

**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**

JUAN JOSÉ GONZÁLEZ RUS

Catedrático de Derecho Penal
Universidad de Córdoba

CONSIDERACIONES PREVIAS

Ya en 1967, Conde-Pumpido (1) advertía que el nº 2 del art. 340 bis b) del Código Penal "plantea sugestivas posibilidades en orden a la tantas veces reclamada responsabilidad por la conducta negligente de los agentes de la Administración, en relación con la buena conservación de la red viaria y a la adopción de medidas para la supresión de los puntos negros". Veintiséis años después el tema sigue siendo tan actual (y en la práctica tan inédito) como entonces (2). Las continuas denuncias sobre los numerosos puntos negros existentes en nuestras vías públicas, que cada año, invariablemente, se cobran numerosas vidas humanas, las deficientes condiciones de trazado, construcción y conservación de muchas carreteras, las carencias de señalización y las más que precarias condiciones de seguridad en que se realizan las múltiples obras que se están llevando a cabo en nuestra red viaria justifican sobradamente el propósito de abordar detenidamente la cuestión ya entonces planteada, tratando de precisar hasta qué punto es posible exigir responsabilidades penales por tales hechos a los encargados del mantenimiento de la seguridad del tráfico.

Si como consecuencia de cualquiera de esas deficiencias se produjeran muertes,

lesiones o daños, no veo dificultad teórica alguna que impida apreciar las correspondientes modalidades culposas; en su caso, en los términos del párrafo tercero del art. 340 bis a). Como recuerda Silva, la incriminación de estos hechos como peligrosos muestra la pretensión del legislador de adelantar el momento de la intervención penal a comportamientos que en realidad podrían considerarse hechos imprudentes no seguidos de resultado lesivo alguno; en definitiva, una especie de "imprudencia sin resultado" (3). La cuestión que aquí trataremos es, sin embargo, distinta: de una parte, si tales hipótesis, sin producir un resultado lesivo concreto, pueden considerarse incluidas dentro de alguno de los supuestos contemplados en el art. 340 bis b), figura de peligro que, como es sabido, contempla las alteraciones de la seguridad del tráfico que originen un grave riesgo para la circulación; de otra, si la eventual responsabilidad criminal es exigible a los funcionarios públicos encargados de vigilar la seguridad de las vías. Para dar contestación a ambas cuestiones lo primero que debe determinarse es si el peligro que puede derivarse de esas circunstancias es de los contemplados en el artículo de referencia y cuáles son los elementos que precisa esta figura delictiva.

EL ART. 340 BIS B) DEL CÓDIGO PENAL

Los elementos fundamentales del artículo 340 bis b) son dos: de una parte, necesariamente, que se origine un grave riesgo para la circulación; de otra, que ese riesgo se haya producido alterando la seguridad del tráfico mediante alguna de las formas previstas en el n° 1, o no restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo, en el n° 2 (4).

LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO EN EL ART. 340 BIS B)

La seguridad del tráfico es el bien jurídico protegido por las figuras delictivas de la sección (5). La razón de que constituya un bien jurídico autónomo es obvia. En la sociedad actual, el tráfico rodado es el ámbito en el que se origina el mayor número de lesiones a bienes jurídicos fundamentales de la persona (vida, salud, patrimonio); circunstancia que convierte a la seguridad de la circulación en presupuesto necesario de la protección material de tales bienes jurídi-

cos. En este sentido, la seguridad del tráfico es, por una parte, en cuanto se garantiza de forma global y generalizada, un aspecto fundamental de la seguridad colectiva; por otra, en cuanto relacionada con intereses personales, una forma media de proteger bienes jurídicos individuales cuya importancia justifica que la intervención penal se anticipe y actúe en el ámbito del tráfico (6). En cuanto bien jurídico autónomo, la seguridad del tráfico es distinta de los bienes jurídicos propios de los sujetos implicados en el mismo (7), por lo que su lesión es diferente y conceptualmente independiente de la que se produce en los bienes jurídicos particulares de los participantes en el tráfico (8).

La pretensión de garantizar un tal bien es ciertamente ambiciosa. Seguridad, en rigor, significa ausencia de peligro y lo normal es, precisamente, que la simple participación en el tráfico suponga de suyo un importante riesgo. En estos casos, la prohibición de poner en peligro bienes jurídicos se ve sustituida por el mandato de limitar el peligro a la medida mínima que es imprescindible para permitir una actividad que resulta útil socialmente. En realidad, lo único que puede hacer la Ley penal es considerar delictivas conductas que incrementan de manera grave el riesgo que es admisible (permitido) dentro del tráfico. En definitiva, sancionar conductas infractoras de la norma objetiva de cuidado y creadoras de un riesgo que suponga aumentar de manera sustancial la posibilidad de que se produzcan lesiones de bienes jurídicos de importancia fundamental para la persona (9). En este sentido, ciertamente menos ambicioso de lo que sugiere la referencia legal, es como hay que entender la seguridad del tráfico que se tutela.

A pesar de que el precepto se refiere en un caso a la *seguridad del tráfico* (n° 1) y en otro a la *seguridad de la vía* (n° 2) ambas expresiones aluden a lo mismo. En el art. 340 bis b), la seguridad va referida directamente a las condiciones de la vía, de manera que lo que se protege es la seguridad del tráfico o de la circulación en cuanto derivada de las condiciones objetivas de la vía necesarias para asegurar un tránsito de vehículos cuyos riesgos no se vean aumentados más allá de los que le son naturalmente inherentes. Ambas expresiones, pues, pueden utilizarse de manera indistinta.

Lo que el precepto sanciona son comportamientos que originan un grave riesgo para la circulación (párrafo inicial), ya mediante una alteración de la *seguridad del tráfico*

(nº 1), ya por incumplir la obligación de restablecer la *seguridad de la vía* (nº 2). Literalmente interpretado, parece, pues, que *grave riesgo para la circulación y alteración de la seguridad del tráfico* (o de la vía, por lo que queda dicho) son conceptos distintos; el primero, en realidad, el efecto creado con la segunda, lo que obligaría a considerar distintas la *seguridad de la circulación*, que sería el bien jurídico realmente protegido, y la *seguridad del tráfico*, que cumpliría una función instrumental respecto de la primera (10).

Sustancialmente consideradas, sin embargo, no se ven cuáles son las diferencias reales que pueden mediar entre *seguridad del tráfico* y *seguridad de la circulación*, puesto que *tráfico* y *circulación* son términos semejantes que hacen referencia a lo mismo: el tránsito de personas y vehículos por las vías públicas o privadas de uso general; sobre todo si se considera, como veremos a continuación, que en el art. 340 bis b) sólo se comprende el relativo a vehículos de motor. En la terminología del Código, por consiguiente, seguridad del tráfico es sinónimo de seguridad de la circulación, por lo que en relación al art. 340 bis b) que ahora nos ocupa, *seguridad del tráfico puede considerarse la expectativa de todo participante en el tráfico de que los riesgos inherentes al mismo no van a verse aumentados como consecuencia de comportamientos que perjudiquen gravemente la seguridad de la vía* (11). Sobre esta base, la particularidad del art. 340 bis b) en relación a las demás figuras delictivas de la sección es que la alteración de la seguridad del tráfico no tiene por qué producirse necesariamente por el conductor de un vehículo, sino que puede ser causada por cualquiera.

Es necesario resaltar, sin embargo, que la circulación a que se refiere el Código penal en el art. 340 bis b) no tiene el mismo contenido que el que se deriva del TALT y el RGCir. En éstos, las previsiones que se contienen afectan a todos los aspectos relacionados con el tráfico y la seguridad vial, resultando aplicables a vehículos de todo tipo, incluidos conductores y ocupantes, peatones y animales, y a los usuarios y titulares de las vías públicas y privadas utilizadas por una colectividad indeterminada de usuarios, y tanto si circula individualmente como en grupo (art. 1 y 2 TALT y 1 RGCir.). La seguridad de la circulación que se tutela penalmente, por el contrario, ha de ponerse en relación con las condiciones de la vía,

quedando limitada al tráfico rodado. Una interpretación distinta desconocería el sentido real del precepto, cuya ubicación sistemática y significado último impide considerar incluidas también alteraciones que supongan un riesgo para el tráfico exclusivo de peatones (12), semovientes o vehículos que no sean de motor (13). En definitiva, la circulación a que se refiere el Código y la seguridad tutelada es la que se guarda relación con el tráfico de vehículos de motor.

De acuerdo con el TALT y el RGCir., el concepto de *vía* comprende "autopistas, autovías, vías rápidas, carreteras convencionales, áreas y zonas de descanso y de servicio, sitas y afectas a dichas vías, calzadas de servicio y a las zonas de parada o estacionamiento de cualquier clase de vehículos; a las travesías, a las plazas, calles o vías urbanas; a los caminos de dominio público; a las pistas y terrenos públicos aptos para la circulación; a los caminos de servicio construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades de sus titulares y a los construidos con finalidades análogas, siempre que estén abiertos al uso público, y, en general, a todas las vías de uso común, públicas o privadas" (art. 1.2 c) RGCir.) (14). En orden a la interpretación del art. 340 bis b), sin embargo, considero que deben quedar fuera del concepto aquellos espacios que cumplen una función complementaria y que tienen más relación con la comodidad que con la seguridad, determinación que deberá hacerse en cada caso (15). El criterio mantenido por un sector doctrinal (16) conforme a la anterior normativa y partidario de comprender las vías de exclusivo uso privado, que no compartí en su momento (17), se ha visto, pues, desmentido expresamente por la nueva normativa administrativa. En todo caso, la opinión contraria desconoce el sentido del precepto y la dimensión colectiva de la seguridad del tráfico, que por definición ha de comprender peligros de carácter general y no de sujetos específicos, cuya lesión, encontrará acomodo en otros preceptos legales.

EL "GRAVE RIESGO" PARA LA CIRCULACIÓN

Riesgo es, en la terminología legal, sinónimo de peligro. Tal es, la probabilidad de que se produzca la lesión de un bien jurídico; en este caso, la seguridad del tráfico, que es —ya se ha dicho— el tutelado en el art. 340

bis b). Conforme a la interpretación literal del precepto, la *alteración de la seguridad del tráfico* (art. 340 bis b), 1ª) produce el *grave riesgo para la circulación*, que es lo que aparece sancionado directamente por el párrafo primero del art. 340 bis b) (... *origine un grave riesgo para la circulación... 1ª Alterando la seguridad del tráfico...*). Con ello, mientras que para la circulación lo que se sanciona es la creación de un riesgo, para la seguridad del tráfico lo que se reclama es su efectiva alteración mediante comportamientos (colocación de obstáculos, derramamiento de sustancias, etc.) que comportan una efectiva lesión de la misma. En rigor, por tanto, habría que entender que es la *lesión de la seguridad del tráfico la que provoca el grave peligro para la circulación*. Sin embargo, como uno y otro concepto son similares, como ya se vio (18), y las consecuencias interpretativas que se derivarían de un entendimiento que los considerara distintos son absurdas, es obligado mantener que el núcleo del injusto viene dado, como veremos, por la *lesión de la seguridad de la circulación o de la seguridad del tráfico*.

La posición mayoritaria considera que el art. 340 bis b) es un delito de peligro concreto (19), referido a la seguridad del tráfico en sí misma y no a los bienes jurídicos personales conectados de manera mediata con ella, que son conceptualmente diferentes (20). Sin embargo, como la seguridad del tráfico que se contempla en el art. 340 bis b) no es sino el conjunto de condiciones que tratan de que no se incremente el riesgo para los bienes personales que se ven implicados en la circulación más allá de lo que es propio de la misma, en realidad, castigar el peligro para la seguridad de la circulación o del tráfico es tanto como sancionar la creación de un riesgo de que se incremente el *riesgo para los bienes jurídicos personales relacionados con la circulación de vehículos de motor*; o lo que es lo mismo: considerar punibles conductas que incrementan la probabilidad de que aumente la probabilidad de que puedan verse lesionados los bienes jurídicos personales involucrados en el tráfico de personas y cosas.

No parece, sin embargo, que en este sentido sea ni legal ni político-criminalmente aceptable, en la medida en que lleva la intervención penal a límites intolerables, sancionando el *peligro de creación de un peligro*. Por eso, en realidad, el art. 340 bis b) debe interpretarse como un delito de *lesión de la seguridad del tráfico*, puesto que sólo el

efectivo menoscabo de ésta, como por lo demás exige expresamente el precepto (*alterando la seguridad del tráfico*), determina un peligro mediato para los bienes jurídicos personales relacionados con el tráfico (21). Así se deduce del propio art. 340 bis c), que al disponer la aplicación tan sólo de la infracción más gravemente penada, contempla únicamente la posibilidad de *riesgo prevenido* —que daría lugar a la modalidad de delito contra la seguridad del tráfico que corresponda— y un *resultado lesivo* —concreción directa del riesgo creado y susceptible directamente en la figura de delito que tutela los bienes jurídicos personales afectados: homicidio, lesiones—, situándose al margen de la lógica *peligro de creación de un peligro* a que conduciría la interpretación literal del precepto y el entendimiento del art. 340 bis b) como un delito de peligro para la seguridad del tráfico (22).

Desde la perspectiva del bien jurídico seguridad del tráfico, el art. 340 bis b) es, pues, un delito de lesión; es de peligro, en cambio, respecto de los bienes personales relacionados con el tráfico. Más exactamente, cabría decir que en lo que hace a éstos es un delito de peligro abstracto (23), puesto que no se requiere como resultado de la conducta de alteración de la seguridad del tráfico la proximidad o la inminencia de una lesión de los bienes jurídicos personales de los usuarios de la vía. Por el contrario, basta con la realización de un comportamiento que al afectar a la seguridad de la circulación o del tráfico determina un peligro abstracto, pero real, en la medida en que *ex ante* la conducta es peligrosa para los mismos al aumentar la probabilidad de que puedan verse lesionados, aunque no se ponga en peligro a ninguna persona concreta (24). De esta forma, el delito existe aunque no lleguen a pasar usuarios por la vía afectada o, si haciéndolo, no sufren lesión alguna.

Como quiera que el tráfico, en sí mismo, comporta un riesgo para quienes participan en él, la probabilidad a que se hace referencia es —como ya se dijo— la de producción de un riesgo no permitido. Ha de tratarse, por tanto, de conductas infractoras de la norma de cuidado, puesto que aquellas que se produzcan de acuerdo con la misma, aunque supongan una creación de riesgo grave, escapan a la consideración penal. El conocimiento de las previsiones que en cada caso establecen las normas específicas (TALT, RGCir., LC y CCir. y RGCarts. en lo que han quedado en vigor) será, por tanto,

de fundamental importancia para la aplicación del precepto.

El riesgo para la circulación ha de ser grave, es decir, de considerable importancia y entidad. Conforme a la interpretación propuesta, la gravedad viene dada por el grado de probabilidad de que se produzca la lesión o el menoscabo de los bienes jurídicos personales conectados mediatamente con la seguridad del tráfico. Sólo serán graves las alteraciones que supongan una modificación sustancial de las condiciones de la vía que pretendan evitar los riesgos para los bienes jurídicos de los participantes en el tráfico, capaces de incrementar de manera importante la probabilidad de que se produzcan lesiones de los mismos (25). En definitiva, crear una situación en la que, por alterar los presupuestos objetivos de la vía que tratan de garantizar una circulación sin riesgos, resulte altamente probable la lesión de los intereses personales o patrimoniales de quienes puedan ser partícipes en el tráfico. A mi juicio, no es necesaria la inminencia del peligro, como se ha exigido en alguna ocasión (26). En cualquier caso, no es suficiente la simple incomodidad para los usuarios, sino que es preciso el incremento del riesgo (27).

CONDUCTAS CAPACES DE PRODUCIR LA ALTERACIÓN DE LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO (ART. 340 BIS B) 1º)

La alteración de la seguridad del tráfico que requiere el nº 1 del precepto hace referencia a la modificación de las condiciones anteriores a la realización de la conducta, que ha de consistir precisamente en alguna de las modalidades que se explicitan. Por lo general, la conducta de alteración se producirá directamente sobre la propia vía (colocación de obstáculos, derramamiento de sustancias y daño de la señalización); sin embargo, la admisión de *cualquier medio* abre la posibilidad a alteraciones que tienen su origen fuera de ella. Lo decisivo es que la alterada sea la seguridad de la vía, aunque la fuente del peligro se encuentre fuera de ella, resultando indiferente —ya se ha dicho— que lleguen o no a pasar usuarios por la vía pública.

La *colocación de obstáculos* en la vía pública es la primera forma de alterar la seguridad de la vía. Obstáculo es todo objeto abandonado o colocado de propósito para dificultar el tráfico (28) (art. 4 RGCir.). Su

existencia ha de ser imprevisible, es decir no esperada, y capaz de sorprender a un individuo medio (29). La cuestión de si son posibles los objetos móviles (carruaje que se traslada lentamente) me parece resuelta por el propio precepto. Lo importante es que efectivamente resulte un impedimento que cause un grave riesgo para la seguridad del tráfico; si es así, resulta indiferente su carácter fijo o móvil (30). En todo caso, no hay grave riesgo si la alteración está convenientemente señalizada (31) (art. 5 RGCir.); cuestión sobre la que volveremos más adelante (32).

El *derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables* comprende las sustancias que son capaces de producir el efecto de deslizamiento o inflamación en los vehículos (33). Derramamiento significa dejar caer, verter o arrojar, precisión que tiene importancia a la hora de analizar si integra el delito el empleo de, *v. gr.*, pinturas deslizantes en la señalización horizontal, o asfaltos deslizantes en mojado (34).

En la referencia a la *mutación o daño de la señalización*, la doctrina venía considerando incluida la modificación, alteración o destrucción de las señales avisadoras de peligro (35). Más exacto, me parece, sin embargo, limitar las señales afectadas a las que hagan referencia concreta a la seguridad del tráfico, que no son exactamente las mismas que las de peligro (36). Excluidas por razones obvias las señales y órdenes de los agentes de circulación, dentro de ellas deben acogerse (art. 133 RGCir.): las circunstancias que modifiquen el régimen normal de utilización de la vía (balizamientos, barreras, paneles direccionales, luces, banderas; art. 144 RGCir.), los semáforos (artículos 145 y ss. RGCir.), las señales verticales de circulación (art. 149 y ss. RGCir.) y las marcas viales (marcas blancas longitudinales o transversales, señales horizontales de circulación y otras señales, art. 166 y ss. RGCir.). No todas, sin embargo, porque la alteración de la seguridad del tráfico que debe producirse como consecuencia del daño a la señalización ha de ser capaz de generar un *grave riesgo* y no cabe duda de que la manipulación de alguna de las señales incluidas en esas categorías, aun siendo la advertencia de peligro, de obligación, establecimiento de prioridades o prohibiciones no son capaces siempre de provocar ese efecto. No provoca el riesgo prevenido la alteración de señales que advierten sobre circunstancias de la vía apreciables de manera directa por

el usuario (firme irregular, subida con fuerte inclinación, gravilla suelta, viento lateral), o aquellas cuya falta no incide necesariamente en la seguridad de la circulación (fin de limitaciones o prohibiciones, indicaciones de estacionamientos en vías urbanas, zona azul, prohibiciones acústicas, indicaciones de localización y orientación, señales de servicio, etc.).

Por la misma razón, no creo que sea correcto excluir de antemano la alteración de las señales de indicaciones generales y de carriles (art. 158 y ss. RGCir.), puesto que algunas de ellas advierten sobre determinadas circunstancias o características de las vías públicas que pueden resultar de importancia fundamental para la seguridad del tráfico (fin de autopista, calzada sin salida, fin de circulación paralela, velocidad máxima recomendada, frenado de emergencia, etc.). La determinación de qué señales están incluidas en la referencia típica, por tanto, no puede establecerse de manera general, sino que habrá de hacerse en el caso concreto, en atención a la incidencia que tiene sobre la seguridad del tráfico y la importancia del riesgo que puede derivarse de su ausencia o manipulación.

La sustracción de las señales, no mencionada expresamente (37), comporta siempre una mutación de la señalización, por lo que no parece necesario tener que acudir para acogerlas a las alteraciones que se produzcan por cualquier medio. Valen para ellas las indicaciones que quedan hechas respecto de su incidencia para la seguridad del tráfico (38).

La mención de *otros medios* confirma que la enumeración anterior era *ad exemplum* y que cualquier procedimiento que sea capaz de provocar el grave riesgo para el tráfico que se requiere es capaz de integrar la hipótesis delictiva. Entre ellos puede incluirse las perturbaciones electromagnéticas, ruidos, gases, contaminantes de cualquier género y humos derivados de la incineración de vertederos próximos a la vía (art. 7 RGCir.) o de la quema de rastrojos o vegetación próxima a la calzada.

LA COMISIÓN CULPOSA DEL DELITO

La posibilidad de comisión culposa es discutida por la doctrina (39). El argumento de que las infracciones administrativas paralelas sólo se castigan si son voluntarias (dolosas) y sería un contrasentido que esas mismas conductas pudieran ser castigadas a título culposo en el Código Penal (40) no

creo que pueda ser mantenido actualmente, puesto que en la legislación de tráfico se sancionan por lo general tanto las infracciones dolosas como las culposas. En realidad, la única diferencia que puede encontrarse entre las infracciones administrativas y el delito del 340 bis b) se encuentra en la gravedad del peligro creado con la conducta.

El art. 65 TALT declara infracciones simplemente a "las acciones u omisiones contrarias a esta Ley o a los reglamentos que la desarrollan", considerando incluso como graves supuestos culposos como la "conducción negligente o temeraria" (art. 65.4 TALT), sin que de la descripción de supuestos calificados como infracción se derive la voluntad de sancionar sólo los casos intencionales; antes al contrario, parece darse por supuesto que ése es un elemento que en cuanto tal no define la tipificación de la infracción, aunque la intencionalidad o la entidad de la imprudencia puede operar como uno de los factores de la "gravedad y trascendencia del hecho" que se han de tomar en cuenta para graduar la sanción (art. 69 TALT) (41).

En efecto, en el TALT se prevén como infracción grave supuestos semejantes a los que contempla el art. 340 bis b) ("paradas y estacionamientos en lugares peligrosos o que obstaculicen gravemente el tráfico... realización y señalización de obras en la vía sin permiso y retirada o deterioro a la señalización permanente u ocasional" (art. 65.4), considerándose muy graves "cuando concurren circunstancias de peligro por razón de la intensidad de la circulación, las características y condiciones de la vía... o cualquier otra circunstancia análoga que pueda constituir un riesgo añadido y concreto al previsto para las graves en el momento de cometerse la infracción" (art. 65.5). Frente al art. 340 bis b) que requiere un *grave riesgo*, la normativa administrativa se contenta con "circunstancias de peligro" o un "riesgo añadido y concreto", debiéndose establecer en ese aspecto la diferencia entre unas y otras (42). Siendo así, no se ve qué inconveniente impide el castigo de la comisión culposa, aunque político-criminalmente resulte más conveniente mantener que debería sancionarse únicamente la forma dolosa.

NO RESTABLECER LA SEGURIDAD DE LA VÍA (ART. 340 BIS B) 2º)

La utilización del término *restablecer* en el nº 2 hace que se considere presupuesta una

previa alteración de la seguridad de la vía que causa un grave riesgo para la circulación, tal como exige el párrafo inicial del precepto. La alteración de la seguridad de la vía ha de ser, por tanto, de las que reúnen los requisitos necesarios para subsumirse en el nº 1, en el que, como hemos visto, se comprende cualquier supuesto capaz de originar el grave riesgo requerido, cualquiera que sea el procedimiento utilizado. Ello no significa, sin embargo, que la alteración haya de ser necesariamente típica por el número primero. Una interpretación de este tipo restringiría excesivamente el ámbito de aplicación del precepto, que no podría abarcar las alteraciones fortuitas o debidas al uso y que aún no siendo incluibles en el apartado primero sí pueden generar la obligación de actuar para restablecer la seguridad de la vía. Lo importante es que, cualquiera que sea la causa, la seguridad esté alterada y que de esta alteración se derive un grave riesgo para la circulación.

Sólo realizan el delito, sin embargo, quienes están obligados a actuar, debiendo entenderse por ello la existencia de una obligación jurídica, nacida de la ley o del contrato, que impone el deber de restaurar las condiciones de la vía y eliminar el grave riesgo para la circulación (43). En este sentido, debe recordarse que el art. 10.3 del TALT y el 5.1. del RGCir. establecen que "quienes hubieran creado sobre la vía algún obstáculo o peligro deberán hacerlo desaparecer lo antes posible, adoptando entre tanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación". La obligación de actuar pesa sobre todos los usuarios de las vías "que se vean implicados en un accidente de tráfico, lo presencien o tengan conocimiento de él", quedando todos obligados a "auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas, si las hubiere, prestar su colaboración para evitar mayores peligros o daños, restablecer en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos" (art. 51.1 TALT y 129 RGCir.). En cualquier caso, no cabe duda de que no son bastantes los deberes morales y de quedar comprendidos también quienes tienen ese deber como consecuencia de la función o el cargo (44), cuestión que tratamos detenidamente después (45). La relación con el nº 1, en el que la alteración puede considerarse el resultado de la conducta que constituye el presupuesto de la aplicación del nº 2, lo convierte en un delito de comisión por omisión (46).

La obligación opera sobre quienes no hayan sido los autores de la alteración previa, puesto que los que hayan creado el grave riesgo para la circulación alterando la vía responderán por el nº 1 (47). El hacer premeditado doloso o culposamente que altera la seguridad de la vía origina la responsabilidad criminal por el nº 1 del artículo, pero no genera, además, responsabilidad en base al nº 2 por el incumplimiento de la obligación de restaurar la seguridad de la vía. En estos casos, el tipo legal del nº 1, al ser de acción, desplaza al segundo, de omisión, que aparece como un simple agotamiento del comportamiento activo (48). Aquí lo importante es que se crea la alteración y no que no se restablezca la seguridad. Únicamente cuando la alteración incluible en el nº 1 sea culposa y el no restablecer doloso deberá apreciarse el nº 2, pues de otra forma se produciría un privilegio incomprensible (49). Cuando la causa de la alteración sea fortuita, el mantenerla dolosa o culposamente no integra el nº 1, sino que la responsabilidad surge en base al nº 2, por el incumplimiento de la obligación de restaurar la seguridad, puesto que lo fortuito no debe dar lugar a responsabilidad alguna (50).

Respecto del tercero no causante de la alteración, pero obligado a restaurar la seguridad de la vía, sí opera el mandato del número 2. De esta forma, el apartado 2º resulta aplicable a los casos de terceros no autores de la alteración, pero obligados a actuar, a los funcionarios públicos obligados también a hacerlo en virtud de su cargo o función, en los casos de alteraciones fortuitas que no se restablecen por quienes tienen el deber de hacerlo y en los supuestos de comisión culposa del nº 1 y dolosa del 2 (51). En todos los casos se presupone, como es natural, que el sujeto está en condiciones físicas de actuar, pues de otra forma entrarían en juego las causas de exclusión de la responsabilidad criminal que contemplan estas hipótesis.

Cuando no sea posible la eliminación del obstáculo o del peligro creado, "el causante del mismo deberá señalizarlo de forma eficaz, tanto de día como de noche" (art. 5.2. RGCir.) (52), debiendo considerarse bastante para restablecer la seguridad de la vía la señalización adecuada de la alteración. Si el obligado a actuar lleva a cabo la acción de restablecimiento, eliminando la alteración de la seguridad que debe suprimir y a pesar de ello continúa el grave riesgo para la circulación por otras causas, mantiene Córdoba

Roda (53) que faltan los presupuestos para la aplicación de la figura delictiva, por entender que no es imaginable que pueda llevar a cabo el sujeto la acción positiva de restablecer y que, a pesar de ello, continúe existiendo el riesgo aludido en el párrafo primero del art. 340 bis b). No creo que sea así siempre, sin embargo, porque los responsables de los peligros pueden ser distintos; por ejemplo, en el caso de que alguien coloque un obstáculo imprevisible en una carretera cuyo estado de conservación la hace peligrosa por sí misma, el eliminar la inseguridad provocada por el obstáculo no impide la eventual responsabilidad por el n° 2 del funcionario obligado a mantener la seguridad de la vía. Incluso si no se retirara el obstáculo podrá producirse una doble exigencia de responsabilidad; por un lado, a quien lo colocó, por otro, al obligado a garantizar el mantenimiento del buen estado de la vía.

Cabe la comisión culposa, manteniéndose posiciones semejantes a las sustentadas en el n° 1.

ESPECIAL CONSIDERACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DE LOS SUJETOS ENCARGADOS DE MANTENER LA SEGURIDAD DE LAS VÍAS

La seguridad de las vías públicas depende de sus condiciones de diseño, construcción, conservación y señalización, resultando evidente que una curva con el peralte cambiado, un brusco cambio de rasante, el mal estado de los límites de la calzada, irregularidades del firme, accesos peligrosos, insuficiencias de señalización, utilización de materiales deslizantes, precarias condiciones de señalización en obras y, en general, las deficiencias de trazado, construcción o mantenimiento de la vía afectan de manera inmediata a la seguridad del tráfico. Sin perjuicio de la apreciación particular que proceda hacer en cada caso, tales deficiencias, que inciden sobre los presupuestos objetivos de la vía que tratan de garantizar una circulación sin riesgos, lesionan la seguridad del tráfico y pueden hacer en ocasiones altamente probable la lesión de los intereses personales o patrimoniales de los usuarios de las mismas. Prueba evidente de ello son los numerosos *puntos negros* existentes en nuestras carreteras, que invariablemente se cobran cada año numerosas vidas humanas.

En tales condiciones, no puede descartarse que muchas de las circunstancias apuntadas comporten un grave riesgo para la circulación, concurriendo, por tanto, el requisito general exigido por el párrafo inicial del art. 340 bis b).

Pero: ¿hasta qué punto permite el art. 340 bis b) exigir responsabilidad criminal por las deficiencias que generen un grave riesgo para la circulación a las personas encargadas de mantener la seguridad de las vías? En su caso, ¿cuándo procedería aplicar el número primero, por haber *alteración* de la seguridad de la vía, y cuándo el segundo, por *no restablecerla* estando obligado a ello?

PERSONAS OBLIGADAS A GARANTIZAR LA SEGURIDAD DE LAS VÍAS EN LO RELATIVO A LA CONSTRUCCIÓN, SEÑALIZACIÓN, OBRAS Y, EN GENERAL, EXPLOTACIÓN Y USO DE LAS MISMAS

En lo que hace al diseño y construcción de carreteras, corresponde al Departamento encargado de las Obras Públicas (54) dictar las normas técnicas en materia de planificación, proyección, construcción y conservación de toda clase de carreteras, la aprobación de los estudios, anteproyectos y proyectos de las carreteras estatales y el ejercicio de las facultades necesarias para su construcción, conservación y explotación (art. 11 RGCarrts.) (55). Los planes, estudios y proyectos de carreteras, la dirección e inspección de las correspondientes obras, así como su conservación y explotación (56) se efectuará por Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, auxiliados por Ingenieros Técnicos de Obras Públicas. Si los trabajos fueren realizados por terceros, la inspección corresponderá a aquéllos, si bien su responsabilidad "se limitará al cumplimiento de las disposiciones vigentes y cláusulas del contrato, pero no serán responsables de los errores, omisiones y negligencias no evidentes cometidos por los ejecutores del trabajo" (art. 13 RGCarrts.) (57).

En lo relativo a la señalización, corresponde a la Administración del Estado determinar la normativa técnica básica de interés general y, en particular, la relativa a la señalización y balizamiento de las carreteras, así

como cualquier otra que se derive del cumplimiento de tratados, convenios, acuerdos y recomendaciones de carácter internacional suscritos por España, debiéndose aplicar en todas las carreteras del territorio nacional el sistema internacional de señales de carretera (58). Al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo corresponde también dictar la regulación básica conforme a la que se elabora el Catálogo Oficial de Señales de Circulación y Marcas Viales (art. 11.7 RGCarrts. y art. 134 RGCir.), así como vigilar su cumplimiento, competencia que corresponde a los Servicios de la Dirección General de Carreteras (art. 11.7, párr. 3º RGCarrts.) (59).

La responsabilidad por la señalización varía según se trate de la permanente, la ocasional derivada de las circunstancias concretas del tráfico, o la de obras y reparaciones. El mantenimiento de la señalización permanente en "las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales" corresponde al titular de la vía (art. 57 TALT y 139 RGCir.). Igualmente, la autorización previa para la instalación en ella de otras señales de circulación. En caso de emergencia, sin embargo, los Agentes de la autoridad podrán colocarlas sin autorización previa (art. 57.1 TALT y 139.1 RGCir.) (60). La señalización de carácter circunstancial y la variable necesaria para el control del tráfico corresponde a la autoridad encargada de la regulación del mismo, de acuerdo con la legislación de carreteras (art. 57.2 TALT y 139.2 RGCir.). La responsabilidad por la señalización de las obras corresponde a los organismos que las realicen o a las empresas adjudicatarias de las mismas (art. 57.3 TALT y 139.3 RGCir.) (61).

El Ministerio de Obras Públicas está obligado igualmente a establecer los servicios de vigilancia para velar por el exacto cumplimiento de las facultades que le corresponden en materia de construcción, conservación y explotación de las carreteras (art. 11.9 RGCarrts.). La vigilancia del tráfico, tránsito y transporte en vías públicas interurbanas y la custodia de vías de comunicación corresponde a la Guardia Civil (62). Los Cuerpos de Policía Local están, a su vez, obligados a "ordenar, señalar y dirigir el tráfico en el casco urbano y a instruir atestados dentro del mismo (art. 53.1 b) y c) LFCS).

Las personas que acaban de mencionarse (Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Ingenieros Técnicos de Obras Públicas, In-

genieros y profesionales colaboradores, funcionarios encargados de la señalización y del mantenimiento de las vías, responsables de las empresas contratistas de obras, Guardia Civil y Policía Local) están, pues, dentro de sus respectivas competencias, obligadas a actuar para mantener la seguridad de las vías públicas. Tales personas, según su categoría orgánica, competencia y responsabilidad, están *obligadas* a garantizar o restablecer la seguridad de la vía, en los términos que exige el art. 340 bis b), pudiendo aparecer, por tanto, como eventuales sujetos activos del delito.

DETERMINACIÓN DEL GRAVE RIESGO PARA LA CIRCULACIÓN

En la medida en que las anomalías de diseño, construcción, mantenimiento o señalización comporten un grave riesgo, en los términos que quedaron expuestos (63), concurrirá el requisito básico que precisa el art. 340 bis b). Respecto de éste deben hacerse, sin embargo, dos precisiones iniciales. La primera en el sentido de rechazar la existencia del grave riesgo que precisa el artículo cuando la circunstancia creadora del mismo no suponga una infracción de las normas técnicas en materia de planificación, proyección, construcción, conservación y explotación de carreteras, que, publicadas en el *B.O.E.*, son de obligado cumplimiento para los organismos titulares de las vías y para los profesionales que desarrollen o ejerzan las funciones o trabajos a que afecten (art. 11.6 RGCarrts.). Como ya se expuso, el riesgo que se sanciona es el que se produce como consecuencia de conductas infractoras de la norma de cuidado, que en este caso viene dada por las referidas normas técnicas. Los riesgos que se generen como consecuencia de características de la vía que son conformes con las normas sobre el proyecto, construcción y conservación de las mismas no son, pues, típicas (64). Por el contrario, las deficiencias que supongan una infracción de tales preceptos o cuya ejecución concreta dé lugar a un grave riesgo sí podrán considerarse generadoras del riesgo prohibido.

En segundo lugar, debe valorarse la incidencia que tiene la señalización del elemento que afecta a la seguridad de la circulación en orden a la generación del grave riesgo requerido (65). No lo habrá si la circunstancia creadora del peligro ha sido convenientemente señalizada, en el sentido de que la

observancia de las indicaciones hace desaparecer o disminuye sustancialmente la posibilidad de que se produzca la lesión de los bienes jurídicos de los usuarios, como consecuencia de la circunstancia cuya presencia advierte. En general, no tendrá incidencia la falta de señales cuyo mensaje sea evidente, porque el conductor puede formarse sin necesidad de ellas y de manera inmediata un juicio claro de la existencia del peligro y de cómo ha de actuar. Si la señalización es errónea (v. gr., porque no indica claramente el acceso, suscitando confusión; porque no establece una limitación de velocidad suficiente; porque no advierte la existencia de un cruce peligroso, etc.) es claro que su presencia no sólo no elimina el grave riesgo, sino que, por el contrario, será un elemento más de los que contribuyen a su generación. Si no hay señalización o la que existe es insuficiente, la determinación de la aparición o no del grave riesgo debe hacerse en cada caso concreto, valorando la incidencia que la falta de indicaciones puede tener sobre el grado de probabilidad de que se produzca el resultado lesivo para los bienes jurídicos de los usuarios.

Así, los riesgos creados por inadecuados radios de curvas, peraltes cambiados o insuficientes, peligrosos cambios de rasantes, accesos peligrosos, cruces mal diseñados, firmes irregulares, asfaltos sin adherencia, utilización de pinturas plásticas deslizantes y demás circunstancias —usuales en nuestra red viaria— lesivas de la seguridad de la circulación, sólo podrán considerarse creadoras del grave riesgo requerido en la medida en que supongan una infracción de la norma de cuidado que establece las cautelas precisas en la construcción y mantenimiento de las vías públicas y no hayan sido convenientemente señalizados.

SUPUESTOS INCLUIBLES EN EL 340 BIS B), 1º

Concurriendo el *grave riesgo para la circulación*, con las precisiones que acaban de hacerse en cuanto a la infracción de la norma de cuidado y señalización —y las que después se harán para el caso de obras—, es evidente que un cruce mal diseñado, un acceso peligroso, una mediana improvisada, una obra insuficientemente señalizada, pueden ser calificados en ocasiones de *obstáculos imprevisibles*. El deterioro de la señalización horizontal es, sin duda, un *daño*

de la señalización. La utilización de materiales de pavimentación sin adherencia en mojado, la existencia de gravilla suelta en curvas o cruces, el empleo de pinturas plásticas deslizantes y casos similares, aunque no puede integrar el supuesto de *derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables*, pues no parece que estos casos se correspondan bien con la exigencia de "derramamiento", si pueden incluirse —asi como las demás hipótesis cuya subsunción en las referencias expresas sea dudosa— en la cláusula genérica de por cualquier otro medio. Además de la alteración para la seguridad del tráfico, concurren, por tanto, los medios típicos previstos y con ellos los requisitos básicos del n.º 1 del art. 340 bis b).

En relación a este apartado primero, sin embargo, la exigencia de que en el grave riesgo se produzca *alterando la seguridad del tráfico* obliga a distinguir dos grandes grupos de supuestos. Por una parte, los defectos originarios, presentes desde el primer momento, por estar generados por las condiciones de trazado, construcción o señalización inicial de la vía. Por otra, los derivados de modificaciones producidas con posterioridad, bien por el mal estado de conservación, bien como consecuencia de obras o reparaciones.

El entendimiento de la *alteración* como modificación de las condiciones anteriores a la realización de la conducta, impide, a mi juicio, incluir las deficiencias iniciales dentro del ámbito de aplicación de este apartado primero. Respecto de quienes proyectan o construyen la vía, porque no realizan alteración alguna de unas condiciones de seguridad anteriores que, simplemente, no existían. Sólo entendiendo la alteración como modificación de la regla de cuidado que obliga a observar determinadas normas técnicas en el diseño y construcción de vías públicas podría entenderse que las omisiones o deficiencias iniciales constituyen una alteración. Pero evidentemente no es este el sentido del precepto, entre otras razones porque una interpretación semejante vendría a confundir la *alteración* con el incumplimiento de la norma objetiva de cuidado. La previsión tampoco es aplicable a los terceros ajenos al proyecto y a la construcción, pero obligados a mantener la seguridad, porque no realizan ninguna *alteración*, de manera que su responsabilidad sólo sería imaginable en el caso de que se admitiera la omisión como forma de realizar la alteración

(no corregir el defecto), lo que es incompatible con este número primero; además de porque se precisan comportamientos activos, porque para esos supuestos es para los que está previsto el apartado segundo.

Los casos en que la alteración, aun manteniendo una situación de grave riesgo, suponga un mejoramiento de las condiciones anteriores de la vía no creo que resulten incluíbles en este apartado primero, dado que la alteración ha de suponer siempre un perjuicio de las condiciones de seguridad en relación con las que existían antes de la conducta. No veo dificultad, en cambio, para aplicar el apartado segundo a los funcionarios o terceros que, obligados a actuar, no intervengan para eliminar el grave riesgo.

SUPUESTOS INCLUIBLES EN EL ART. 340 BIS B) 2º

Determinados ya quiénes están obligados a mantener la seguridad de la vía, lo que constituye el presupuesto general del apartado 2º del art. 340 bis b), el problema va a venir dado ahora por el entendimiento del término *restablecer*, que parece presuponer la existencia de una previa alteración. Interpretar este requisito de la misma forma que en el número primero, como conducta de un tercero que modifica negativamente las condiciones de seguridad de la vía anteriores a la omisión del obligado a actuar, supondría hacer prácticamente inútil este apartado, que resultaría incapaz de acoger las obligaciones de restablecer la seguridad de vías alterada por causas fortuitas, por el uso o como consecuencia de sus condiciones originarias. *Restablecer*, por tanto, debe entenderse como restauración de las condiciones objetivas de la vía que aseguran una circulación sin riesgo para los usuarios, cualquiera que sea la causa que las haya perjudicado. De esta forma, no hay dificultad alguna para considerar que cuando el riesgo viene generado por las condiciones iniciales del trazado o construcción hay obligación de "restaurar" la seguridad, incurriendo en responsabilidad criminal, generalmente culposa, el que, estando obligado a ello, no lo haga (66). Ninguna dificultad hay para aplicar el precepto respecto de alteraciones posteriores debidas al mal estado de conservación o a comportamientos de terceros que provocan el grave riesgo (no señalar el obstáculo o no retirarlo por los Agentes encargados de la vigilancia del tráfico; no advertir la exis-

tencia de sustancias deslizantes, inadecuada señalización de reparaciones y obras, etc.).

ESPECIAL CONSIDERACIÓN DE LAS VÍAS EN OBRAS

Si puede apreciarse *alteración* y por tanto considerarse aplicable el apartado primero del art. 340 bis b) a los responsables de reparaciones o vías en obras, por cuanto las mismas suponen una modificación de las condiciones de seguridad anteriores a su realización y debidas precisamente al comportamiento de quien con ellas genera el grave riesgo para la circulación (67). Por ejemplo, cuando se modifica la señalización, se levanta el pavimento, se construye una curva peligrosa, se deja grava suelta en la calzada, se utilizan pinturas plásticas deslizantes en el repintado de la señalización horizontal, etc., siempre que la "alteración" suponga generar un riesgo que antes no existía o incrementarlo. Con independencia de la responsabilidad de los autores de la obra, no veo inconvenientes en exigir además responsabilidad por el número segundo a los funcionarios encargados de mantener la seguridad si no actuaran para restablecerla (68).

En estos casos, se ve evidentemente alterada la seguridad del tráfico, puesto que el firme, el trazado y la señalización, a menudo los tres aspectos, resultan radicalmente afectados como consecuencia de las obras, generándose un grave riesgo para los bienes jurídicos de los usuarios. No abordaré ahora si esas alteraciones están amparadas por la eximente de ejercicio de un derecho o por la de cumplimiento de un deber, puesto que evidentemente, sea en una o en otra, lo están. Lo importante es resaltar que, en cualquier caso, la exención de responsabilidad está condicionada al cumplimiento de las normas técnicas correspondientes y las relativas a la señalización de obras en carreteras, que adquiere aquí una importancia fundamental, pues tales circunstancias dejarán de ser un *obstáculo imprevisible*, un *daño a la señalización* o una alteración por *cualquier medio* en la medida en que estén convenientemente señalizadas (69).

Las obligaciones que en este sentido se establecen son dos: para las Jefaturas de Obras Públicas, la redacción en cada caso de las instrucciones escritas necesarias; para los contratistas y las entidades o particula-

res que realicen obras, la obligación de instalar las señales de acuerdo con las instrucciones que les sean dadas (70). A tenor de ello, y admitido —porque es una evidencia fácilmente constatable— que la mayoría de las obras que actualmente se están realizando en nuestras carreteras no responden a las condiciones mínimas de seguridad, sobre todo en lo relativo a la señalización nocturna, no hay dificultad teórica alguna que impida exigir responsabilidad a las personas responsables en base a este número primero del art. 340 bis b). A los responsables de las Jefaturas de Obras Públicas, si las instrucciones fueran defectuosas o insuficientes o no cumplieran con su obligación de inspección. A los contratistas, si no observaran las indicaciones recibidas. A los Agentes encargados de la vigilancia del tráfico, si no adoptan, aun circunstancialmente, las medidas necesarias para evitar el grave riesgo para la circulación.

CONCLUSIÓN

El art. 340 bis b) permite exigir responsabilidad criminal a los funcionarios públicos y a los terceros obligados por su cargo o contrato a mantener la seguridad de las vías públicas. Las dificultades para ello, no son, pues, teóricas, sino de orden práctico, sin que se me oculten las poderosas razones que explican su práctica inaplicación en supuestos de esta naturaleza, que tal vez, sin embargo, podría contribuir a un mayor celo en el cumplimiento del deber de garantizar la seguridad del tráfico en nuestras carreteras y vías urbanas. Hasta es posible, incluso, que con ello ayudara a reducir las preocupantes cifras de accidentes graves. De momento, sin embargo, sólo los particulares son objeto de la atención sancionadora de la Administración, que no sólo que no cumple en mandato de traspasar el tanto de culpa a los Tribunales cuando los hechos de esta naturaleza pueden ser constitutivos de delito o falta, sino que acredita sistemáticamente un escaso interés por sancionar las infracciones contempladas en una normativa dictada por ella misma. ■

NOTAS

- (1) CONDE-PUMPIDO FERREIRO: "El Proyecto de modificación del Código penal y de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, y su repercusión en el Derecho penal de tráfico", en *Revista de Derecho de la Circulación*, 1987, p. 12.
- (2) En la interpretación del art. 340 bis b) es fundamental la normativa administrativa de desarrollo, que en lo suce-

sivo se cita abreviadamente, como se indica: Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial; Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley —TALT—; Real Decreto 13/1992, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación —CClr.—, tal como queda después de las modificaciones que supone el TALT; Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras —LC— y el Real Decreto 1073/1977, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras —RGCarrts.—, mantenido en vigor en todo lo que no se oponga a la misma—. Sobre el art. 340 bis b) en relación con la normativa anterior, vid. GONZÁLEZ RUS, "Puntos negros, vías en obras y seguridad del tráfico", en *Estudios Penales en Memoria del Profesor Agustín Fernández Albor*, Santiago, 1989, p. 381 y ss.

- (3) SILVA: "Consideraciones sobre el delito del art. 340 bis a) 1ª del Código penal (conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas)", en *Derecho de la Circulación*, Madrid, 1993, p. 150.
- (4) El texto del art. 340 bis b) es el siguiente: "Será castigado por las penas de arresto mayor o multa de 100.000 a 1.000.000 de pesetas el que origine un grave riesgo para la circulación de algunas de las siguientes formas":
"1ª 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."
"2ª No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo."
- (5) Cfr. BUSTOS RAMÍREZ *Manual de Derecho Penal*, parte especial, Barcelona, 1990, p. 248; MUÑOZ CONDE, *Derecho penal*, parte especial, Valencia, 1990, p. 450; ORTS, en COBO DEL ROSAL, VIVES ANTÓN, BOIX REIG, ORTS BERENQUER, CARBONEL MATEU, por todos. El concepto y contenido de la seguridad del tráfico se ha analizado sobre todo en relación a la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, en donde existe una numerosa bibliografía que falta, sin embargo, sobre el art. 340 bis b). Un análisis exhaustivo de gran utilidad de los distintos entendimientos de la misma puede encontrarse en GÓMEZ PAVÓN, *El delito de la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes*, Madrid, 1985, p. 78 y ss.
- (6) Vid., por todos, CEREZO MIR, "Problemas fundamentales de los delitos contra la seguridad del tráfico", en *Problemas fundamentales del Derecho Penal*, Madrid, 1982, p. 277; BELTRÁN BALLESTER, "Las obstaculizaciones al tráfico. Examen del art. 340 bis b) del Código penal español", en *Delitos contra la seguridad del tráfico y su prevención*, Valencia, 1975, p. 21 y BUSTOS RAMÍREZ, *Manual de Derecho Penal*, PE, cit., p. 248; GÓMEZ PAVÓN, *El delito de la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas*, cit., p. 79 y ss.
- (7) Cfr. ESCRIVÁ GREGORI, *La puesta en peligro de bienes jurídicos en Derecho penal*, Barcelona, 1976, p. 115, y CONDE-PUMPIDO FERREIRO, "Las modificaciones introducidas en el tratamiento penal de los delitos de tráfico por la Ley 3/1967, de 8 de abril", en *Revista de Derecho de la Circulación*, 1967, p. 239.
- (8) Sobre la polémica en torno a si la seguridad del tráfico es un bien jurídico en sí mismo de naturaleza colectiva o si, por el contrario, adquiere sentido en relación a los bienes personales de los participantes en el tráfico, vid., ampliamente, participando de la primera opinión, GÓMEZ PAVÓN, *El delito de la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas*, cit., p. 83: "se protege —en el art. 340 bis a) 1ª— en primer lugar, la seguridad del tráfico, de una manera directa, como concepto colectivo desvinculado de los bienes particulares que puedan verse afectados". Como ejemplo de la posición contraria, en cambio, ORTS, *Derecho Penal*, cit., p. 313, advierte que la referencia a la seguridad del tráfico es asumible "sólo si se la toma en sentido material, no por ella misma, sino porque su descuido incrementa las probabilidades de que resulten dañados bienes del máximo valor que se hallan comprometidos en el tráfico rodado". "De ahí —continúa— que quizá sea preferible afirmar directamente que es la vida humana el bien más valioso de los

- tutelados, *seguido de la integridad personal, en lugar de acudir a la seguridad.*" A esos bienes añade "el tránsito de personas y vehículos en tanto que es pieza importante en las relaciones socioeconómicas y culturales del país".
- (9) Siempre, naturalmente, que se trate de comportamientos que tengan la suficiente gravedad para merecerlo; lo que no parece cuestionable respecto a los supuestos contemplados en el art. 340 bis b). No obstante, la cuestión es polémica. Vid., detenido examen de las diferentes posturas en CEREZO MIR, "Problemas fundamentales...", cit., p. 283 y ss., y KAISER, *Delincuencia de tráfico y su prevención general* [traducción y notas de J. M. RODRÍGUEZ DEVESEA] en la colección *Estudios de Psicología Criminal*, XIX, Madrid, 1979, p. 100 y ss.
- (10) La propia normativa administrativa parece considerar distintas una y otra al diferenciar entre *Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial* (denominaciones utilizadas tanto por el TALT como por el RGCir.; vid., art. 1, B, etc., RGCir.). Aunque se utilizan como aspectos distintos y complementarios, en su articulado, empero, no hay definición alguna de tales conceptos ni de la regulación concreta pueden extraerse con claridad cuáles son sus diferencias. Parece, no obstante, que la Seguridad Vial tiene el contenido más amplio, comprendiendo desde aspectos relacionados con la educación vial hasta las condiciones técnicas de los vehículos, pasando por el régimen de autorizaciones y permisos, escuelas de conductores, etc.; por su parte, la circulación de vehículos de motor, mientras que el tráfico, de sentido más genérico, comprende también las relativas a peatones, semovientes y vehículos de cualquier clase (art. 1 RGCir.).
- (11) Con carácter general, en términos parecidos, GÓMEZ PAVÓN, *op. cit.*, p. 88: "el conjunto de condiciones garantizadas por el ordenamiento jurídico en su totalidad, para hacer que la circulación de vehículos de motor por vías públicas no presente riesgos superiores a los permitidos".
- (12) Aunque sí está incluido el riesgo para peatones que, como consecuencia de las condiciones de la vía, pueda derivarse del tráfico rodado de vehículos.
- (13) Vehículos de motor son los que como tales define el Anexo al TALT: "Vehículo provisto de motor para su propulsión." Aunque del concepto quedan excluidos los ciclomotores y los tranvías no creo que ello deba operar también en el art. 340 bis b), por cuanto las alteraciones de la seguridad de la vía pueden incidir también en ellos de la misma forma que en los vehículos de motor *stricto sensu*.
- (14) Sobre las distintas clases de carreteras y su régimen, vid., Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras —LC, en lo sucesivo—.
- (15) Así, áreas y zonas de descanso y de servicio, zonas de parada y estacionamiento, elementos auxiliares o complementarios de las actividades de los titulares de los caminos de servicio, etc. Expresamente excluidos quedan "los caminos, terrenos, garajes, cocheras u otros locales de similar naturaleza, construidos dentro de fincas privadas, sustraídos al uso público y destinados al uso exclusivo de los propietarios y sus dependientes" (art. 1.2 c), párr. 2º RGCir.). En estos casos, "y en defecto de otras normas, los titulares de vías o terrenos privados no abiertos al uso público, situaciones en urbanizaciones, hoteles, clubes y otros lugares de recreo podrán regular dentro de sus respectivas vías o recintos, la circulación exclusiva de los propios titulares o sus clientes cuando constituyan una colectividad indeterminada de personas, siempre que lo hagan de manera que no desvirtúen las normas de este Reglamento, ni introduzcan confusión con ellas" (art. 1.4 RGCir.). Sobre zonas de dominio, servidumbre y afección de las carreteras, vid. artículos 21, 22 y 23 LC.
- (16) Vid. BELTRÁN BALLESTER, "Las obstaculizaciones al tráfico", cit., pp. 22-23. ORTS, *Derecho penal*, cit., p. 313, revisando el criterio mantenido antes con BOIX, acogiendo también las vías no abiertas al uso público, advierte ahora que debe tratarse de vías destinadas al tráfico rodado, aunque son posibles casos en los que el delito puede cometerse fuera de las mismas [cambiar la señal que prohíbe el paso de vehículos por una calle peatonal, por ejemplo].
- (17) Cfr. GONZÁLEZ RUS, "Puntos negros, vías en obras y seguridad del tráfico", cit., p. 384.
- (18) Vid. *supra* 2.1.
- (19) RODRÍGUEZ DEVESEA, *Derecho penal español*, PE, Madrid, 1988, p. 1052; ORTS, *Derecho penal*, cit., p. 319; MUÑOZ CONDE, *Derecho penal*, cit., p. 468; BUSTOS RAMÍREZ, *Manual de Derecho penal*, cit., p. 252; QUE-RALT, *Derecho Penal Español*, Parte Especial, Barcelona, 1992, p. 490, por todos. Considerando indiferente que se produzca o no un riesgo concreto para los usuarios de la vía, en cambio, CÓRDOBA RODA, *Comentarios al Código Penal*, III, Barcelona, 1978, p. 1279.
- (20) En este sentido, la opinión mayoritaria; vid., por todos, CONDE-PUMPIDO FERREIRO, "Las modificaciones introducidas en el tratamiento penal de los delitos de tráfico por la Ley 3/1967, de 8 de abril", cit., p. 239; CÓRDOBA RODA, *Comentarios al Código Penal*, III, cit., pp. 1273-74, y ESCRIVÁ GREGORI, *La puesta en peligro de bienes jurídicos*, cit., p. 115; GÓMEZ PAVÓN, *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas*, cit., p. 83 y ss. De opinión contraria, ORTS, *Derecho penal*, cit., p. 319, considera que es un delito de peligro concreto "para la vida, la integridad y los bienes de las personas".
- (21) Así también, CÓRDOBA RODA, *Comentarios*, III, cit., p. 1247; ESCRIVÁ GREGORI, *La puesta en peligro de bienes jurídicos*, cit., p. 115 y, en relación al 340 bis a), BERSTAIN IPIÑA, "El delito de peligro por conducción temeraria [notas al art. 340 bis a) nº 2]", en *Revista de Derecho de la Circulación*, 1970 (separata), p. 20, y BARBERO SANTOS, "Contribución al estudio de los delitos de peligro abstracto", en *Anuario de Derecho Penal*, 1973, p. 488.
- (22) En sentido contrario, advierte MUÑOZ CONDE, *Derecho penal*, cit., p. 450, que al ser la seguridad del tráfico un "valor comunitario material" que no se concreta en objetos determinados, no es susceptible de lesión en el sentido de destrucción, sino sólo de puesta en peligro. Debe observarse, sin embargo, que en el art. 340 bis b) la referencia a la vía hace que sean perfecta y materialmente identificables tanto el elemento al que va referido la conducta como las condiciones que conforman, y correlativamente lesionan, la seguridad de la circulación o del tráfico que se tutela.
- (23) Y no concreto, como cree la posición dominante, vid. *supra* nota 19.
- (24) Aunque en relación a otros preceptos de la sección, MIR PUIG, "Conducción temeraria y el nuevo artículo 340 bis d) del Código penal", en *Derecho de la Circulación*, Madrid, 1993, pp. 184 y 185 (cuyo criterio general se recoge en texto); SILVA, *op. cit.*, p. 150; BARBERO SANTOS, *Contribución*, cit., p. 491 (los dos últimos en relación al 340 bis a) 1º). Expresamente para el 340 bis b), ORTS, *Derecho penal*, cit., p. 319. El hecho de que en la normativa administrativa se extija para las infracciones muy graves un "riesgo añadido y concreto al previsto para las graves en el momento de realizarse la infracción" (art. 65.5 TALT) no obliga a considerar al art. 340 bis b) un delito de peligro concreto, con el argumento de que no sería lógico que ello fuera preciso para la infracción administrativa y no para considerar el hecho constitutivo de delito. Senillamente porque la diferencia entre unas y otras se encuentra en la gravedad del riesgo creado, que en el art. 340 bis b) ha de ser grave y alterar efectivamente la seguridad de la circulación (vid. *infra* 2.3.1.)
- (25) En el mismo sentido, CÓRDOBA RODA, *Comentarios al Código Penal*, III, cit., p. 1273.
- (26) BELTRÁN BALLESTER, "Las obstaculizaciones al tráfico", cit., p. 23. Como recuerda CONDE-PUMPIDO BALLESTER, "Las modificaciones introducidas en el tratamiento penal de los delitos de tráfico por la Ley 3/1967, de 8 de abril", cit., p. 235, esa referencia desaparece al incorporar las tipicidades de la Ley de 1962 al art. 340 bis b), 2º, porque, aparte de que no añadía nada, podía privar de carácter típico a conductas en las que el peligro concreto se presentara después de la acción del sujeto (aparcamiento diurno, sin luz, que se mantiene llegada la noche).
- (27) En el mismo sentido, MUÑOZ CONDE, *Derecho penal*, cit., p. 468.
- (28) Vid. BELTRÁN BALLESTER, "Las obstaculizaciones al tráfico", cit., p. 23.
- (29) Cfr. CÓRDOBA RODA, *Comentarios al Código Penal*, III, cit., p. 1271.
- (30) En este sentido, CÓRDOBA RODA, *Comentarios al Código Penal*, III, cit., p. 1271. Así se ha manifestado la jurisprudencia.

- dencia, que en Sentencia de 26 de mayo de 1966, aprecia el delito en relación a un automóvil que cierra el paso a una motocicleta. De opinión contraria, CONDE-PUMPIDO FERREIRO, "Las modificaciones introducidas en el tratamiento penal de los delitos de tráfico por la Ley 3/1967, de 8 de abril", cit., p. 239, limita el tipo a los elementos "no circulares". Comportamientos capaces de crear un grave riesgo de este tipo han sido considerados: arrojar clavos en la calzada, cruzar un tronco, colocar un pedrusco, colocar una barricada en un tramo de escasa visibilidad, cerrar el paso con el propio vehículo, etc.; vid. RODRÍGUEZ DEVESA, *Derecho penal español*, cit., p. 1052; ORTS, *Derecho penal*, cit., p. 320.
- (31) RODRÍGUEZ DEVESA, *Derecho penal español*, cit., p. 1051; QUERALT, *Derecho penal español*, cit., p. 490.
- (32) Sobre paradas y estacionamientos, vid., artículos 90 y ss. del RGCir. En el art. 91 se especifican los que se consideren peligrosos, y en el 94, los lugares prohibidos. Sobre vehículos inmovilizados y caída de la carga, artículos 129 y ss.
- (33) CÓRDOBA RODA, *Comentarios al Código Penal*, III, cit., p. 1272.
- (34) Vid. *infra* 3.3.
- (35) BELTRÁN BALLESTER, "Las obstaculizaciones al tráfico", cit., p. 23; ORTS, *Derecho penal*, cit., p. 320.
- (36) El art. 132 RGCir. considera de obediencia obligatoria las señales que establezcan una obligación o una prohibición, debiendo el conductor adaptar su comportamiento al mensaje del resto de las señales reglamentarias. Sobre las condiciones de las señales y la prohibición de modificarlas, vid. artículos 135 y ss. y 142 RGCir., respectivamente.
- (37) Aunque sí lo estaban en el art. 6 de la Ley de 6 de mayo de 1950, vid. BELTRÁN BALLESTER, "Las obstaculizaciones al tráfico", cit., p. 23.
- (38) Si se hubiera hecho con ánimo de lucro, podrá integrarse un concurso ideal con el delito de hurto, cfr. CÓRDOBA RODA, *Comentarios al Código Penal*, III, cit., p. 1272.
- (39) En contra, BELTRÁN BALLESTER, "Las obstaculizaciones al tráfico", cit., p. 25, por entender que el "grave riesgo" es un elemento subjetivo del injusto; aun sin compartir este criterio, también la rechaza CÓRDOBA RODA, *Comentarios al Código Penal*, III, cit., p. 1276; ORTS, *Derecho penal*, cit., p. 321; QUERALT, *Derecho penal español*, cit., p. 490. A favor, en cambio, CONDE-PUMPIDO FERREIRO, "Las modificaciones introducidas en el tratamiento penal de los delitos de tráfico por la Ley 3/1967, de 8 de abril", cit., p. 240; LORCA GARCÍA, "Examen de los preceptos incorporados al Código penal por la Ley de 8 de abril de 1967, referentes al uso y circulación de vehículos de motor", en *Revista de Derecho de la Circulación*, 1967, p. 462 y ss.; MUÑOZ CONDE, *Derecho penal*, cit., p. 468 (transporte sin observar las medidas de seguridad debidas de líquidos inflamables, diseminándolos en la vía); RODRÍGUEZ DEVESA, *Derecho penal español*, cit., p. 1052 y BUSTOS RAMÍREZ, *Manual de Derecho Penal*, cit., p. 252.
- (40) BELTRÁN BALLESTER, "Las obstaculizaciones al tráfico", cit., p. 25.
- (41) Sólo en la LC se describen algunas infracciones que deben ser realizadas intencionadamente, pero no tienen la gravedad objetiva suficiente para integrar el delito del art. 340 bis b). Así, modificar *intencionadamente* las características o situación de elementos relacionados con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación, diferenciándose según que puedan o no seguir cumpliendo su función [artículos 31.3 b) y 31.4 b) LC, respectivamente]. Resulta significativo que el "intencionadamente" sólo se exija para estos casos de modificación y no para los de destrucción, deterioro, sustracción o daño, que también se contemplan en los mismos preceptos, lo que muestra la diferente gravedad objetiva entre unos comportamientos y otros y justifica que se para la "modificación" sólo se sancione las que producen intencionadamente. Vid. texto íntegro de las infracciones en *infra*, nota 68.
- (42) La intervención sancionadora de la Administración queda supeditada a la actuación judicial, pues si se tratara de hechos que pueden estar tipificados como delito o falta "la Administración pasará el tanto de culpa al orden jurisdiccional competente y se abstendrá de seguir el procedimiento sancionador mientras la autoridad judicial no dicte sentencia firme [art. 65.1 RGCir., 276 CCir. y 32.2 LC].
- (43) Por todos, Córdoba Roda, *Comentarios al Código Penal*, III, cit., p. 1277-78; BUSTOS RAMÍREZ, *Manual de Derecho Penal*, cit., p. 252.
- (44) CONDE-PUMPIDO FERREIRO, "Las modificaciones introducidas en el tratamiento penal de los delitos de tráfico por la Ley 3/1967, de 8 de abril", cit., p. 241; LORCA GARCÍA, "Examen de los preceptos incorporados al Código penal por la Ley de 8 de abril de 1967, referentes al uso y circulación de vehículos de motor", cit., p. 467; BELTRÁN BALLESTER, "Las obstaculizaciones al tráfico", cit., p. 30; ORTS, *Derecho penal*, cit., p. 320. Vid. *infra* 3.1.
- (45) Así, QUERALT, *Derecho penal español*, cit., p. 490; MUÑOZ CONDE, *Derecho penal*, cit., p. 468. En contra, considerándolo delito de omisión pura, BUSTOS, *Manual de Derecho penal*, cit., p. 252, y yo mismo en "Puntos negros, vías en obras y seguridad del tráfico", cit., p. 388.
- (46) CÓRDOBA RODA, *Comentarios al Código Penal*, III, cit., p. 1277-78; ORTS, *Derecho penal*, cit., p. 321, por todos. BUSTOS RAMÍREZ, *Manual de Derecho Penal*, PE, cit., p. 252. Igual criterio hay que seguir, a mi juicio, cuando el comportamiento previo era constitutivo de uno de los supuestos del art. 340 bis a) [quien conduce temerariamente o bajo la influencia de bebidas alcohólicas y provoca un accidente que altera la seguridad de la vía].
- (47) A la misma solución, considerando que las relaciones entre el nº 1º y el 2º son de alternatvidad, MUÑOZ CONDE, *Derecho Penal*, cit., p. 468, y, entendiendo que surge directamente el nº 2º, como consecuencia de la injerencia, BUSTOS RAMÍREZ, *Manual de Derecho penal*, cit., 252.
- (48) Sin distinguir entre comportamientos fortuitos y culpables, opinión contraria mantiene en "Puntos negros, vías en obras y seguridad del tráfico", cit., pp. 388-389.
- (49) El problema puede venir dado por las alteraciones de la seguridad de la vía provocadas por la realización de un ilícito previo (tentado con una bomba que deja destruido un vehículo o provoca un importante socavón en medio de una vía insuficientemente iluminada). Estimo que, en estos casos, si se integra la figura delictiva, surgiendo un concurso ideal de delitos.
- (50) De acuerdo con lo dispuesto en los artículos 130.3, 140 y 173 RGCir., que después se comentan; vid. *infra* 3.5.
- (51) *Comentarios al Código penal*, III, cit., p. 1279.
- (52) Aunque las denominaciones varían de acuerdo con las remodelaciones ministeriales, correspondiendo unas veces la competencia al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo u Obras Públicas y Transportes, por citar sólo las más recientes, las facultades vienen atribuidas en todo caso al que ostente la responsabilidad de las Obras Públicas.
- (53) Aunque la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, derogó la anterior de 19 de diciembre de 1974, hasta que no se dicte el Reglamento de la nueva Ley continúa vigente "en lo que no se oponga a la misma" el RD 1073/1977, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras (RGCarrts., en lo sucesivo) [Disp. Transitoria Primera. 1 LC]. Además, deben tenerse presente las facultades concedidas a las Autonomías, en virtud de las competencias asumidas en materia de carreteras.
- (54) La explotación comprende las operaciones de conservación y mantenimiento, las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, incluyendo la señalización, ordenación de accesos y en general todas las actuaciones encaminadas a facilitar una circulación fluida, segura y cómoda (art. 15 LC y 58.2 RGCarrts.).
- (55) A estos efectos, quedan asimilados a los Ingenieros de los Cuerpos del Estado aquellos que hayan sido contratados por la Administración [art. 13.2 RGCarrts.]. En la elaboración de planes, estudios de planeamiento y previos, y además cuando las exigencias técnicas de los proyectos y obras lo requieran, con los Ingenieros o personal contratado colaborarán otros profesionales, con las atribuciones derivadas de sus títulos académicos (art. 13.3, párr. 1º RGCarrts.). "En cualquier caso, la dirección del Plan o estudio corresponderá al Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, y los restantes profesionales lo suscribirán conjuntamente con él en la parte

- en que cada uno haya intervenido, y con la responsabilidad derivada de su titulación" (art. 13.3.º párr. 2º. RGCarrts.).
- [58] Cfr. Disposición Adicional Segunda, 1 y 2 LC. "La planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, uso y explotación de las carreteras que sean competencia de los órganos de gobierno de los territorios forales con derechos históricos se efectuará conforme al régimen jurídico en vigor" (Disp. Adic. Tercera, 1, LC).
- [59] Salvo en lo que esté transferido, *vid.* Reales Decretos 2296/1981, de 3 de agosto y 334/1982, de 12 de febrero, sobre señalización de carreteras en el ámbito territorial de las Comunidades Autónomas.
- [60] El titular de la vía o la autoridad encargada de la regulación del tráfico ordenará la inmediata retirada o la sustitución de las que no sean adecuadas, hayan perdido su objeto o estén deterioradas (art. 58.1 TALT y 142.1 RGCir.). La instalación, retirada, ocultación, modificación o traslado de señales sólo puede hacerse con la autorización del titular de la vía o, en su caso, de la autoridad encargada de la regulación del tráfico o la responsable de las instalaciones (art. 58.2. TALT y 142.2 RGCir.). La retirada o el deterioro de señales permanentes u ocasionales tendrá la consideración de infracción grave (art. 142.4 TALT).
- [61] *Vid. infra*, notas 69 y 70, e *infra* 3.5.
- [62] Art. 12, B, c) y d) LO 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad (LCFS). Los Cuerpos de Policía de las Comunidades Autónomas están obligados a prestar auxilio en casos de accidentes, catástrofe o calamidad pública (art. 38.3 b).
- [63] *Vid. supra* 2.2.
- [64] Otra cosa es que las normas técnicas en sí mismas sean las determinantes de la situación de peligro, en cuyo caso la responsabilidad podría exigirse a quienes las hayan dictado.
- [65] La competencia para determinar las normas a que ha de sujetarse el establecimiento de señales, así como vigilar su cumplimiento, corresponde también a la Administración del Estado (Disp. Adicional Segunda 1 y 2 LC, art. 11.7 RGCarrts. y 134 RGCir.; Ministerio de Obras Públicas y Transportes).
- [66] En estos casos, de alteraciones que no se deben directamente a la conducta de quien proyecta o construye, sino a circunstancias fortuitas o derivadas del uso de la vía (baches, desgaste del pavimento, desaparición de la señalización horizontal, etc.) no es posible, en cambio, la exigencia de responsabilidad en base al apartado primero. Fundamentalmente porque la alteración que se requiere en este apartado es la que se deriva del comportamiento del sujeto y no aquellas que no provoca él mismo, aunque tuviera la obligación de impedirlos.
- [67] Nos referimos aquí a las obras que afectan directamente a la carretera y, por consiguiente, de manera directa a la seguridad de la vía. Respecto de las obras en la zona de dominio público, de servidumbre o de afección, que necesitan siempre autorización previa del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, *vid.*, respectivamente, artículos 21.3, 22.2 y 23.2. y 3 de la LC. Sobre las facultades que corresponden a Delegados de Gobierno y Gobernadores civiles en orden a la paralización de obras y suspensión de usos no autorizados, *vid.* art. 27 LC.
- [58] La LC prevé sanciones específicas para comportamientos relacionados con las obras. Como *infracción leve* se considera "Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas en las zonas de dominio público, de servidumbre o de afección de la carretera, llevadas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas, o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas cuando puedan ser objeto de legalización posterior" (art. 31.2 LC). Como *infracción grave* se recoge el mismo comportamiento cuando las obras no pueden ser objeto de legalización posterior (art. 31.3.a); "Deteriorar cualquier elemento de la carretera directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación o modificar intencionadamente sus características o situación" (art. 31.3.b); "Destruir, deteriorar, alterar o modificar cualquier obra o instalación de la carretera o de los elementos funcionales de la misma" (art. 31.3.c); "Colocar o verter objetos o materiales de cualquier naturaleza que afecten a la plataforma de la carretera" (art. 31.3.d). Como *infracciones muy graves* se prevén los siguientes comportamientos: "Sustraer, deteriorar o destruir cualquier elemento de la carretera directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación o modificar intencionadamente sus características o situación, cuando se impida que el elemento de que se trate siga prestando su función" (art. 31.4.b); "Destruir, deteriorar, alterar o modificar cualquier obra o instalación de la carretera o de los elementos funcionales de la misma cuando las actuaciones afecten a la calzada o a los arcones" (art. 31.4.c); "Establecer en la zona de afección instalaciones de cualquier naturaleza o realizar alguna actividad que resulten peligrosas, incómodas o insalubres para los usuarios de la carretera sin adoptar las medidas pertinentes para evitarlo" (art. 31.4.d). En todo caso, cuando tales hechos puedan ser constitutivos de delito o falta "el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo pasará el tanto de culpa a la autoridad judicial competente y se abstendrá de proseguir el procedimiento mientras ésta no se haya pronunciado" (art. 32.2. LC).
- [69] "Las obras que dificulten de cualquier modo la circulación vial deberán hallarse señalizadas, tanto de día como de noche y ballizadas luminosamente durante las horas nocturnas o cuando las condiciones meteorológicas o ambientales lo exijan a cargo del realizador de la obra, según la regulación básica establecida a estos fines por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes" (art. 140 RGCir.). "Salvo justificación en contrario, en cualquier tipo de obras y actividades en las vías deberán utilizarse exclusivamente los elementos y dispositivos de señalización, balizamiento y defensa incluidos en las regulaciones básicas establecidas a estos fines por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, según se indica en el anexo al presente Reglamento" (art. 141 RGCir.).
- [70] *Vid.* Orden de 14 de marzo de 1960, sobre normas para la señalización de obras en las carreteras y Orden de 6 de junio de 1973, sobre carteles en las obras de carreteras, ambas del Ministerio de Obras Públicas, además de las competencias atribuidas en materia de carreteras a las Comunidades Autónomas.