*. Actualidad Jurídica Aranzadi. Año XIII núm. 574. 24 de abril. Madrid (2003). P. 1-6.

posibilidad o probabilidad, como cuestión de hecho, abrumaría al juzgador a la hora de apreciarla.⁴¹

De nuevo de lo que parece una simple cuestión doctrinal surgen importantes consecuencias para la aplicación de determinados tipos penales por parte de los Tribunales de Justicia. En el caso de la alcoholemia en la conducción de vehículos supone que la deslegitimación de los delitos de peligro abstracto conlleva el correlativo intento de una parte de la doctrina y de la jurisprudencia de configurarlo como un delito de peligro abstracto-concreto, figura intermedia entre uno y otro. Esto significa que se exige prueba de la influencia del alcohol o las drogas en la concreta forma de conducir, -concreción del peligro- y no solo una sintomatología externa que sería una configuración del tipo en base a un peligro abstracto puro. En cambio para quienes defienden la configuración única del concepto, el umbral de peligro penalmente relevante, debe establecerse de forma objetiva, por el legislador o, subsidiariamente, por la jurisprudencia o el criterio de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, en base a estudios específicos multidisciplinares que determinen las tasas de alcohol o drogas en las que el riesgo de sufrir daños se hagan intolerables para la sociedad.

2. El bien jurídico protegido en los delitos contra la seguridad vial

La mayoría de la doctrina jurídica apunta que el bien jurídico protegido en este tipo de delitos es la seguridad del tráfico, como una parcela de la seguridad colectiva. Esta concepción es clave en el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, puesto que de ella arranca toda una línea directriz de la doctrina jurisprudencial mayoritaria.⁴² En efecto, si el bien a preservar fuese la vida, la integridad o bienes de las personas, derivaría la consecuencia de exigirse para la comisión del delito, un peligro concreto y no abstracto.

No obstante, una parte de la doctrina⁴³ matiza lo anterior diciendo que el artículo 379 y siguientes protegen de modo inmediato la vida y la integridad de las personas, es decir, los bienes que son puestos en peligro cuando se efectúa alguna de las conductas tipificadas. En un segundo plano, hay otros intereses amparados, tales como la seguridad de tráfico, pero en un segundo plano.⁴⁴

Desde un planteamiento contrario se puede llegar a la misma conclusión. Distinguiendo entre peligro para la seguridad del tráfico y para la seguridad de las personas y bienes intervinientes en él, debe continuar exigiéndose hoy para que pueda entenderse cumplido el tipo descrito en dicho precepto, que exista constancia de que las bebidas alcohólicas hayan influido en la conducción, es preciso que la influencia cree un riesgo en la circulación.⁴⁵ Estaríamos ante un delito de lesión-peligro,⁴⁶ consistente en un daño efectivo,

⁴¹ REYES MONTERREAL: *Comentarios a la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor*. 2ª Edición. Ediciones Nauta. Barcelona. (1965).

⁴² GÓMEZ PAVÓN, Pilar: *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes*. 2ª Edición, BOSCH, Barcelona (1992). Pgnas 343; CORDOBA RODA: *Comentarios al Código penal*. Tomo III. Barcelona. (1978). Pгна. 1239; RODRIGUEZ DEVESA, José María: *Derecho Penal. Parte especial ...* (op. cit); SERRANO GÓMEZ,

⁴³ ORTS BERENGUER, E.: *Delitos contra la Seguridad del Tráfico*. En VIVES ANTON, T.S (Dir.); BOIX REIG, J; ORTS BERENGUER, E.; CARBONELL MATEU, J.C.; GONZALEZ CUSSAC, J.L.: *Derecho Penal.. Parte Especial*. Edición 2ª, Tirant lo Blanch. Valencia (1996). Pgnas 640.

⁴⁴ La STS de 14 de noviembre de 1978 parece apoyar esta interpretación al exigir una cierta concreción del riesgo, y establecer como bienes jurídicos la vida, integridad o bienes de las personas, si no de una manera única, si por lo menos de forma conjunta con la seguridad del tráfico.

⁴⁵ MUÑOZ CONDE, Francisco: *Derecho Penal. Parte Especial*. Edición 13ª, Tirant lo Blanch, Valencia (2001). Pgnas 1039.

⁴⁶ BERISTAIN IPIÑA, Antonio: *El delito de peligro ...* (Op.cit); BARBERO SANTOS, Marino: *Contribución al estudio de...* (op. cit.).

en una lesión de la seguridad del tráfico, que, como consecuencia, comporta un incremento de la probabilidad de lesionar los bienes particulares intervinientes en el tráfico.

Existe una relación directa entre el bien jurídico protegido, el tipo de peligro que contiene cada uno de los delitos contra la seguridad del tráfico y la concreción de este peligro como conducción que entraña riesgo para la circulación. Así, para quienes entienden que el bien jurídico protegido es la vida y la integridad física de las personas y la indemnidad de sus bienes lo correlativo es dotar al delito de naturaleza de peligro concreto; mientras que para quienes sostienen que el bien jurídico protegido es la seguridad del tráfico la naturaleza del delito es de peligro abstracto.

Es necesario, por ende, definir o precisar el concepto de seguridad vial. Para Del Rosal, es el buen uso y circulación de vehículos de motor protegiendo así la seguridad del peatón, circular respetando las normas técnicas y de prudencia, sin crear perturbaciones o impedir la circulación, de tal forma que el acto de conducir no represente un peligro social. No es la fluidez, ni garantizar el uso común del objeto vial, es la seguridad de los intervinientes en él y sus bienes.

La magnitud del problema y sus nefastas consecuencias, permiten pensar que la protección de la seguridad del tráfico merece una atención que pocos discuten y adelantar las barreras de dicha protección penal al resultado admite pocas argumentaciones en contrario.⁴⁷ Si en algún caso aislado algún autor se pronuncia en contra, lo hace basándose en motivos desfasados, cayendo en el tópico y en lugares comunes –por ejemplo, el problema de la accidentalidad se debe al mal estado de las vías– y con pretensiones de autojustificativas interpretaciones contra legem.

3. La tipología delictiva del peligro en el Derecho penal de la Circulación

La Ley Orgánica 10/95, de 23 de noviembre, del Código Penal, (en adelante CP) en su Libro II dedicado a los Delitos y sus Penas, en el Título XVII que se titula “De los delitos contra la Seguridad Colectiva”, regula en su Capítulo IV los delitos contra la Seguridad del Tráfico. Estos delitos han sido objeto de reforma por parte de la Ley Orgánica 15/2003, de 25 de noviembre, sobre todo en lo que afecta a las penas. La evolución cuantitativa de este conjunto de delitos puede verse en el siguiente cuadro:

DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO							
AÑO	CONOCIDOS			Esclarec. %	DETENIDOS		
	TOTAL	Consumados	Tentativa		TOTAL	Hombres	Mujeres
1998	30018	30013	5	93,47	27250	26623	627
1999	32461	32454	7	95,49	30697	29764	933
2000	30375	30368	7	95,40	29310	28384	926
2001	25543	25538	5	96,95	24622	23872	750
2002	24323	24292	31	97,58	23046	22368	678
2003	21944	21952	12	97,35	18596	17991	605
Total	164664	164617	67	96,04	153521	149002	4519
Media	27444	27436	11	96,04	25587	24834	753

Fuente: Anuarios Estadísticos del Ministerio del Interior (1998-2003).

⁴⁷ KAISER, GÜNTHER: *Delincuencia de tráfico y su prevención general (Investigaciones sobre la criminología y el derecho penal del tráfico)* en Estudios de Psicología Criminal Volumen XIX traducido por RODRIGUEZ DEVESA, JOSE. Espasa-Calpe Madrid (1979). Pgnas 556

a) Delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas.

La redacción actual del artículo 379 del CP es la siguiente:

“El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o multa de seis a 12 meses y, en cualquier caso, privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años”.

Al analizar la conducta típica del delito se puede observar que contiene los siguientes elementos de la acción:

- a. **Conducir.** La conducta típica consiste en dirigir, guiar un vehículo de motor hacia algún sitio, lo cual implica un desplazamiento durante cierto tiempo y espacio.⁴⁸
- b. **Que dicha conducción lo sea de un vehículo de motor o ciclomotor.** El vehículo de motor será aquel que emplee una fuente de energía exógena y mecánica excluyéndose los accionados por energía animal o humana, siempre y cuando sea necesario un permiso de conducción para su manejo sin comprender en éste otra clase de licencias o autorizaciones administrativas. Así, los elementos que forman el concepto serán: 1. Que la fuente de energía sea mecánica; 2. Que sea preciso un permiso para conducir; 3. Que circulen por vía pública.⁴⁹ Si se exige tan solo licencia de conducir se estaría en el supuesto de un ciclomotor.
- c. **Que la conducción se realice por una vía pública.** En cuanto a qué debe entenderse por vía pública, es obligatoria la remisión al artículo 2 de la LTCVMSV. Con ello, debe concluirse que son vías públicas tanto los caminos, carreteras y otras vías de titularidad pública, como aquellos caminos particulares de uso público, de utilización general y que además, sean aptos para la circulación. De esta manera se pone el acento no en la propiedad del lugar, sino en el uso que de él se hiciese. No obstante, los preceptos sobre alcoholemia son aplicables, por disposición del apartado tercero del artículo 1 del RGC, también a terrenos o zonas no aptos para la circulación. Como ejemplo de esto tendríamos el ejercicio del moto-cross por vías de uso público.
- d. **Ingestión de bebidas alcohólicas.** Uno de los medios de probar la ingesta de alcohol, con las garantías que exige el Tribunal Constitucional, es someter al conductor de un vehículo a motor a las pruebas legalmente establecidas. El núcleo de la regulación administrativa de la alcoholemia lo encontramos en la redacción actualizada del artículo 12 de la LTCVMSV, que se titula bebidas alcohólicas sustancias estupefacientes y similares.⁵⁰ La normativa reglamentaria que desarrolla este artículo es el Reglamento General de Circulación en sus artículos 22 a 26.

⁴⁸ GÓMEZ PAVÓN, Pilar: *El delito de conducción bajo la...* (op. cit.).

⁴⁹ GÓMEZ PAVÓN, Pilar: *El delito de conducción bajo la...* (op. cit.).

⁵⁰ Este artículo dispone: “1.No podrá circular por las vías objeto de esta Ley , el conductor de vehículos o bicicletas con tasas superiores a las que reglamentariamente se establezcan de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas.

2. Todos los conductores de vehículos y bicicletas 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.

- e. **Su influencia sobre el organismo y, en su caso, sobre la actividad de conducir.** En España, siempre se han exigido por la doctrina y la jurisprudencia dos requisitos: uno, objetivo, consistente en la ingestión de bebidas alcohólicas; y otro, subjetivo, el inmediato reflejo en la capacidad del conductor.

La determinación del alcance de la expresión legal “influencia” ha sido asimismo objeto de una polémica de importante calado:

Para una tendencia, que podemos denominar objetiva, el tipo existe con la superación de una determinada tasa de alcoholemia que convierte en insoportable el riesgo generado para la seguridad del tráfico al afectar esta ingesta de alcohol a la capacidad del sujeto activo para conducir un vehículo o ciclomotor.⁵¹

Una segunda teoría intermedia sugiere, al menos, constancia de la alteración sufrida en las facultades físicas o psíquicas del mismo.

Otra tercera orientación, algo más exigente considera, en cambio, la repercusión que la correspondiente ingestión haya operado en la forma concreta de conducir de aquél. A favor de esta última interpretación, se muestra la mayoría de la doctrina y la jurisprudencia.⁵²

b) Delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia.

El artículo 380 CP dispone que:

“El conductor que, requerido por el agente de la Autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de los hechos descritos en el artículo anterior, será castigado como autor de un delito de desobediencia grave, previsto en el artículo 556 de este Código”.

Desde la entrada en vigor del Código Penal, en mayo de 1996, se han suscitado numerosas polémicas en relación con este precepto, tanto a nivel constitucional como a nivel procesal y penal. Fue objeto de numerosos recursos de inconstitucionalidad promovidos por diversos órganos judiciales que fueron resueltos en una sola sentencia por parte del Tribunal Constitucional. Es este pronunciamiento se consideraba el contenido de este artículo completamente respetuoso con la Constitución.⁵³

En este caso se está en presencia de un delito de mera desobediencia introducido entre los delitos contra la seguridad del tráfico. Tiene, por lo tanto, una doble naturaleza

Dichas pruebas que se establecerán reglamentariamente y consistirán normalmente en la verificación del aire espirado mediante alcoholímetros autorizados, se practicarán por los agentes encargados de la vigilancia del tráfico. 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.

El personal sanitario, vendrá obligado, en todo caso, a dar cuenta del resultado de las pruebas que realicen a la Autoridad Judicial, a los órganos periféricos de la Jefatura Central de Tráfico y, cuando proceda, a las autoridades municipales competentes.

3. Reglamentariamente podrán establecerse pruebas para la detección de las demás sustancias a que se refiere el apartado primero del presente artículo, siendo obligatorio el sometimiento a las mismas de las personas a que se refiere el apartado anterior”.

⁵¹ La Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 2ª, de 2 de marzo de 1974 fija el grado de hemoconcentración en 0,8 gramos de alcohol por 1000 centímetros cúbicos de sangre, la de 17 de julio del mismo año considera 1,2 gramos por 1000 cc de sangre rebasa “el límite legal tolerado”.

⁵² Por todas, la Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 2ª, de 22 de febrero de 1991.

⁵³ Sentencia del Tribunal Constitucional (STC), Núm. 161/1997, de 2 de octubre

protegiendo el principio de autoridad en el concreto campo de la seguridad vial. Sería una desobediencia grave tipificada en el artículo 556, pero específicamente recogida por el Legislador para los supuestos de pruebas de alcoholemia que pretendan aportar evidencias para investigar o probar la conducta recogida en el artículo 379.⁵⁴

No faltan voces discrepantes en la doctrina que atribuyen al delito previsto en el artículo 380 la naturaleza de genuino delito contra la seguridad del tráfico, y quienes lo consideran, en exclusiva, un delito de desobediencia. En este caso la discusión no es baladí, y tiene una importante consecuencia práctica. Para quienes defienden que se trata de un delito de desobediencia o que se trata de un delito “sui generis” de naturaleza mixta la asistencia de letrado en las diligencias policiales, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 520 de la LECrim, sería obligatoria. En este caso, el derecho de asistencia letrada no es renunciable por el detenido, al quedar excluido de su poder de disposición. Para quienes defienden que se trata de un delito contra la seguridad del tráfico, la asistencia de abogado en las diligencias policiales sigue siendo un derecho renunciable por el detenido. Por este motivo no es de extrañar que el Tribunal Constitucional se incline por la primera solución.

Si se admite que este delito es de naturaleza mixta se debe admitir correlativamente que los bienes protegidos son dos: por un lado, la seguridad del tráfico, y por otro lado, el principio de autoridad.⁵⁵

Se pueden establecer como requisitos de tipicidad del artículo 380 los siguientes:

- a. **Conductor.** Solamente quien ostenta la condición de conductor puede cometer el delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia.
- b. **Requerimiento.** El Tribunal Supremo entiende que este delito puede cometerse solamente en dos de los casos de los cuatro que habilitan a los agentes de la autoridad para realizar el requerimiento. La jurisprudencia⁵⁶ establece que, para que exista delito de negativa a someterse a las pruebas de detección alcohólica del art. 380 CP, el requerimiento debe ser efectuado necesariamente o bien por el supuesto primero, -accidente de tráfico-, o bien por el segundo, -síntomas o hechos que manifiesten la influencia de bebidas alcohólicas-, del artículo 21 del RGC.
- c. **Pruebas legalmente establecidas.** El artículo 796.1.7º de la Ley de Enjuiciamiento Criminal (LECrím) dispone que: *“La práctica de los controles de alcoholemia se ajustará a lo establecido en la legislación de seguridad vial. No obstante, cuando se practicare un análisis de sangre u otro análogo, se requerirá al personal sanitario que lo realice para que remita el resultado al Juzgado de guardia por el medio más rápido y, en todo caso, antes del día y hora de la citación a que se refieren las reglas anteriores”*.
- d. **Negativa.** La negativa conlleva que el requerido no acate el requerimiento realizado para que se someta a las pruebas de alcoholemia legalmente previstas, colocándose ante ellas en actitud de rebeldía o manifiesta oposición, que, por su ánimo de desobedecer lesione sensible e indudablemente el principio de autoridad.

⁵⁴ En tal sentido se pronuncia la STC. Núm. 161/1997, de 2 de octubre.

⁵⁵ SAP Barcelona, Secc. 5ª, de 21 de abril de 1998

⁵⁶ STS, Sala 2, de 22 de marzo de 2002.

- e. **Comprobación de los hechos descritos en el artículo anterior.** La negativa a someterse a la prueba sólo debía ser delito cuando exista convicción, o al menos indicios racionales, de que se conduce en las condiciones enunciadas en el artículo 379, es decir, bajo la influencia de bebidas alcohólicas. Han de existir motivos racionales de que se podría estar cometiendo el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas para que la negativa pueda ser constitutiva de delito, en el resto de los supuestos, esta conducta debe ser objeto de sanción administrativa. Este criterio ha sido el acogido por nuestro Tribunal Supremo en una corta pero clarificadora jurisprudencia.⁵⁷

La jurisprudencia se ha pronunciado sobre “la dependencia del artículo 380 respecto del 379 del Código Penal permite establecer, en orden a fijar los límites entre la sanción penal y la administrativa, los siguientes criterios orientativos: a) la negativa a someterse al control de alcoholemia, en cualquiera de los supuestos previstos en los números 1 y 2 del art. 21 del Reglamento General de Circulación, debe incardinarse dentro del tipo penal del art. 380 del Código Penal; y, b) dicha negativa, en los supuestos de los números 3 y 4 del mismo precepto del Reglamento de Circulación, precisa la siguiente distinción: b.1) si los agentes que pretendan llevar a cabo la prueba advierten en el requerido síntomas de estar conduciendo bajo los efectos de bebidas alcohólicas, y se lo hacen saber así al requerido, la negativa de éste debe incardinarse también en el delito de desobediencia del citado artículo 380 del Código Penal; y b.2) cuando no se adviertan tales síntomas, la negativa del requerido no rebasa los límites de la sanción administrativa [arts. 65.5.2 b) y 67.1 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial].⁵⁸

c) Delito de conducción temeraria.

La redacción actual del artículo 381 del CP es la siguiente:

“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 y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años

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

Ya en 1971, cuatro años después de su introducción en el Código Penal, Conde-Pumpido veía una doble dificultad en el enjuiciamiento de este tipo: primera, la falta de referencias en la hipótesis legal que permita catalogar “a priori” las maniobras que encierran peligro intolerable para terceros, lo que dificulta la determinación de si una maniobra peligrosa cabe o no en esa hipótesis legal; y segunda que esa misma indeterminación es proclive a la creación de criterios dispares frente a hechos análogos, según las normas de experiencia de cada Juez que enjuicie el caso, con la correspondiente tendencia divergente y con riesgo de la seguridad jurídica.

Tres son, en esencia, los elementos que integran la conducta típica del delito que examinamos: la conducción de un vehículo a motor o ciclomotor; que ese acto se lleve a cabo con temeridad manifiesta; y que dicha temeridad ponga en concreto peligro la vida o integridad de las personas.

⁵⁷ STS Sala 2, de 9 de diciembre de 1999 y de 22 de marzo de 2002.

⁵⁸ STS, Sala 2, de 9 de diciembre de 1999.

El primer elemento no presenta diferencia alguna respecto a los tipos tratados anteriormente. Faltaría añadir el requisito de la vía de uso público como lugar para cometer este delito.

En cuanto al segundo, la jurisprudencia de nuestros Tribunales ha venido identificando la temeridad de la conducción con la infracción de las normas sobre seguridad en la circulación. En este sentido, y a título meramente ejemplificativo, se han pronunciado algunas sentencias condenatorias en los siguientes supuestos: adelantamiento indebido en cambio de rasante,⁵⁹ invasión del carril de vehículos que circulan en sentido opuesto,⁶⁰ acto de dormirse durante la conducción,⁶¹ e invasión de un paso de cebra mientras cruzan peatones y conducción a gran velocidad en carretera con curvas sin visibilidad,⁶² entre otras muchas resoluciones.

La figura delictiva contenida en este artículo, conducción con temeridad manifiesta, constituye una clara infracción de peligro concreto, porque la conducción temeraria requiere en cada caso la producción de un riesgo real y efectivo para la vida o la integridad de las personas, aunque se trate de un peligro concreto genérico, pues, a partir de la reforma de 1967, la consumación del delito exige que se acredite la concurrencia de una conducción defectuosa, creadora de un riesgo para terceros indeterminados, es decir, para una colectividad, siendo pues suficiente la existencia de la prueba del peligro, sin necesidad de constatar la identidad de las personas amenazadas.⁶³

d) Delito de creación de un riesgo para la seguridad vial.

La redacción actual del artículo 382 del CP es la siguiente:

“Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o multa de doce a veinticuatro meses 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.”

El tipo del este artículo requiere la producción de determinadas situaciones de riesgo, pero simplemente para la circulación misma, más no de peligro concreto para la vida o integridad de las personas, aunque conlleve la potencial causación de un efectivo perjuicio para dichos bienes jurídicos.⁶⁴

Riesgo equivale aquí a peligro, para el que valen las definiciones aportadas al comienzo del presente epígrafe. Cabe también recordar que el peligro lo es en relación con el bien jurídico protegido, la seguridad vial.

⁵⁹ STS de 9 de febrero de 1990.

⁶⁰ STS de 11 de junio de 1990.

⁶¹ STS de 10 de noviembre de 1990.

⁶² STS de 10 de octubre de 1991.

⁶³ CARMONA SALGADO, Concepción: *Derecho Penal. Parte Especial. Delitos contra la seguridad del Tráfico*. Marcial Pons. Madrid. (1996); GONZALEZ RUS, José: *El art. 340 bis b) del Código Penal. Especial consideración de la responsabilidad penal de las personas obligadas a mantener la seguridad de las vías*. Cuadernos de la Guardia Civil Num. 9. Madrid (1993). Pgnas. 48-63.

⁶⁴ CARMONA SALGADO, Concepción: *Derecho Penal...* (Op. cit.).

Por lo anterior puede concluirse que estamos ante un delito de peligro abstracto,⁶⁵ aunque matizando que el riesgo derivado de las acciones debe alterar la seguridad vial. La ley exige que se altere esta específica seguridad, es decir que se origine peligro para la circulación, y la jurisprudencia añade que la previsibilidad del evento sea notoria y vaya acompañada de la omisión de elementales precauciones.⁶⁶ Así por ejemplo, retirar la señalización indicativa de un restaurante no supone una alteración del tráfico y esta conducta no estaría incluida en el tipo, si lo estaría por el contrario, retirar una señal de stop, -detención obligatoria-, de un cruce.

El número 1 del artículo 382 establece como forma comisiva de este delito, la conducta consistente en alterar la seguridad del tráfico a través de cualquier medio, en general, capaz de provocar el grave riesgo antes referido, si bien, a título meramente ejemplificativo, el citado precepto enuncia de forma expresa tres mecanismos en particular: colocación en la vía de obstáculos imprevisibles, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables, y mutación o daños de la señalización.

El primero de ellos consiste en la ubicación o abandono intencionado de los obstáculos para dificultar el tráfico, siendo válido en principio todo objeto susceptible de resultar imprevisible, esto es, capaz de sorprender a cualquier persona; el citado derramamiento de sustancias comprende todas las que sean idóneas para producir deslizamiento o inflamación en los vehículos; y en cuanto al tercer mecanismo mencionado, la mayoría de la doctrina considera incluidos en esta forma comisiva los actos de modificación alteración o destrucción de las señales que avisan peligro, o bien sólo de las que hacen concreta referencia a la seguridad del tráfico.⁶⁷

El número 2 del artículo 382 contempla el supuesto relativo al no restablecimiento de la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo, comportamiento que implica una previa alteración de la seguridad de la misma, comprendida en el número anterior. Aunque el Código Penal no lo mencione expresamente, la obligación de actuar en este caso sólo comprende a los que jurídicamente hayan contraído por ley o contrato el deber de restaurar las condiciones de la vía y eliminar el grave riesgo que pudiera derivarse para la circulación, al igual que a quienes tengan ese deber como derivado de su función o cargo,⁶⁸ siendo insuficientes los meros deberes morales, de donde puede desprenderse que nos encontramos ante un delito de omisión pura.⁶⁹ Por otra parte, dicha obligación afecta, exclusivamente, a quienes no hayan creado la alteración previa, pues estos últimos responderán, en todo caso, por el número primero del precepto.

e) Delito de conducción homicida.

El artículo 384 CP tiene el siguiente contenido:

“Será castigado con las penas de prisión de uno a cuatro años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a seis y hasta diez años, el que, con consciente desprecio por la vida de los demás, incurra en la conducta descrita en el artículo 381.

⁶⁵ CONDE-PUMPIDO FERREIRO, CANDIDO: *El proyecto de modificación del Código Penal y de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, y su repercusión en el Derecho Penal de Tráfico*. Revista de Derecho de la Circulación. núm. 1 enero-febrero. Madrid (1967). Pgnas 1-18.

⁶⁶ STS de 23 mayo 1996.

⁶⁷ GONZALEZ RUS, José: *El art. 340 bis b) del Código Penal*. ... (op. cit.), pgnas. 48-63.

⁶⁸ CONDE-PUMPIDO FERREIRO, CANDIDO: *El proyecto de modificación ...* (op. cit.), pgnas 1-18.

⁶⁹ GONZALEZ RUS, José: *El art. 340 bis b) del Código Penal*. ... (op. cit.), pgnas. 48-63.

Cuando no se haya 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”.

La Ley Orgánica 3/1989, de 21 de junio, de Actualización del Código Penal introdujo la conducción homicida en el anterior Código penal mediante un nuevo precepto art. 340 bis.d), con el que se tipificó expresamente este comportamiento y le aplicó una pena más grave que a la correspondiente para la simple conducción temeraria. Antecedentes inmediatos de esta regulación fueron las noticias recogidas en los medios de comunicación y en las que se relataban varios accidentes de circulación acaecidos en la primavera de 1988 en los alrededores de Madrid, y concretamente en la autovía de La Coruña, debidos al parecer a que éste era el lugar elegido por muchas personas para realizar «apuestas» consistentes en transitar por el lado contrario a sentido de la marcha a gran velocidad con el coche, esquivando los vehículos que venían de frente. El que salía airoso de la prueba ganaba naturalmente la apuesta. Aunque nunca llegó a probarse que estas apuestas tuvieran realmente lugar, pronto cundió la alarma y noticia de hechos similares en otros puntos geográficos del país convirtieron esa alarma, convenientemente comentada y aumentada por los medios de comunicación, en auténtica preocupación nacional.⁷⁰

El propio Preámbulo de la Ley se expresaba en estos términos: “Recientes experiencias 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 los comportamientos gravemente antisociales que se producen con ocasión de la circulación de vehículos de motor”.

Este delito muestra la existencia de dos subclases de conductas, determinadas por el riesgo resultante: una principal, en el párrafo primero en la que se ocasiona un peligro concreto para la vida o integridad de las personas, y otra subsidiaria, en el párrafo segundo en la que dicha concreción está ausente, por lo que el peligro para dichos bienes es abstracto.

Algún autor ha diferenciado en este caso entre los elementos objetivos del tipo (la acción peligrosa y el resultado de peligro concreto) y los requisitos subjetivos del mismo (el dolo típico y el consciente desprecio por la vida de los demás).⁷¹

Analizado este artículo puede deducirse que existen dos tipos diferentes en el mismo artículo, uno principal, en el párrafo primero y uno subsidiario, en el párrafo segundo. A continuación se analizarán los elementos del tipo principal:

La conducción temeraria de este artículo es coincidente con el elemento objetivo del delito de conducción temeraria del artículo 381 del CP que ha sido tratado arriba, salvo la adjetivación de manifiesta.

El primer párrafo del artículo se refiere a los supuestos en que se haya puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, interpretando a sensu contrario el párrafo segundo. En nada varía este elemento con respecto al elemento analizado en relación con el artículo 381 del CP.

⁷⁰ MUÑOZ CONDE, Francisco: *Derecho Penal. Parte Especial...*(op. cit.)

⁷¹ RAMOS TAPIA, M^a Inmaculada: *Sobre la imputación subjetiva en el delito de conducción temeraria con consciente desprecio para la vida de los demás*. Diario La Ley. Núm. 5069, de 6 de junio. Madrid. (2000).

En cuanto al párrafo segundo aunque el tenor literal dispone que: “Cuando no se haya 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”, este supuesto de delito de peligro abstracto es de dudosa aplicación por varios motivos: primero, la pena correspondiente a este delito es más severa que la correspondiente al resultado que se pretende evitar lo que es contrario a los más elementales principios de una política criminal científica y racional; segundo, es difícil apreciar una conducción temeraria en carreteras desiertas y, además, establecer un elemento subjetivo añadido. Cabría imaginar que aquí podría tener cabida algún supuesto de carrera, con apuestas de por medio, por vías poco transitadas a horas de nulo tránsito, pero si se lee con atención la jurisprudencia sobre este delito se puede inferir que los Tribunales, invariablemente, buscaran indicios y pruebas que le lleve a fundamentar un peligro concreto y aplicar el primer párrafo, o en caso contrario si los conductores eligen vías poco transitadas deducirían que no existe “el consciente desprecio por la vida de los demás”.

Finalmente, es mayoritaria la doctrina que identifica la exigencia típica del consciente desprecio por la vida de los demás con la de una conducta dolosa eventual respecto del resultado de lesión. En general, en los delitos de peligro concreto, en cuanto el resultado de lesión no forma parte del tipo, su realización dolosa no exige más que el conocimiento de la peligrosidad de la conducta y de la puesta en concreto peligro de la vida o integridad de una persona. Es indiferente para la aplicación del tipo de peligro si el autor, además de saber que está poniendo en peligro a una persona, ha previsto o no un eventual resultado de lesión, es decir, es indiferente el tipo de conexión con el resultado lesivo (conocimiento/desconocimiento; dolo/imprudencia). En el caso de la conducción temeraria, el legislador ha distinguido si el autor de la conducta peligrosa actúa con imprudencia o con dolo respecto a los eventuales resultados lesivos. Así, en el artículo 381 se incrimina la conducta del que dolosamente realiza una conducción temeraria con peligro concreto para la vida e integridad de las personas (el llamado dolo de peligro), pero sin dolo respecto a las eventuales consecuencias lesivas, mientras que en el apartado 1 del artículo 384 se castiga, más gravemente, al que realiza la misma conducta objetiva pero con dolo respecto a las eventuales consecuencias lesivas.

4. Breve comentario de la reciente reforma penal de la conducción temeraria

La Ley Orgánica 15/2003, de 25 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en su apartado Centésimo trigésimo cuarto añade un párrafo segundo al artículo 381, con el siguiente texto: “*En todo caso, se considerará que existe temeridad manifiesta y concreto peligro para la vida o la integridad de las personas en los casos de conducción bajo los efectos⁷² de bebidas alcohólicas con altas tasas de alcohol en sangre y con un exceso desproporcionado de velocidad respecto de los límites establecidos*”. En virtud de la Disposición final quinta de la citada ley orgánica, el contenido de este artículo entró en vigor el pasado día 1 de octubre de 2004.

En principio, la utilización de la conjunción copulativa “y” haría pensar que deberían darse las dos conductas simultáneamente: por un lado, la conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas con altas tasas de alcohol en sangre; y por otro, la conducción con un exceso desproporcionado de velocidad respecto de los límites establecidos. De adoptar esta solución interpretativa no se estaría ante una aclaración de términos o ante una agravación de la persecución penal de estas conductas como expresa el legislador en la Exposición de

⁷² Nótese que se utiliza el termino “efectos” que no es coincidente con el termino “influencia” que utiliza el artículo 379 CP. De hecho, el termino “efectos” es más amplio que el de “influencia”, ya que la palabra influencia afectaría tanto a la actividad de conducir como a la de estar mientras que conducir bajo los efectos sería simplemente conducir en un estado tal que fueran visibles los efectos del alcohol o las drogas.

Motivos de la Ley, sino ante todo lo contrario, se estaría ante una restricción absurda de lo que debería entenderse por temeridad manifiesta y concreto peligro para la vida o la integridad de las personas. La reducción al absurdo de esta interpretación, además, puede alcanzarse por la vía de considerar dudoso, cuando no imposible, el cumplimiento simultáneo de ambas condiciones, ya que las personas que presentan altas tasas de alcohol en sangre no tienen tendencia a aumentar su velocidad sino a disminuirla.

Como hemos visto la doctrina y la jurisprudencia considera unánimemente, y así consta en el propio párrafo primero del artículo 381, que el delito de conducción temeraria pertenece a los denominados de peligro concreto. Desde el punto de vista doctrinal, al menos para la corriente mayoritaria en nuestro país, el párrafo agregado por la reforma será ampliamente criticado porque la principal característica de los delitos de peligro concreto es que la concurrencia o no de éste la determina el Juez o Tribunal, frente a los delitos de peligro abstracto en los cuales el peligro viene determinado por el legislador. En este último caso, un sector no poco importante de penalistas, no se conforma con la presunción “ex lege” del peligro y añade como requisito la idoneidad de la acción para conformarlo, de esta forma se ha propugnado una tercera categoría de delitos de peligro, que algunos denominan de peligro hipotético y, la mayoría, delitos de peligro abstracto-concreto.

Solo cabe argumentar a favor de este segundo párrafo del artículo 381 que se trata de un nuevo delito de peligro abstracto creado por el legislador a partir del antiguo y, también vigente, delito de peligro concreto. En todo caso, el criterio del legislador no estaría cerrado, dejando a los jueces o Tribunales, o lo que sería más correcto al Pleno de la Sala 2ª del Tribunal Supremo, la fijación de los criterios cuantitativos de lo que debería entenderse por “altas tasas de alcohol en sangre” y “un exceso desproporcionado de velocidad”. Esta solución pasará por no pocas vicisitudes antes de ver la luz. Como propuesta de lege ferenda, me atrevo a formular, la creación de un delito de peligro abstracto claramente formulado, tanto en el caso del alcohol como en el caso de la velocidad, que se diferencie de las infracciones administrativas muy graves en base a criterios cuantitativos determinados y precisos, tanto en materia de consumo de alcohol como de drogas, como en los supuestos de exceso de velocidad.

Sirva de ejemplo de lo expuesto, el texto del siguiente pronunciamiento del Tribunal Supremo: *“La conducción temeraria es, en principio, un ilícito administrativo que el art. 65.5.2 c) de la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial tipifica como infracción muy grave. No obstante, cuando la temeridad es manifiesta, es decir, patente, clara y con ella se pone en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, el ilícito se convierte en penal y da lugar al delito previsto en el art. 381 CP. Conduce temerariamente un vehículo de motor quien incurre en la más grave infracción de las normas de cuidado formalizadas en la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Siendo así, la temeridad que integra la infracción administrativa es, en principio, la misma que la que integra el delito. La diferencia entre una y otro está en que en el delito la temeridad es notoria o evidente para el ciudadano medio y, además, crea un peligro efectivo, constatable, para la vida o la integridad física de personas identificadas o concretas, distintas del conductor temerario”*.⁷³

⁷³ Fundamento de Derecho Tercero de la Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 2ª, núm. 561/2002, de 1 abril de 2002

RESPONSABILIDAD PENAL POR DELITOS CON TRA LA SEGURIDAD VIAL

DELITO	Artículo	ELEMENTOS	PELIGRO	PENA BASE	RPCVvC
El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o multa de seis a 12 meses y, en cualquier caso, privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años	379	<ul style="list-style-type: none"> • Conducir • Vehículo de motor o ciclomotor • Vía pública • Ingestión de bebidas alcohólicas • Su influencia sobre el organismo y, en su caso, sobre la actividad de conducir 	ABSTRACTO	Prisión 3 a 6 meses (alternativamente multa 6 a 12 meses)	1 a 4 años
El conductor que, requerido por el agente de la Autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de los hechos descritos en el artículo anterior, será castigado como autor de un delito de desobediencia grave, previsto en el artículo 556 de este Código	380	<ul style="list-style-type: none"> • Conductor • Requerimiento • Pruebas legalmente establecidas • Negativa • Comprobación hechos artículo anterior 	ABSTRACTO	Prisión 6 meses a 1 años	No
Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o multa de doce a veinticuatro 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.	382.1	<ul style="list-style-type: none"> • Cualquier persona • Vía pública • Alterar la seguridad del tráfico a través de cualquier medio • Grave riesgo para la circulación 	ABSTRACTO	Prisión 6 meses a 2 años (alternativamente multa 12 a 24 meses)	No
2º No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.	382.2	<ul style="list-style-type: none"> • Persona obligada a reestablecer la seguridad • No reestablecer la seguridad del tráfico • Grave riesgo para la circulación 	ABSTRACTO	Prisión 6 meses a 2 años (alternativamente multa 12 a 24 meses)	No
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 y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años	381.1	<ul style="list-style-type: none"> • Conducir • Vehículo de motor o ciclomotor • Vía pública • Temeridad manifiesta • Concreto peligro la vida o la integridad de las personas 	CONCRETO	6 meses a 2 años	1 a 6 años
En todo caso, se considerará que existe temeridad manifiesta y concreto peligro para la vida o integridad de las personas en los casos de conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas con altas tasas de alcohol en sangre y con un exceso desproporcionado de velocidad respecto de los límites establecidos	381.2	<ul style="list-style-type: none"> • Conducir • Vehículo de motor o ciclomotor • Vía pública • Temeridad manifiesta • Altas tasas de alcohol en sangre • Exceso desproporcionado de velocidad 	ABSTRACTO	6 meses a 2 años	1 a 6 años
Será castigado con las penas de prisión de uno a cuatro años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a seis y hasta diez años, el que, con consciente desprecio por la vida de los demás, incurra en la conducta descrita en el artículo 381.	384 par1	<ul style="list-style-type: none"> • Conductor • Vía pública • Conducción temeraria • Consciente desprecio por la vida demás 	CONCRETO	Prisión 1 a 4 años multa 6 a 12 meses	6 a 10 años
Cuando no se haya 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	384 par2	<ul style="list-style-type: none"> • Conductor y Vía pública • Conducción temeraria • Consciente desprecio por la vida demás 	ABSTRACTO	Prisión 1 a 2 años multa 6 a 12 meses	6 a 10 años

5. La omisión del deber de socorro

Este delito se halla contemplado en el artículo 195 del Código Penal que dispone:

- “1. El que no socorriere a una persona que se halle desamparada y en peligro manifiesto y grave, cuando pudiere hacerlo sin riesgo propio ni de terceros, será castigado con la pena de multa de tres a doce meses.*
- 2. En las mismas penas incurrirá el que, impedido de prestar socorro, no demande con urgencia auxilio ajeno*
- 3. Si la víctima lo fuere por accidente ocasionado fortuitamente por el que omitió el auxilio, la pena será de prisión de seis meses a dieciocho meses, y si el accidente se debiere a imprudencia, la de prisión de seis meses a cuatro años.”*

El bien jurídico protegido en el delito de omisión del deber de socorro es el deber de asistencia a otras personas en supuestos de peligro para su vida o su integridad física. Hay que circunscribir la omisión del deber de socorro a supuestos de peligro grave y manifiesto para la vida e integridad personal.⁷⁴ Este es un delito de carácter formal y de peligro, que no necesita para su consumación la existencia de resultado alguno.⁷⁵

a) Tipo básico: la omisión personal del deber de socorro y la omisión de demanda de auxilio ajeno.

El tipo básico de este delito se encuentra recogido en los apartados primero y segundo del art. 195 del Código Penal, que contienen un delito de omisión propia. No se exige, en consecuencia, la lesión de los valores vida o integridad, sino sólo la ausencia injustificada de ayuda.

Los elementos objetivos que configuran este delito son: la existencia de una persona desamparada, la existencia de un peligro que debe ser manifiesto y grave, la capacidad personal de acción del que tiene la obligación de prestar socorro o solicitar ayuda ajena, y, finalmente, la omisión de la ayuda de forma injustificada.

De un análisis de la jurisprudencia, puede deducirse que una persona se encuentra desamparada cuando no existe alguien que le preste ayuda de modo eficaz y adecuado. Y ha de entenderse que existe “peligro manifiesto y grave” cuando hay riesgo de una lesión grave, sin que sea suficiente un daño mínimo para la integridad del sujeto⁷⁶. Además, el peligro debe ser concreto y actual, es decir, no valorado en abstracto sino en función de las circunstancias reales del caso.⁷⁷

⁷⁴ SSTS de 24 de octubre de 1990 y de 22 de febrero de 1992.

⁷⁵ SSTS de 25 de enero y 11 de julio de 1991.

⁷⁶ Sentencia de la Audiencia Provincial de La Coruña de 23 de noviembre de 1994.

⁷⁷ En la jurisprudencia suele excluirse la existencia de un peligro manifiesto y grave y, por tanto, de desamparo, como ya se ha visto, en los casos de muerte de la víctima (SSTS de 5 de diciembre de 1989, de 24 de octubre de 1990), salvo que el sujeto huya y omita todo auxilio en la errónea creencia de hallarse ante un herido susceptible de socorro cuando una valoración ex-post demuestra que la víctima había fallecido y que, en consecuencia, la ayuda hubiera sido ineficaz, supuesto en el que se ha aplicado la solución del delito imposible (SSTS de 16 de noviembre de 1974, 27 de marzo de 1987, 6 de mayo de 1988, 5 de diciembre de 1989, 8 de marzo de 1990, 20 de diciembre de 1991, 8 de junio de 1992, 13 de diciembre de 1992, 25 de octubre de 1993).

b) Tipo agravado: la omisión del deber de socorro a la víctima de un peligro imprudente o fortuito por el omitente.

Se observa que el apartado tercero del artículo 195 prevé una penalidad diferente, dependiendo de si el peligro es provocado de modo fortuito o de modo imprudente, pero en todo caso se trata de un supuesto agravado con respecto al tipo básico. Los elementos que configuran este delito son idénticos a los mencionados en los dos apartados anteriores del mismo artículo respecto a las características de la vertiente objetiva -sujeto activo, sujeto pasivo y conducta típica.

En torno a la interpretación del término “accidente”, la actual redacción del tipo contiene un delito de omisión propia en el que se sanciona la infracción del deber de ayuda a la víctima de un accidente provocado sin dolo por el omitente. En ningún caso se sanciona la acción que ha generado el peligro, ya sea fortuito o imprudente. Se ha apuntado que el motivo de introducir el término “accidente” en este artículo se debe a que el legislador tenía en mente los accidentes de tráfico. Este puede ser un ejemplo claro de las disfunciones que el uso del término “accidente” produce en el ámbito penal.

La antijuricidad y la carga del desvalor de la conducta se acrecientan, cuando tal omisión se contrae a la propia víctima, “dado que la exigencia de actuación y auxilio es superior a su entidad, bastando que el inculpado se aperciba y capte el peligro ocasionado por él, al darse cuenta que el accidente ha sido una realidad con la contingencia de riesgo para la integridad corporal o para la vida”.⁷⁸

c) Consumación, participación y circunstancias modificativas del tipo.

La consumación del delito de omisión del deber de socorro queda realizada desde el momento en que deja de prestarse el socorro.⁷⁹

Se considera autor a todo el que estando obligado a actuar no preste la ayuda debida.⁸⁰ Entre las circunstancias que pueden atenuar la responsabilidad penal, se ha considerado compatible el delito de omisión del deber de socorro con la atenuante de embriaguez. La jurisprudencia aclara que una cosa es la capacidad de conducir y “otra cosa es la capacidad necesaria para prestar socorro a una persona en peligro manifiesto y grave o de demandar para ello el auxilio ajeno, aptitud esta última mucho más elemental y primigenia, de suerte que debe presumirse en toda persona normalmente imputable, aunque tal imputabilidad se halle en parte disminuida por una embriaguez transitoria con poderío atenuante”.⁸¹

El deber que impone este artículo surge de la existencia de una persona desamparada y en peligro manifiesto y grave, de suerte que el acto de socorro sea potencialmente apto para modificar o influir en el curso del acontecimiento, posibilidad que puede existir aun cuando las lesiones fueren mortales -mientras existe vida perdura el deber de auxilio- pero claudica

⁷⁸ SSTS. 3 de marzo de 1987, 13 de noviembre y 9 de febrero de 1988

⁷⁹ STS 27 de noviembre de 1982.

⁸⁰ SSTS de 24 de febrero de 1975 y 31 de octubre de 1985.

⁸¹ STS de 27 de abril de 1987

este deber cuando las lesiones han provocado la muerte instantánea⁸², o cuando comprueba con exactitud que el accidente está recibiendo ya asistencia correcta y bastante.⁸³ Si el agente se ausenta del lugar omitiendo todo intento de auxilio, creyendo encontrarse ante un hombre grave o moribundo, cuando realmente era ya cadáver, la tentativa imposible se define en todos sus caracteres.⁸⁴ La omisión de todo intento de auxilio sin cerciorarse de si estaba ante un cadáver o un moribundo define en sus caracteres la tentativa imposible.⁸⁵

En diversas sentencias se ha atenuado la pena por existir arrepentimiento espontáneo. La Sentencia contempla un supuesto en el que el procesado, tras oír los gritos de socorro, reemprendió su marcha sin auxiliar, pero más tarde y debido a las sugerencias de su padre compareció ante la guardia civil, lo que facilitó la reparación del daño causado.⁸⁶ Por otro lado, se ha admitido la eximente incompleta de miedo insuperable en un supuesto en el que el sujeto sentía un fuerte temor al fallecido.

d) Situación criminológica de estos delitos

Si consultamos la estadística del Ministerio del Interior veremos que este delito presentaba en los últimos años una clara tendencia a la baja frenada el último año para oscilar alrededor del medio millar de casos. También es reseñable el elevado porcentaje de esclarecimiento de este tipo de delitos, así como el hecho de que por cada once hombres que presuntamente son responsables de este tipo de acciones solo una mujer es acusada por los mismos hechos.

DELITOS DE OMISIÓN DEL DEBER DE SOCORRO							
AÑO	CONOCIDOS			Esclarec. %	DETENIDOS		
	TOTAL	Consumados	Tentativa		TOTAL	Hombres	Mujeres
1998	669	669	0	67,12	265	232	33
1999	619	619	0	70,30	290	261	29
2000	586	586	0	71,28	299	274	25
2001	547	546	1	73,59	268	248	20
2002	477	477	0	73,00	225	207	18
2003	486	485	1	73,09	243	224	19
Total	3384	3382	2	71,06	1590	1446	144
Media	580	579	0	71,06	269	244	25

Fuente: Anuarios Estadísticos del Ministerio del Interior (1998-2003).

La Fiscalía General del Estado en su Memoria del año 2001 correspondiente a los datos del año 2000 afirma que el número de Diligencias Previas abiertas en los Tribunales por el delito de omisión del deber de socorro fue de 467 destacando por su número las siguientes provincias: Barcelona (59), Madrid (39), Alicante (35), y Baleares (35). Como puede observarse existe una discrepancia de 119 casos entre los declarados por el Ministerio y las Diligencias Previas abiertas por este motivo en los Tribunales de Justicia.

⁸² SSTS 23 de octubre de 1981, 27 de noviembre de 1982, 5 de diciembre de 1983, 27 de marzo de 1987 y 25 de octubre de 1993.

⁸³ SSTS de 28 de mayo de 1990 y 22 de septiembre de 1992.

⁸⁴ SSTS de 5 de diciembre de 1989, 8 de marzo de 1990 y 25 de octubre de 1993.

⁸⁵ SSTS de 20 de diciembre de 1991 y 13 de octubre de 1992.

⁸⁶ Ello puede comprobarse en la STS de 11 de junio de 1991. Además también se ha aplicado en las SSTS de 29 de diciembre de 1990 y 10 de marzo de 1993.