

*DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO:  
UNA PREOCUPADA REFLEXIÓN GLOBAL*

LORENZO MORILLAS CUEVA  
*Catedrático de Derecho Penal*  
*Universidad de Granada*

**Sumario:** I. Introducción. II. ¿Seguridad vial versus Derecho Penal? III. Una nueva respuesta reformista. IV. Propuesta personal a manera de conclusión.

## I. INTRODUCCIÓN

Reflexionar sobre los delitos contra la seguridad del tráfico, y más hacerlo en una obra donde se han estudiado con profundidad crítica las diversas variables que nuestra legislación más actual presenta, no es tarea fácil. Y no lo es porque se está ante una de las cuestiones jurídicas y sociales de mayor actualidad, con un índice de siniestralidad elevado, con una concienciación social, al menos en la forma y en las consecuencias, intensa, con unos relevantes seguimientos mediáticos y con una publicidad institucional cada vez más catastrofista que generan la percepción de que la mejor manera de afrontar semejante lastre es el de la dureza sancionatoria generalizada que camina, a pasos agigantados, hacia la estima del conductor, por el mero hecho de serlo, como un enemigo en potencia para el que la presunción de culpabilidad, la objetivización de las normas, el adelantamiento de las fronteras de protección punitiva, el rigor desproporcionado de determinadas penas y sanciones son cuestiones absolutamente normalizadas. Semejante idea puede ser comprensible pero tiene que ser tamizada, como

en todos los aspectos de las regulaciones jurídicas, por el respeto a los principios básicos que sustentan el Estado social y democrático de Derecho.

Posiblemente lograr un adecuado equilibrio entre ambas variables no es sencillo, como tampoco lo es en otros ámbitos de inquietud social –violencia de género, siniestralidad laboral, terrorismo, delincuencia organizada, etc.–, pero es necesario buscarlo con intensidad, sobre todo desde posiciones ideológicas que han de estar volcadas mucho más hacia políticas preventivas, sociales, solidarias e igualitarias que hacia las fáciles soluciones que da la represión expansionista, en muchas ocasiones de una manifiesta esterilidad, del derecho en general y muy particularmente por su alcance y significación del Derecho Penal en particular.

Las coordenadas por las que parecen determinarse las políticas relacionadas con la seguridad vial son las de concienciación más represión, posiblemente volcadas en estas últimas bajo el convencimiento de que los buenos resultados se obtienen en aquellos modelos que tienen sistemas de autoridad más eficaces<sup>1</sup>. Cánticos que suenan a un renacimiento del retribucionismo más criticable o, al menos, de una no bien entendida prevención general fustigadora de la mayoría de los ciudadanos. Como ha escrito con carácter general Téllez Aguilera existe en la actualidad un alejamiento del bagaje antirretribucionista, que floreció desde finales de los años setenta, por parte de los países de la Unión Europea por influencia de la política criminal americana cada vez más distanciada de los presupuestos preventivos especiales y que, de este modo, se constituye en un neoconservadurismo penal<sup>2</sup> proyectado hacia la mayoría de los Códigos de nuestro entorno cultural.

Desde semejante perspectiva no es de sorprender que cualquier tipo de modificación se vea sustentada y justificada en referencias comparadas sobre la base de lo bien que ha funcionado en otras estructuras jurídicas. Pero no todas las legislaciones son uniformes ni actúan sobre las mismas realidades viales. Esta heterogeneidad que se desenvuelve sobre diversos modelos de acercamiento de carácter mixto bien con mayor intensidad al Derecho administrativo (por ejemplo el sistema alemán) o bien al Derecho penal (propuesta francesa) hace que los criterios referenciales hayan de hacerse con suma cautela. En todo caso, cierto es, que se trata de una realidad a tener en cuenta pero tanto en sus puntos fuertes como débiles.

---

<sup>1</sup> *Vid.*, en este sentido, la Comparecencia del señor Director General de Tráfico en el Congreso de Diputados, 22 de febrero de 2006. *Diario de Sesiones. Comisiones*. Núm 489, año 2006 (en adelante *Comparecencia D.G.T.*), pág. 3.

<sup>2</sup> TÉLLEZ AGUILERA, Abel. “La Ley de cumplimiento íntegro y efectivo de las penas: una nota de urgencia”. *La Ley*, núm 5837, 14 de agosto de 2003, págs. 2-3.

La propia Unión Europea no es ajena a esta problemática y es especialmente sensible en la búsqueda de propuestas para conseguir una mayor seguridad vial. Muchos han sido los documentos elaborados en este sentido, de los que se pueden destacar tres y de ellos sacar, en síntesis, las conclusiones más sobresalientes y de mayor interés para nuestro estudio: “Libro Blanco sobre la política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad”, desde 2001, “Tercer Programa de acción europeo de seguridad vial” (en adelante **Tercer Programa**), desde 2003, “Informe sobre el Programa de acción europeo de seguridad vial”, 2005. Dichos documentos, sobre todo los dos primeros, se fijan el objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas por motivo de accidentes de tráfico en Europa, como límite para el año 2010.

De los datos en ellos contenidos, cabe afirmar la tendencia a la baja de la siniestralidad vial. Por ejemplo, según la Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo mientras que el tráfico rodado se ha triplicado, el número de muertos se ha reducido a la mitad<sup>3</sup>. Para el Foro Europeo de la Energía y los Transportes durante 2001 a 2004 el número de víctimas mortales en las carreteras de los Quince descendió un 18%<sup>4</sup>. Los gráficos que se recogen en el Tercer Programa –evolución desde 1991 a 2001– manifiestan el mismo signo globalmente o por países<sup>5</sup>. Quiere decirse con ello, como primera reflexión, que a pesar de la importante subida del número de vehículos por habitante que se ha producido en los países citados, el número de accidentes ha bajado sensiblemente. Muchas son las causas de esta afortunada aunque incompleta y todavía negativa realidad. No cabe, desde mi opinión, supeditarla a una en concreto sino que es fruto de un conjunto de actuaciones que pasa por las más variadas hipótesis y compromisos de los Estados y de los propios conductores y productores de vehículos.

En España, uno de los países integrantes de la Unión Europea, la situación es parecida. Según los datos de la Dirección General de Tráfico, la tasa de crecimiento anual del parque de vehículos ha sido del 4,4% y la del censo de conductores del 3%; por el contrario, el número de muertos ha disminuido anualmente un 3,3% cada año en este mismo período, con especial incidencia en los últimos años –la tasa de decrecimiento anual de fallecidos en accidente ha sido de 9,2% en el período 2003/2006–.

---

<sup>3</sup> Vid., *Documento de Trabajo sobre el Programa de acción europeo de seguridad vial: revisión intermedia*. 31.5.2006, pág. 2.

<sup>4</sup> Vid., *Seguridad Vial en la Unión Europea. Dictamen del Foro*. Foro Europeo de la Energía y los Transportes, julio 2005, pág. 1.

<sup>5</sup> Vid., *Programa de acción europeo de seguridad vial. Reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico en la Unión Europea de aquí a 2010: una responsabilidad compartida*. Comisión de las Comunidades Europeas, Bruselas 2.6.2003. COM (2003) 311 final, págs. 42 y ss.

Estoy de acuerdo en que hay que relativizar estos datos, a pesar de la continuada disminución de accidentes viales y de muertos y heridos como consecuencia de ellos, lo que supone un aumento progresivo de la seguridad vial, las cifras siguen siendo inadmisibles y poco justificables socialmente. Todavía en la Europa de los Quince se producen aproximadamente 33.000 fallecimientos al año, a los que hay ya que añadir cerca de 10.000 que son los que tristemente aportan los diez países adherentes, en los que apenas se han producido descensos significativos en los últimos años. En España igualmente la cifra es relevante, 2.630 accidentes mortales en el año 2006, con 3.016 muertos y 1.428 heridos graves. En consecuencia es necesario continuar con la toma de medidas que hagan disminuir progresivamente semejantes números. La pregunta fundamental es ¿con qué tipo de actuaciones, que siendo eficaces no incidan negativamente en los derechos y libertades irrenunciables de los ciudadanos?

Siguiendo con la política comunitaria al respecto, la idea básica es la necesidad de actuaciones integradas y complementarias dentro de cada ámbito de seguridad vial que afectan en esencia a: a) conductores más seguros (aplicación de límites de velocidad, legislación sobre la conducción bajo los efectos del alcohol, mejora de la formación de los conductores y de la concesión de permisos...); b) coches más seguros (normas de ensayos de accidentes, cojines neumáticos, cinturones de seguridad...); c) carreteras más seguras (diseño y mantenimiento de la red viaria, barreras de seguridad, señalización vertical y horizontal, auditorías de seguridad...). El **Tercer Programa** enumera unas sesenta medidas a tomar de las que muy pocas poseen carácter legislativo.

El primero de los objetivos tiene por motivación fundamental inducir a los usuarios a mejorar su comportamiento a través de una mayor observancia de la normativa vigente, de la formación inicial y continua de los conductores particulares y profesionales, y de renovados esfuerzos en la lucha contra las prácticas peligrosas. En tal sentido, se plantean como prioridades la actuaciones relacionadas con la **circulación a una velocidad adecuada**—este último término se me presenta mejor utilizado que el de velocidad excesiva, pues la velocidad tiene que estar relacionada con el estado de la vía, con su naturaleza, etc., y se debe de exigir a las autoridades al respecto que evalúen de forma correcta la disponibilidad de la carretera en relación con los límites de velocidad, lo que no siempre sucede de esta manera, produciéndose desfases injustificables que convierten a cualquier conductor incluso al más concienciado en un infractor nato— como elemento clave de cualquier sistema de seguridad vial. Para ello es conveniente el desarrollo de tecnologías perfeccionadas que sean eficaces a la hora de informar al conductor en tiempo real de la velocidad idónea. En el caso de estimarse necesario y útil—para la seguridad vial no para ningún otro objetivo

mercantilista— la instalación de cámaras de control de velocidad, éstas han de estar situadas en los lugares de mayor peligro y accidentalidad y ser claramente visibles —no se trata únicamente de reprimir, objetivo secundario, sino de concienciar y educar al conductor, la prevención como criterio prevalente—. También las relacionadas con el problema de la **conducción en estado de embriaguez o de drogas**. Igual la idea básica ha de ser la de la información y la motivación; posiblemente acompañada de medios tecnológicos, como por ejemplo el “alcolock” (dispositivos antiarranque de vehículos en caso de alcoholemia excesiva) y del cumplimiento de la normativa sobre esta insensata forma de conducir. Y con el **uso de cinturones de seguridad o cascos**, en el caso, este último, de las motocicletas<sup>6</sup>.

El **segundo** tiene un carácter más técnico pero no por ello menos importante. Se trata de actuar sobre la propia máquina mejorando sus rendimientos y sus prestaciones de seguridad. Muchas son las posibilidades en tal sentido dado el avance de las nuevas tecnologías aplicadas a los vehículos a motor que amplían horizontes en el ámbito de la seguridad activa o en el de la prevención de accidentes. El vehículo, actualmente, tiende a convertirse en un receptor de dispositivos electrónicos ultramodernos que activan sus funciones de seguridad permitiendo dar un salto cualitativo de gran trascendencia en relación con el planteamiento integral de seguridad vial al que hay que tender, no solo en atención a los propias características del vehículo sino al empleo de sistemas inteligentes de seguridad activa y pasiva que han de garantizar una mayor observancia de las normas de circulación. Cierto es que semejantes avances, unidos a una modernización del parque móvil, no han de terminar con todas las cuestiones problemáticas de la circulación vial pero son una parte relevante a tener en cuenta a la hora de valorar el alcance y extensión del resto de las medidas, sobre todo las de naturaleza represiva.

**La tercera**, es otro factor de riesgo de primera orden, en muchas ocasiones minimizado por las propias autoridades responsables de su mejoramiento: el estado de la red de carreteras. No cabe duda de la necesidad de conseguir vías adaptadas a los niveles actuales de tráfico y de la tecnología de los vehículos que por ellas circulan. La calidad de las infraestructuras viarias es una de las herramientas más útiles, me atre-

---

<sup>6</sup> El porcentaje de víctimas que no utilizaban accesorios de seguridad sobre el total de muertos es importante. Así, en España, en el año 2006, con un decrecimiento relevante con respecto a años anteriores, ha sido el siguiente: en turismos el 27,54, del total de muertos en ese tipo de vehículo; en furgonetas, el 34,45%; en motocicletas, el 6,10%; en ciclomotores, el 36, 17% (datos de la DGT). Situación que requiere junto a una regulación adecuada para exigir su utilización, medidas de prevención como instalación de sistemas que adviertan de la necesidad de utilizar los cinturones de seguridad, campañas de información y educación, etc.

vería a decir la que más, como factor de seguridad vial. Es el gran reto de este tipo de políticas, en el que el Estado se debe de implicar con generosidad<sup>7</sup>.

Con todo lo dicho hasta ahora he querido mostrar una realidad evidente: el gran problema social que supone la accidentalidad en el tráfico vial. A la cual hay que combatir con respuestas firmes y eficaces –de eso no me cabe duda–, pero al mismo tiempo adecuadas a la realidad que trata de evitar y respetuosas con los derechos básico de los ciudadanos, aunque estos sean conductores. Posiblemente en pocas políticas, como en la referente a la seguridad vial, hay tanto consenso –y yo no lo voy a romper– en cuanto a la necesidad vital de mejorar los niveles actuales de seguridad, a pesar de su progresivo avance. Un solo muerto en carretera ya requiere este esfuerzo. La cuestión es la de cómo hacerlo. No parece que sea lo más atractivo buscar mecanismos intensamente represivos, y poco selectivos, que hagan de los usuarios el único foco de atención; por el contrario, un equilibrio en la actuación sobre los tres elementos base de la estructura más relevante que dirigen los parámetros fundamentales de seguridad vial completa una actuación integral necesaria por conveniente apoyada en la tendencia prioritaria de prevención, sensibilización y educación como trípode irrenunciable de actuación.

## II. ¿SEGURIDAD VIAL VERSUS DERECHO PENAL?

En los planteamientos desarrollados hasta este momento de la exposición se pone de manifiesto la necesidad de buscar y encontrar fórmulas que atenúen el grave impacto social de los accidentes de tráfico y su repercusión en bienes individuales tan preciados como la vida, la integridad física e, incluso, la propia seguridad del tráfico, como objeto de protección autónomo. Para ello es apropiado utilizar, de manera equilibrada, mecanismos legislativos y otras alternativas menos gravosas para los ciudadanos, y posiblemente de mayor éxito, encuadradas en políticas sociales y preventivas de especial compromiso con la sociedad y con la seguridad vial.

De todas formas hay que reconocer que el uso de la normatividad jurídica para afrontar en sus niveles más graves el cruel fenómeno que estamos analizando es una

---

<sup>7</sup> Las carreteras convencionales, de doble dirección y generalmente las menos cuidadas, son la modalidad de vía donde más accidentes y víctimas mortales se producen. Estos son los datos de 2006 en España (DGT) de muertos: en autopista, 209 –6,9%–; en autovía, 430 –14,3%–; en carretera convencional, 2.197 –72,8%–; otros, 180 –6,0%–. De accidentes mortales: en autopista, 179 –6,8%–; en autovía, 364 –13,8%–; en carretera convencional, 1927 –73,3%–; otros, 160 –6,1%–. Números suficientemente expresivos de la incidencia de la modalidad de carretera y de sus prestaciones de seguridad en el tráfico vial.

constante en todas las legislaciones y en las indicaciones que al respecto hacen los organismos supranacionales. Generalmente es el ámbito administrativo el que se lleva el peso de la regulación sancionatoria. Sin embargo, poco a poco, la presencia del Derecho Penal es cada vez una realidad más constatable y una tendencia, a veces desorbitada, de las actuaciones institucionales, en un claro expansionismo del derecho punitivo en especial y más concretamente del dedicado a la seguridad del vial.

Algunos autores en esta vorágine de actuaciones punitivas observan una cierta contradicción que relativiza la desaprobación social de dichas acciones. En esa línea Mantovani señala los dos ejes del desencuentro: a) por un lado, la consolidación de la valoración criminológica de las infracciones automovilísticas y de sus autores, que cada vez más están siendo considerados como muestras de una tipología de comportamiento criminal y de sujeto delincuente; b) pero, por otro lado, permanece una distorsionada percepción social de los delitos de tráfico, dado que la opinión pública percibe toda la peligrosidad de los accidentes de tráfico, incluso la más grave, pero no considera que el autor del homicidio o de las lesiones imprudentes en el tráfico, lo sea de un delito; desde el momento en que “la mayoría de nosotros (incluidos los jueces y la policía) tiende a identificarse no con las víctimas (como ocurre, sin embargo, con los delitos de hurto, robo, homicidio...) sino con el autor del delito de tráfico, dado que todos nosotros somos conductores y autores posibles de infracciones incluso graves. Y, precisamente por eso, no estamos dispuestos a ser ‘etiquetados’ como delincuentes”<sup>8</sup>. Las reflexiones del maestro italiano dan que pensar sobre las peculiaridades de estas infracciones y de su valoración social como tales. En una primera aproximación hay que relativizar esa supuesta contradicción, sobre todo en la segunda de las apreciaciones en las que, posiblemente, lo que sucede es que la invasión del Derecho Penal a zonas de escasa relevancia actúa en contra de la política de concienciación intimidatoria, más que en los supuestos de especial gravedad en los que la demanda de actuaciones punitivas es frecuente.

No parece creerlo así el Director General de Tráfico al afirmar tener la impresión de que “toca reformar el Código Penal para dar coherencia al sistema, para adecuarlo a la demanda social, para actualizarlo de acuerdo con la política de seguridad vial y para converger con los países de nuestro entorno europeo”<sup>9</sup>.

Palpable es que en los países de nuestro ámbito cultural se nota, en los últimos años, un incremento de las normas tendentes a prevenir los riesgos y a proteger la

---

<sup>8</sup> MANTOVANI, Ferrando. “La proclamación de los Derechos Humanos y la ineffectividad de los Derechos Humanos (¿Ensañamiento contra la vida o la cultura de la vida?). En *Cuadernos de Política Criminal*, nº 89, 2006, pág. 64.

<sup>9</sup> *Comparecencia DGT...cit.*, pág. 3.

seguridad vial. Primero fueron las sanciones y preceptos de carácter administrativo para pasar con posterioridad a un endurecimiento mayor y llegar a la esfera punitiva; incluso, en algunas legislaciones se comenzó a desarrollar la idea de una regulación autónoma de las infracciones de tráfico, en la que se combinan ilicitudes y sanciones administrativas con auténticos delitos y penas. Pero todo esto hay que matizarlo y entenderlo en su justa y auténtica dimensión. Para ello, voy a seleccionar tres sistemas jurídicos, que contienen especiales diferencias y que muestran las distintas maneras de afrontar estas cuestiones: Francia, Alemania e Italia.

**El primero** es, quizá, el más expansionista de todos. Agrupa lo relacionado con la circulación en carretera en el llamado **Code de Route**, una mezcla, criticable, entre lo legislativo y lo reglamentario que se presenta sumamente amplio en su articulado, farragoso y detallista para lo que parece normal en estas conductas, con una mezcla de infracciones y sanciones administrativas y de delitos, con sus penas, tipificados expresamente como nuevos en dicho Texto o con referencia al Código Penal. Dos grupos se pueden hacer desde tal faceta: a) uno, en los que el Code de Route se remite a los contenidos del Código Penal francés; b) otro, los que regula en su propia estructura.

En relación a las reproducciones del Texto Punitivo son, asimismo, dos las hipótesis, relacionadas en el Capítulo 1 y 2 del Título 3 –comportamiento del conductor–. La primera, contenida en el artículo L231 hace referencia a **los comportamientos en caso de accidente** y remite a los artículos 434-10 y 434-45. Aquél, que es el nuclear de la conducta, regula la omisión del deber de socorro cuando se causa un accidente; éste el añadido de la pena de suspensión del permiso de conducir. La segunda, de mayor interés para nuestro estudio, regula los **atentados involuntarios a las personas** en los artículos L232-1 que señala los artículos 221-6-1 y 221-8 del Código Penal, y L232-2, que se dirige al 222-19-1, 222-20-1 y 222-44. El **221-6-1** es de un especial interés, porque regula el **homicidio imprudente** –para los casos generales se castiga con una pena de tres años de prisión y 45.000 euros de multa y si la violación es especialmente deliberada de una obligación especial de seguridad o de prudencia impuesta por un reglamento, las penas se elevan a cinco años de prisión y multa de 75.000 euros-**cuando se cometa por el conductor de un vehículo** –la pena es la misma del tipo agravado anterior– y se **eleva** a siete años de prisión y multa de 100.000 euros **cuando**: -a) el conductor haya cometido una violación manifiestamente deliberada de una obligación especial de seguridad o de prudencia prevista por la ley o reglamento diferentes a las mencionadas a continuación; b) el conductor se encontrara en estado de embriaguez manifiesta o bajo la influencia de un estado alcohólico fijado por las disposiciones legales o se hubiere negado a someterse a las pruebas previstas destinadas a establecer la

existencia de un estado alcohólico; c) haya usado sustancias o plantas clasificadas como estupefacientes o se hubiere negado a someterse a las pruebas previstas para su demostración; d) el conductor no fuera titular del permiso de conducir exigido por la ley o su permiso hubiera sido anulado, invalidado, suspendido o retenido; e) el conductor haya sobrepasado en 50 km/h o más la velocidad autorizada; f) el conductor a sabiendas de que acababa de causar un accidente no se hubiere detenido. Las penas se elevarán a diez años de prisión y multa de 150.000 euros cuando el homicidio involuntario se haya cometido con dos o más de las circunstancias anteriores. El artículo 221-8 señala una serie de penas accesorias a aplicar. Por su parte los artículos 222-19-1, 222-20-1 y 222-44 hacen el mismo planteamiento de agravar las conductas cuando sean producidas por conductores imprudentes pero relacionadas con **la integridad de las personas** –el primero cuando se cause una incapacidad total para el trabajo superior a tres meses; el segundo cuando lo sea por periodo inferior; el tercero acoge las penas accesorias–. En ambos supuestos se reduce la mitad del número máximo de puntos del permiso de conducir<sup>10</sup>.

Las tipologías directas las describe en los capítulos 3, 4 y 5 del mencionado Título. El primero, los **comportamientos en caso de control en carretera**, como negarse al requerimiento emanado de un funcionario o agente encargado de constatar las infracciones (artículo L233-1, el 233-1-1 agrava sensiblemente la pena cuando exponga por las circunstancias anteriores directamente a otro a un riesgo de muerte o heridas graves) o a someterse a las verificaciones prescritas concernientes al vehículo o a la persona del conductor (artículo L233-2). El segundo, **conducir bajo la influencia de alcohol**, con una concentración alcohólica igual o superior a 0,80 gramos por litro o una concentración de alcohol en el aire expirado igual o superior a 0,40 miligramos por litro o hacerlo en estado de embriaguez manifiesta (artículo 234-1, pena: dos años de prisión y multa de 4.500 euros) y **el hecho de rehusar a someterse a las pruebas de verificación** (artículo L234-8, pena igual de dos años de prisión y multa de 4.500 euros). El tercero, **conducir bajo la influencia de sustancias o plantas consideradas como estupefacientes** (artículo L235-1, misma pena) y **rehusar a someterse a las pruebas de verificación** (artículo L235-3, idéntica pena). Las hipótesis dos y tres dan lugar a la anulación del permiso de conducir con la prohibición de solicitarlo durante tres años; la primera supone la reducción de la mitad del número máximo de puntos del permiso de conducir.

El **segundo** presenta características muy diferentes. Desarrolla un conjunto numerosísimo de infracciones de tráfico y sanciones. Tal dispendio cuantitativo se pro-

---

<sup>10</sup> El Capítulo 3 del Título 2 de la Parte legislativa del Code de la Route está dedicado al permiso por puntos (artículos L233-1 a L233-8).

yecta a través del Código penal alemán, las menos, y de leyes especiales, las más. Al decir de Kaiser, tradicional autor en esta materia, como el Derecho Penal común no basta para captar las infracciones de tráfico más leves, el derecho germano contiene en leyes especiales y reglamentos una cantidad relevante de infracciones de tráfico punibles, que en su mayoría están sancionadas con una pena como delitos abstractos de puesta en peligro<sup>11</sup> o, en la mayoría de los casos, como infracciones administrativas. Esta última, por ejemplo, es la naturaleza de todas las normas referentes al exceso de velocidad. En todo caso, lo que hay que destacar, al objeto de este trabajo, es el empleo del Código Penal para las conductas más graves contra la seguridad vial. Directamente contempla dos modalidades, incluidas dentro de la Sección 28 dedicada a los delitos de peligro común: a) **las intervenciones peligrosas en la circulación viaria** (parágrafo 315 b), donde incluye las conductas que menoscaben la seguridad del tráfico provocando la destrucción, eliminación o daño de instalaciones o vehículos, la colocación de obstáculos, o bien llevando a cabo intervenciones análogas, igualmente peligrosas, y de este modo se ponga en peligro la vida o la integridad corporal de otra persona, o cosas ajenas de gran valor —pena de prisión de hasta cinco años o con multa. Castiga la tentativa y el delito imprudente—; b) **puesta en peligro de la seguridad del tráfico** (parágrafo 315 c), el que en el tráfico viario conduzca un vehículo, a pesar de no hacerlo en condiciones de seguridad a causa de: la ingesta de bebidas alcohólicas u otras sustancias tóxicas o de defectos psíquicos o corporales; el que alterando muy gravemente el tráfico y sin consideración: no respete la preferencia de paso, adelante indebidamente o conduzca inadecuadamente durante una maniobra de adelantamiento, conduzca indebidamente en zonas peatonales, conduzca demasiado rápido en lugares de difícil visibilidad, por cruces, por vías estrechas o por pasos a nivel, no se mantenga en el carril derecho de la calzada por sitios sin visibilidad, por cruces o por vías estrechas o por pasos a nivel, no se mantenga en el carril derecho de la calzada por sitios sin visibilidad, dé marcha atrás o conduzca en sentido contrario en autopistas u otras vías de circulación, o intente dichas conductas, no haga visible con la suficiente distancia la presencia de un vehículo parado o detenido, a pesar de que ello fuera necesario para la seguridad viaria, y de este modo ponga en peligro la vida o la integridad corporal de otra persona, o cosas ajenas de gran valor —pena de prisión de hasta cinco años o multa—. Castiga la tentativa y la imprudencia.

Como puede comprobarse el Texto punitivo germano se decanta por dos modalidades excesivamente enumerativas, donde describe conductas que, algunas de ellas,

---

<sup>11</sup> KAISER, Günther. *Delincuencia de tráfico y su prevención general*. Madrid, 1979, pág. 93. En este sentido, *vid.*, MORILLAS CUEVA, Lorenzo. “Delitos contra la seguridad del tráfico”. En *Jornadas de estudio sobre la nueva reforma del Código Penal*. Poder Judicial, núm., especial XII, págs. 166 y ss.

son de difícil comprensión en cuanto a su presencia en el ámbito penal, pero que atempera su efecto negativo con la exigencia de puesta en peligro de la seguridad del tráfico, de la vida o integridad de personas o de bienes de gran valor, generando delitos de peligro concreto que, en definitiva, son actuaciones temerarias para la seguridad vial. De todas maneras no parece que sea una fórmula especialmente adecuada para la descripción típica de estas infracciones, en las que se abusa de un casuismo excesivo. Además completa semejante regulación con un tipo complementario, que viene a confundir más que a esclarecer, la **embriaguez en el tráfico** (parágrafo 316), quien conduzca un vehículo a pesar de que, como consecuencia de la consumición de bebidas alcohólicas o de otras sustancias tóxicas no esté en condiciones de hacerlo con seguridad –pena de privación de libertad de hasta un año o multa, cuando el hecho no se castigado en los párrafos 315b y 315c. Sanciona la conducta negligente–. Se trata de una derivación hacia delitos de peligro abstracto.

Más flexible y menos pormenorizada es la **legislación italiana**, que no contempla de manera expresa en el Código Penal formas delictivas de peligro referentes a la circulación vial. Inicialmente agrupadas en el **Codice Stradale**, éste ha quedado en la actualidad con un marcado carácter administrativista. Las referencias penales las marca en el Capítulo II –De los ilícitos penales–, del Título primero –De los ilícitos previstos en el presente Código y de las sanciones– en clave de procedimiento a seguir para dar noticia al Ministerio Público cuando el agente u órgano sancionador tenga conocimiento de la comisión de un delito en relación con la seguridad vial (artículos 220 y 221) y de las sanciones administrativas accesorias de las sanciones penales (artículos 222, 223 y 224). Hay que destacar que el Texto Punitivo cuando regula el homicidio y las lesiones culposas establece, respectivamente ( artículo 589 y 590), una agravación en los casos en que el hecho se ha cometido con violación de las normas sobre disciplina de la circulación vial.

En dichas coordenadas, también el legislador penal español continúa buscando el nivel adecuado de intervención, ya que, aunque ha reformado en múltiples ocasiones esta materia, no consigue formular una regulación coherente con los principios del Derecho Penal y con la eficacia exigible en esta cuestión. Pensemos, en tal sentido, en la ya sobradamente denunciada regulación de la negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia del art. 380 que no puede más que constituir el paradigma del desconcierto con el que se opera<sup>12</sup>. No obstante, no es el precepto mencionado el único problemático,

---

<sup>12</sup> En relación con esta problemática puede verse en profundidad: MORILLAS CUEVA, Lorenzo.: «La negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia legalmente establecidas como delito específico de desobediencia grave. Valoración crítica». *XIV Jornadas Nacionales Derecho y Tráfico*, Granada, 1998,

aunque sí el más desastroso, dentro del Capítulo 4, “De los delitos contra la seguridad del tráfico”, del Título XVII, “De los delitos contra la seguridad colectiva”, del Libro segundo del Código Penal. El propio Fiscal General del Estado asume que estamos antes una de esas zonas oscuras del sistema penal, en las que la capacidad de respuesta del Derecho Punitivo se ha visto paulatinamente comprometida por una serie de agujeros negros en cuyo interior permanecen ocultas e inaccesibles muchas de esas nuevas manifestaciones de la evolución social, donde precisamente destaca la seguridad vial<sup>13</sup>. Sin embargo, la evolución de estas infracciones en nuestra Codificación es digna de ser analizada, muy en síntesis, porque pone de manifiesto una progresivo endurecimiento, de las formas menos graves, difícilmente justificable, que sin embargo para la Fiscalía muestra en qué medida “la confluencia de otros principios de Derecho Penal o la de otras prioridades de política criminal pueden haber incidido en la mayor o –más bien– en la menor eficacia del sistema punitivo, cuyos hitos esenciales en ese periodo de tiempo han tenido que ver, principalmente, con la despenalización de conductas y con una marcada tendencia a la flexibilidad en su tratamiento procesal”<sup>14</sup>. Más que una valoración adecuada a un Derecho Penal garantista y respetuoso con su naturaleza de *ultima ratio* parece una invocación al funcionalismo más radical y desprestigiado en los ámbitos científicos modernos. Veamos, de todas formas, la trayectoria jurídico-penal de estas conductas, comenzando con la Ley del Automóvil de 9 de marzo de 1950<sup>15</sup>.

La citada Ley, de marcado carácter penal-procesal, introdujo –en catorce artículos y una disposición adicional derogatoria– las más variadas hipótesis delictivas relacionadas directa o indirectamente con el tráfico, sobre la base de incriminar conductas de riesgo o de desobediencia, independientemente de los resultados lesivos que continuaron afectos al Código Penal, si se realizaban de manera imprudente. De este modo, matiza Quintano Ripollés, la delincuencia de tráfico quedó encuadrada en una doble vía: la del resultado, propia del Código, y la de peligro desobediencia, disciplinada por la Ley en cita<sup>16</sup>.

---

págs. 15 y ss. CARMONA SALGADO, Concepción.- MARTÍNEZ RUI, Jesús.: “De nuevo sobre la “inconstitucionalidad” del artículo 380 del Código Penal, al hilo de la sentencia del Tribunal Constitucional 161/1997 de 2 de octubre”. En *La Ley*, núm. 4591, 24 de julio de 1998, págs. 1 a 6.

<sup>13</sup> *Comparecencia del señor Fiscal General del Estado para informar sobre el tratamiento penal de las conductas contrarias a la seguridad vial*. Diario de Sesiones del Congreso de Diputados. Comisiones. Año 2005, núm 437, pág. 3. (en adelante Comparecencia FGE).

<sup>14</sup> *Comparecencia FGE...cit.*, pág. 4.

<sup>15</sup> Anterior a esta fecha también hubo realidades legislativas, como por ejemplo, el Código de 1928 en los artículos 572 y ss. *Vid.*, en este sentido entre otros: MORILLAS CUEVA, Lorenzo. *Delitos...cit.*, págs. 170 y ss.

<sup>16</sup> QUINTANO RIPOLLÉS, Antonio. *Tratado de la Parte Especial del Derecho Penal*. Tomo IV –Infracciones contra la comunidad social–, coordinado por Gimbernat Ordeig, Madrid, 1967, pág. 467.

La importancia de la susodicha Ley se concreta en la heterogeneidad de los delitos que creó, algunos bastante alejados del sentido estricto del tráfico como, por ejemplo, el hurto de uso o el quebrantamiento de condena, otros de completa identificación con los que todavía o hasta hace poco han estado vigentes. En relación a estos últimos, el artículo 1 castigaba con la pena de arresto mayor o multa de 1.000 a 50.000 pesetas a quien condujera un vehículo de motor “bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes que colocaran al sujeto en un estado de incapacidad para realizarlo con seguridad”. Por su parte, el artículo 2 al que “condujera un vehículo de motor con velocidad excesiva o de otro modo peligroso para el público, dada la intensidad del tráfico, condiciones de la vía pública u otras circunstancias que aumenten el riesgo”. El artículo 3 al que “condujere un vehículo de motor sin estar legalmente habilitado para ello”. El 4 la falsedad, alteración o ilegalidad de la placa de matrícula. De las obstaculizaciones al tráfico se ocupaba en los artículos 6, 7 y 8. Sancionaba el primero las conductas consistentes en “quitar, cambiar, simular, alterar o dañar las indicaciones o señales establecidas para orientación o seguridad de la circulación de vehículos de motor”; el segundo, “la grave perturbación u obstaculización a la circulación de vehículos de motor, con peligro para los ocupantes”; y el tercero, “el lanzamiento de piedras u otros objetos contra vehículos de motor en marcha, con peligro para las personas”.

Las críticas que contra la misma se vertieron, y las lagunas que presentaba, propiciaron la aparición de la Ley de 24 de diciembre de 1962 sobre uso y circulación de vehículos de motor que derogó a aquélla y que intentó aunar en un solo texto toda la normativa relativa al tráfico. Como fue señalado en su momento, las innovaciones verdaderamente radicales de la Ley afectaron, fundamentalmente, a extremos civiles y procesales ya que en materia penal reprodujo en gran medida las tipologías de la anterior Ley, aunque no dejó de presentar algunas modificaciones de interés<sup>17</sup>.

Sobre los criterios reformadores, hemos de citar en primer lugar la nueva redacción que a la conducción bajo la ebriedad le otorgaba el artículo. 5 que afirmaba: “El que condujere bajo la influencia manifiesta de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes será castigado con la privación del permiso de conducir por tiempo de uno a tres años y multa de 5.000 a 25.000 pesetas”. La clave diferencial con la anterior redacción fue la sustitución del “estado de incapacidad” provocada por la ingestión de este tipo de bebidas y sustancias por la simple “influencia manifiesta” de la embriaguez en la conducción, lo que llevó a buena parte de la doctrina a estimar la embriaguez del conductor, sin más requisitos, para tener por consumado el delito, lo

---

<sup>17</sup> *Vid.*, en esta línea: *Ibd.*, pág. 469.

que hace también cambiar su naturaleza. Asimismo sufrió modificación el contenido del artículo 2 que sancionaba “al que condujere un vehículo de motor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la seguridad de la circulación y la vida de las personas, su integridad o sus bienes”. Los tres preceptos que la Ley de 1950 dedicó a los obstáculos al tráfico, los redujo a uno sólo en el artículo 9. La conducta de conducir sin permiso igualmente es mantenida como delito, pero a través de una elaboración más concreta que fijaba el artículo 6 en los siguientes términos: “el que condujere sin haber obtenido el correspondiente permiso para ello será castigado con multa de 5.000 a 15.000 pesetas”.

Es la Ley de 8 de abril de 1967, sobre modificación de determinados artículos del Código Penal y de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, la que introduce en el Texto Punitivo la mayoría de las figuras delictivas contenidas en las leyes precedentes con algunas particularidades dignas de ser mencionadas<sup>18</sup>. Aunque la reforma fue fuertemente criticada presentó, sin embargo, una nueva concepción de estos delitos que, con no muchas alteraciones, llega hasta nuestros días, a pesar de las continuas revisiones que, desde entonces, ha soportado estoicamente y, en ocasiones, para peor, nuestro Texto punitivo. En la conducción de un vehículo de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes, regulado en el art. 340 bis a) número 1º se suprimió el término “manifiesta”, con lo que se facilita y se objetiva la prueba conforme a lo dispuesto en el Código de la Circulación, pero al mismo tiempo se introdujo una férrea línea de severidad y una tal amplitud del tipo que desborda los objetivos iniciales. El número 2º reproduce el tenor del artículo 2 de la Ley de 1962 con la única supresión de la referencia al concreto peligro de la seguridad de la circulación, quedando “el que condujere un vehículo de motor con temeridad manifiesta y pusiera en concreto peligro la vida de las personas, su integridad o sus bienes”. Importante innovación es la presencia del penúltimo párrafo, según el cual “cuando de los actos sancionados en este artículo o en el siguiente resultare, además del riesgo prevenido, lesión o daño, cualquiera que sea su gravedad, los Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada”,

---

<sup>18</sup> La inclusión está justificada en el número 3 del preámbulo de la Ley de la siguiente forma: “La persistencia y continuidad con que se producen los delitos cometidos con ocasión del tránsito de automóviles y su indudable semejanza con otros previstos en el Código Penal aconsejan la conveniencia de su inserción en el principal Texto punitivo, aunque sea preciso, en muy limitados casos, transplantar al mismo algunos tipos de los configurados en la Ley de uso y circulación de vehículos de motor, parece necesario conservar en razón a los bienes jurídicos que protegen. Las leyes penales especiales tienen su razón de ser, bien porque establecen figuras delictivas, cuya naturaleza es esencialmente diversa y aun opuesta a las que comprende el Código, inspiradas en principios distintos, bien porque resuelven problemas determinados por circunstancias transitorias que justifican en razón a la estabilidad del Código, su independencia respecto de él. La experiencia proporcionada con la aplicación de la Ley especial permite dar ya este paso adelante, encuadrando los delitos que tipificaba en el Código Penal común”.

que supone en opinión de Cobo Del Rosal, un “auténtico semillero de problemas”<sup>19</sup>. Los otros dos artículos estaban dedicados a los obstáculos al tráfico y otras formas de originar grave riesgo y a la conducción sin permiso.

La siguiente innovación, ya en pleno proceso democrático, se data en 1983 y en ella se afronta la derogación de dos de las fórmulas más negativamente valoradas por la doctrina y por la jurisprudencia. Así lo justifica el Preámbulo de la Ley de 25 de junio de Reforma urgente y parcial del Código Penal: “En el ámbito de los delitos contra la seguridad del tráfico, la reforma se contrae a la supresión del párrafo segundo del artículo 340 bis a), en primer lugar, toda vez que el criterio primitivo en que se apoya –el de la plurirreincidencia– se ve también modificado en esta primera reforma. El delito de conducción sin permiso descrito en el artículo 340 bis c) que en esta reforma se suprime atendiendo así a un sentimiento generalizado en los medios forenses y doctrinales que no ha podido apreciar en tal conducta algo más que un ilícito administrativo”.

A la espera de un nuevo Código Penal, se llega a la Ley Orgánica de 21 de junio de 1989, de actualización del Código Penal. En relación con estas figuras se omiten muchas de las enseñanzas propiciadas por la doctrina e incluso por los propios proyectos más actuales, para centrarse en una más intensa represión de las mismas, necesitadas de una mayor imaginación y generosidad por parte de los poderes públicos<sup>20</sup>. Con esta perspectiva, se aumenta la cuantía de las multas, situación que se deriva de los criterios generales de la reforma, se introduce la pena de arresto mayor como alternativa a la pecuniaria en el artículo 340 bis a), se segregan los dos últimos párrafos del artículo 340 bis a) para transcribirlos en el 340 bis c), perdiéndose una buena ocasión para evitar su presencia en el Código, se incluye el término sustancias psicotrópicas en la conducción

---

<sup>19</sup> COBO DEL ROSAL, Manuel. “Significación general del penúltimo párrafo del artículo 340 bis a) del Código Penal para los Delitos contra la seguridad del tráfico”. En *Delitos contra la seguridad del tráfico y su prevención*, Valencia, 1975, pág. 76.

<sup>20</sup> El Preámbulo de la Ley es suficientemente explicativo en esta línea: “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”.

No fue esta reforma muy bien acogida por la doctrina. Así, MORILLAS CUEVA afirmó que supone una muy incompleta modificación que poco actualiza y mucho mantiene. Que ha optado por seguir una línea sumamente continuista en la mayoría de los preceptos, obviando las exigencias despenalizadas alrededor de estas materias e incrementando el catálogo anterior con un tipo sumamente discutible. MORILLAS CUEVA, Lorenzo. *Delitos...cit.*, pág. 176.

bajo la influencia de bebidas alcohólicas o drogas tóxicas, se omite en el delito de conducción temeraria la puesta en peligro de bienes, quedando sólo en «pusiera en concreto peligro la vida o la integridad de las personas» y, por último, se incorpora un nuevo 340 bis d), sobre la punición de los denominados “conductores homicidas”.

Cuando parecía más cercana la aparición del nuevo Texto punitivo, se vuelve a renovar la normativa penal en materia de tráfico, ciertamente en una modificación de tipo menor. Así, la Ley Orgánica 17/1994, de 23 de diciembre de 1994, equiparó expresamente el ciclomotor con el vehículo de motor.

Por fin se llega al Código Penal de 1995 que en los artículos 379 a 385, Capítulo cuarto, –De los delitos contra la seguridad del tráfico–, Título XVII, De los delitos contra la seguridad colectiva, del Libro segundo, “Delitos y sus penas”, contempla las conductas contra el tráfico penalmente sancionadas<sup>21</sup>.

La doctrina en general entiende que la regulación del Texto punitivo vigente es bastante continuista. En dicha línea, Tamarit Sumalla afirma que las reformas del nuevo Código en estos delitos son escasas, pese a la reordenación de algunos artículos, respecto a la versión del Texto de 1973 con las sucesivas modificaciones que ha ido sufriendo y que la novedad fundamental radica en la polémica introducción del delito de desobediencia en el supuesto de negativa a la práctica de las pruebas de alcoholemia<sup>22</sup>. De igual manera, Lascuráin Sánchez mantiene que, salvo por la inclusión del tipo del 380, no se observan novedades reseñables en la configuración de las normas de este capítulo en relación con los de la sección correspondiente del Código anterior<sup>23</sup>. También Muñoz Conde se decanta por la idea de que el Texto punitivo

---

<sup>21</sup> Junto a los preceptos mencionados, podría hacerse referencia a algunos otros, como por ejemplo el artículo 636 que sanciona con multa de uno a dos meses la realización de actividades, entre las que lógicamente está el tráfico, careciendo de los seguros obligatorios de responsabilidad civil. No obstante, no es fácil negar que el grupo de figuras que directamente protegen la seguridad del tráfico son las incluidas en los artículos. 379 a 385 y, por ello, las que con mayor detenimiento hemos mencionado.

<sup>22</sup> Matiza el autor esta primera valoración al afirmar, en relación con el delito de conducción temeraria, que: «El desdoblamiento en preceptos distintos del presente tipo y el del art. 379, anteriormente reunidos en un mismo artículo, no obedece meramente a un afán de mayor claridad sistemática dado el distinto contenido de ambas conductas, sino también a la voluntad de intensificar la reacción ante esta conducta, opción que en abstracto parece responder a lógicas exigencias de proporcionalidad dada la presencia adicional en esta conducta de un peligro concreto para la vida o la integridad de las personas, pero que, atendiendo al concreto marco penal fijado, lleva a consecuencias insatisfactorias al ser de mayor gravedad que el previsto para algunos supuestos de lesiones con imprudencia grave (art. 152)». Tamarit Sumalla, J.M<sup>a</sup>.: *Comentarios al nuevo Código Penal*. Director Quintero Olivares, Pamplona, 1996, págs. 1686, 1687 y 1693.

<sup>23</sup> Lascuráin Sánchez, J.A.: *Comentarios al Código Penal*, Madrid, 1997, pág. 1039.

es continuista, en líneas generales, con la regulación anterior. No obstante, estima como novedad destacable, junto a la ya mencionada inclusión del art. 380, la de la falta del artículo 636, aunque, para él, ninguna de las dos disposiciones mencionadas tenían que ver directamente con la seguridad del tráfico, “aunque sean en este ámbito donde más suelen darse casos de este tipo”<sup>24</sup>.

Algo más escéptico, en relación con la similitud mencionada entre ambas normativas, es Escobar Jiménez que si bien reconoce que los artículos 379 a 385, reproducen prácticamente la regulación que contenía el anterior Código Penal, también subraya que son, fundamentalmente, cuatro las diferencias que cabe apreciar respecto del Texto punitivo derogado: a) en general, cierto endurecimiento de las penas que se manifiesta, sobre todo, en la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotor (en ningún caso es inferior a 1 año), y en las conductas descritas en los arts. 381 y 382; b) Se incluye un precepto, el artículo 380, que sanciona la negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia ante el requerimiento del agente de la autoridad, pasando a considerarse específica modalidad del delito de desobediencia grave; c) el delito previsto en el artículo 384, cuyo precedente –artículo 340 bis d) del derogado CP –había sido objeto de distintos enfoques y pronunciamientos en la doctrina y jurisprudencia sobre su carácter doloso o culposo, tiene ya un claro perfil intencional al no constituir uno de los tipos imprudentes contenidos en el Libro II a los que se refiere el artículo 12 CP; d) saliendo al paso de criterios enfrentados de juzgados de lo penal, secciones de las audiencias provinciales y sectores doctrinales, se establece de forma imperativa que los órganos jurisdiccionales condenen en todo caso al resarcimiento de la responsabilidad civil que se haya originado en los delitos previstos en los artículos. 379, 381 y 382<sup>25</sup>.

Ciertamente la nueva normativa es bastante continuista en relación con el Texto punitivo anterior –aunque también es obvio que existen algunas diferencias que en poco mejoran la propuesta final (mayor rigor en las penas, creación del nuevo tipo del artículo 380, algunos cambios gramaticales, etc–. De nuevo se perdió una buena oportunidad para modernizar el contenido de estas tipologías, para diferenciarlas claramente de las infracciones administrativas, para respaldar el carácter de *ultima ratio* del Derecho Penal. Dos son, sin embargo, las hipótesis que llaman más mi atención, de forma negativa: el artículo 380 y su referencia el artículo 379.

Pocos preceptos incluidos en los Textos punitivos han levantado más debate y contradicciones que el **artículo 380**. A pesar de todas las objeciones y valoraciones

---

<sup>24</sup> Muñoz Conde, F.: *Derecho Penal Parte Especial*, 15ª edic. Valencia, 2004, pág. 587.

<sup>25</sup> Escobar Jiménez, R.: *Código Penal de 1995 (comentarios y jurisprudencia)*, Granada, 1998, pág.1551.

críticas que en la doctrina<sup>26</sup> se le han hecho, a pesar de las más de veinte cuestiones de inconstitucionalidad presentadas y razonadas, a pesar de las excelentes argumentaciones de los votos particulares formulados en ámbito constitucional, dicho artículo no ha sido declarado inconstitucional, por las dos más que discutibles SsTC 161/97 de 2 de octubre y 234/1997 de 18 de diciembre. Ello, sin embargo, elimina únicamente una parte del problema, el de su constitucionalidad. Lo que no quiere decir que en clave de raciocinio científico no deba ser reformado o suprimido –para mí ésta ha de ser la inevitable decisión de *lege ferenda*–. Hay más que suficientes razones técnicas, político-criminales y de coherencia legislativa para defender con intensidad semejante planteamiento. No es de recibo que además de la existencia de un delito de desobediencia con carácter generalista se tipifique, por única y exclusiva vez en el Código y en nuestra historia legislativa penal, un tipo específico sobre una sistemática equivocada, con un bien jurídico protegido lejano a la seguridad del tráfico y con un carácter de delito instrumental al que, curiosa y sorprendentemente, se le fija una pena privativa de libertad muy superior cuantitativa y cualitativamente a la del delito base o principal. Semejante opción hay que ponerla en contacto, aunque desde otra dimensión, con la valoración del **artículo 379**, al que cada vez se le ha objetivizado más, en un claro alejamiento de las más esenciales garantías del ciudadano conductor, en un giro desmesurado hacia la absorción de los parámetros administrativistas por el Derecho Punitivo. Su naturaleza de delito de peligro abstracto, la no previsión de puesta en peligro concreto para la vida o la integridad de las personas sitúan estas conductas, de tal manera entendidas, más en el ámbito del Derecho Administrativo sancionador que en la esfera penal. Lo que no quiere decir, ni mucho menos, que cuando el sujeto bajo estas circunstancias ponga en peligro concreto la vida o la integridad o incluso lesione dichos bienes jurídicos no sea merecedor de una pena, posiblemente más intensa que en la actualidad, como más adelante propondré.

No ha ido, sin embargo y nuevamente, la voluntad legislativa por estos derroteros. La última, por ahora, reforma contenida en la L.O. 15/2003, de 25 de noviembre, por la que se modifica el Código Penal es una reiterada muestra de desatino legislativo. Al margen de modificaciones menores –por ejemplo, la sustitución en las penas de la de arresto fin de semana, que desaparece del Texto Punitivo, por la de prisión de tres a seis meses y la incorporación de la de trabajos en beneficio de la comunidad (artículo 379), el aumento de la pena de multa que pasa a ser de seis a 12 meses en el artículo 379 y de 12 a 24 en el artículo 382– lo verdaderamente trascendente en este Capítulo dedicado a los delitos contra la seguridad del tráfico

---

<sup>26</sup> *Vid.*, entre otros: MORILLAS CUEVA, Lorenzo. *La negativa ...*, cit., págs 23 y ss. MUÑOZ CONDE, Francisco. *Derecho Penal...* cit., págs. 701-702.

es la incorporación de un nuevo apartado en el artículo 381, cuyo párrafo segundo queda: “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 efectos de bebidas alcohólicas con altas tasas de alcohol en sangre y con un exceso desproporcionado de velocidad respecto de los límites establecidos”.

Se trata de una inusitada presunción *iuris et de iure*, sobre las altas tasas de alcoholemia y el exceso desproporcionado de velocidad –al menos, como despropósito menor, han de darse las dos juntas para conseguir la equiparación– que transforma por arte de magia del legislador lo que son conductas de peligro abstracto, incluso sin reprobación penal una de ellas –la velocidad excesiva sin concreto peligro para la vida o la integridad– en actuaciones de peligro concreto. Semejante actitud legislativa choca frontalmente con las más iniciales enseñanzas de lo que es el Derecho Penal moderno, que sabe, y debe de enseñar, a separar conceptualmente lo que son delitos de peligro concreto y los que lo son de peligro abstracto, sin acudir a extrañas confusiones que rompen la más primaria de las distinciones.

Buena parte de la doctrina se manifiesta sumamente crítica con el precepto. Así, por poner un ejemplo, Tamarit Sumalla afirma que “con esta reforma se constata que ha llegado a este sector del Derecho Penal la tendencia a la intensificación punitiva como huida cómoda frente a problemas sociales de gran complejidad, que, considerados con seriedad, llevarían a cuestionar los usos sociales, el modelo de consumo imperante y otras cuestiones ajenas a lo penal. En todo caso, sin movernos del ámbito estrictamente sancionador, deberíamos una vez más recordar al legislador presente o futuro con tentaciones intervencionistas en este terreno, el tan proclamado como desoído principio de economía punitiva que aconseja perseguir la eficacia preventiva de las sanciones más que en la dureza de las mismas en la certeza de su imposición”<sup>27</sup>.

---

<sup>27</sup> TAMARIT SUMALLA, Joseph María y otros. *Comentarios al nuevo Código Penal*. Director Quintero Olivares. 3ª ed., Navarra, 2004, pág. 1936. En parecida línea crítica: GÓMEZ PAVÓN, Pilar. *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes*, 3ª, ed., págs.295 y ss. CARMONA SALGADO, Concepción y otros. *Derecho Penal Español. Parte Especial*. Coordinador Cobo del Rosal. 2ª ed., Madrid, 2005, pág.810. ORTS BERENGUER, Enrique y otros. *Derecho Penal. Parte Especial*. Valencia, 2004, pág. 828. MONTANER FERNÁNDEZ, Raquel y otros. *Lecciones de Derecho Penal. Parte Especial*. Barcelona, 2006, pág. 279. DE VICENTE MARTÍNEZ, Rosario. *Derecho Penal de la circulación*. Barcelona, 2006, págs.325 y ss. Muñoz Conde también muestra su disconformidad con el tipo, al menos por la generalidad de la presunción, aunque estima que “sólo puede admitirse como criterio orientador de la praxis judicial, a reserva de las peculiaridades del caso concreto y de la libre valoración de la prueba de los hechos que fundamentan los elementos

La jurisprudencia, incluso la constitucional, tampoco parece que sea muy comprensiva con semejante pretensión. Como muestra baste citar la STC de 15 de noviembre de 2006 que concede amparo al conductor condenado, en segunda instancia por la Audiencia Provincial, absuelto por el Juzgado, que fue sometido a un control preventivo de alcoholemia, cuyo resultado arrojó 1,16 y 1,17 miligramos de alcohol por litro expirado –lo que equivale a 2,32 y 2,34 mgr. por litro en sangre–, respectivamente, en las dos pruebas realizadas. La sentencia condenatoria lo hacía en razón a que el tipo del artículo 379 lo es de peligro abstracto y, por tanto, no requiere un resultado de peligro concreto ni tampoco de lesión, pues la peligrosidad genérica existe, a juicio de la mencionada Audiencia, por el mero hecho de conducir el vehículo con las facultades psicofísicas mermadas, lo que se produce, según este criterio, a partir del 2,0 por 100 de alcohol en sangre; la absolutoria porque el único hecho objetivo probado era la prueba de alcoholemia, insuficiente para condenar. La sala del Tribunal Constitucional estima que para subsumir el hecho en el tipo penal no basta comprobar el grado de impregnación alcohólica en el conductor, sino que, aún cuando resulte acreditada esa circunstancia mediante las pruebas biológicas practicadas con todas las garantías procesales que la Ley exige, es necesario “también comprobar su influencia en el conductor; comprobación que naturalmente deberá realizar el juzgador ponderando todos los medios de prueba obrantes en autos que reúnan dichas garantías”. Orientación, pues, que exige que para condenar es necesario junto a la prueba de impregnación alcohólica su valoración conjunta con otras y que supone un claro alejamiento del Tribunal Constitucional de la progresiva objetivización de estas conductas típicas, que llega, hasta ahora, a su culminación con la presunción contenida en el artículo 381, en relación con el 379 que es utilizado en este supuesto.

Más cercano a las hipótesis legislativas de 2003 es el voto particular que formula el Magistrado Jiménez Sánchez respecto del fallo y de la fundamentación jurídica de la referida sentencia. Se basa principalmente, en la cuestión que es de nuestro interés, en la idea de que el índice de alcoholemia que presenta el acusado es lo suficientemente elevado para que, de acuerdo con criterios científicos o de experiencia, pueda afirmarse que produce en las personas una merma apreciable de sus capacidades físicas para desarrollar una conducción segura, sin necesidad de otros datos que acompañen a dicha objetivizada determinación del nivel de alcohol. Si discutible es semejante premisa, como se ha puesto de manifiesto en este libro en los dos excelentes trabajos firmados por Barquín-Luna y Morillas Fernández, respectivamente, para

---

del tipo delictivo”. MUÑOZ CONDE, Francisco. *Derecho Penal...*cit., pág. 692. –complicada ayuda, digo yo, para el juez la propuesta indeterminada y confusa que hace el Texto–.

su directa inclusión en el artículo 279, mucho más lo es para una posible presunción homologadora, como hace el vigente artículo 281, con un delito de peligro concreto que, además de la conducta realizada por el sujeto activo necesita una correlativa puesta en peligro real y concreta de la vida o de la integridad de las personas.

La misma DGT, en afirmación de su Director General, estima equivocada la susodicha reforma, pero por motivos bien diferentes, yo diría antagónicos a los enumerados aquí. Dos son las **razones** que expone: a) la no concreción de cuáles son las altas tasas de alcohol en sangre ni de los excesos desproporcionados de velocidad, que deben de objetivizarse al máximo; b) la creencia de que el sistema judicial se ha encerrado demasiado en sí mismo con tecnicismos procesales y argumentos abstractos, y que puede no estar sirviendo a los objetivos pretendidos<sup>28</sup>. Valoraciones que dirigen la cuestión hacia una visión de la función del Derecho Penal y de los jueces identificada con un funcionalismo descarnado y con un preventivismo general-retribucionista que galopa feroz y bravío hacia un Derecho Penal del enemigo, enmascarado en las exigencias del denominado Derecho Penal de riesgo, inquietante y desmoralizador para los todavía partidarios de un Derecho Penal basado en parámetros garantistas y de prevención general y especial.

### III. UNA NUEVA RESPUESTA REFORMISTA

Los anuncios y propuestas realizados por los representantes institucionales pretenden ser plasmadas, todavía con mayor intensidad, en la realidad legislativa de nuestro inmediato futuro. Semejantes ideas han de sintetizarse en los siguientes puntos: a) **anticipación progresiva** de la intervención penal hasta confundirla con actuaciones administrativas sancionatorias, cuyo campo se invade, cada vez, con mayor facilidad; b) **objetivización maximalista** de las pruebas en la respuesta penal; c) **confusión** entre lo que significa la prevención para el Derecho Penal, a la que se le acusa de excesivamente reparadora, y la prevención-retribución que pretende intervenir no solo antes de la producción del resultado sino incluso de la puesta en peligro en concreto de los bienes jurídicos, con unos mecanismos probatorios totalmente unidireccionales; d) fundamento último de los criterios a impulsar en la **eficacia del sistema**, que únicamente se ha de conseguir con una utilización prioritaria y generalizada de las reacciones represivas; e) **expansionismo** del Derecho Penal del tráfico; f) sensación de cierta impunidad de las conductas atentatorias a la seguridad vial; f) puesta en cuestión de la **eficacia judicial** en relación a estas conductas<sup>29</sup>.

<sup>28</sup> *Comparecencia DGT...cit.*, pág. 4.

<sup>29</sup> *Vid.*, como referencia de estas conclusiones: *Comparecencia DGT...cit.*, págs. 2 y ss. *Comparecencia FGE...cit.*, págs. 2 y ss.

Tales premisas propician peticiones de modificación del Texto Punitivo sintetizadas en tres claves: **una**, concreción del nivel de alcoholemia a partir del cual tendrá la consideración de delito cuando se supere el gramo por litro de sangre, con la orientación de que sea el doble del límite reglamentariamente permitido y que la pena tenga en cuenta las sanciones administrativas para límites inferiores; **otra**, concreción de los excesos de velocidad a partir de los cuales tendrá la consideración de delito cuando se excedan en más de 60 kilómetros por hora los límites de velocidad reglamentariamente establecidos, igualmente que la pena tenga en cuenta los límites de las sanciones administrativas para límites inferiores; **tercera**, consideración penal de la conducción habiéndosele cancelado el permiso de conducir por haber agotado los puntos mediante resolución administrativa firme o que por sentencia judicial igualmente firme se le haya privado al sujeto por la comisión de un delito que lleve aparejada dicha pena<sup>30</sup>. Semejantes razonamientos y propuestas alcanzan eco en la nueva modificación de los delitos contra la seguridad del tráfico en el Proyecto de Ley por el que se modifica la Ley Orgánica 1/1995, de 23 de noviembre, del Código penal. El Texto en trámite parlamentario, en este momento, asume gran parte de los planteamientos anteriores, en su mayoría criticables; aunque desde otra perspectiva, hay que señalar la mejora que puede suponer, al menos técnicamente, en relación con los contenidos todavía vigentes, eso sí sin desprenderse definitivamente del desbarajuste conceptual a que se ven sometidas estas infracciones penales.

La **primera** de las novedades<sup>31</sup> afecta al artículo 379 en el que se plasman las peticiones anteriormente valoradas de objetivización de los tipos, de adelantamiento

---

<sup>30</sup> *Vid., Comparecencia DGT...cit., págs. 6.*

<sup>31</sup> Realmente la modificación inicial está en la propia denominación del Capítulo que pasa a denominarse “Delitos contra la seguridad vial”, en lugar del tradicional “Delitos contra la seguridad del tráfico”. Para el Consejo General del Poder Judicial lo que se trata en el mencionado Capítulo “es intensificar la persecución penal de las conductas relacionadas con el tráfico rodado de vehículos ensayando tres vías: la creación de nuevas descripciones típicas, la limitación del arbitrio judicial en la apreciación del ámbito material de algunas tipicidades ya existentes por medio de una corrección de sus elementos, y la elevación del cuadro penal previsto para este sector de la criminalidad”. *Informe al Anteproyecto de Ley Orgánicas por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre del Código Penal*, 2006, págs.150-154. Destaca para mí, de dicho Informe el carácter acrítico y enumerativo con que trata un tema que tanto debate ha producido en la doctrina y en la propia jurisprudencia. Curiosamente donde con mayor intensidad se manifiesta es en una cuestión periférica en relación a estas infracciones como es el de la pena de trabajos en beneficio de la comunidad que cuestiona en términos generales y en su aplicación concreta porque la estima de aplicación obligatoria, lo que, de ser así, iría en contra de su naturaleza. Creo que en este punto el Informe no está afortunado porque ni tiene carácter obligatorio ya que se presenta alternativa a la de prisión, eso sí unida a la de multa, ni estimo que, con carácter general lleve a un vicio de consentimiento del sujeto por la amenaza de privación de libertad, “lo que dota de una carga de coactividad al sistema que puede poner en entredicho

de las fronteras punitivas, de utilización de delitos de peligro abstracto y de presentación dual entre la velocidad excesiva –como tal de nueva incorporación al Texto punitivo– y la conducción bajo la influencia de drogas o de bebidas alcohólicas. Las peculiaridades más a resaltar son que en el número 1 se desglosa la velocidad según la vía –superior en 50 kilómetros por hora en urbana y 70 en interurbana; el conducir a esa velocidad criminaliza al sujeto que la realiza, aunque no ponga en peligro concreto ni la vida ni la integridad física de ningún otro ciudadano<sup>32</sup>; en el número 2 prácticamente se repite el texto actual del 379, con la variable, sumamente importante, de que siempre se dará el delito si la tasa de alcohol en aire espirado supera los 0,60 mg por litro de sangre o una tasa de alcohol en sangre es superior a 1,2 gramos por litro, sin necesidad de ningún otro medio probatorio de la influencia del alcohol en la persona concreta –con lo que se aleja incluso de las exigencias del Tribunal Constitucional al respecto– y olvida criterio parecido para el que conduce bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas<sup>33</sup>.

La **segunda** se refiere al vigente 381, en la reforma incorporado como 380, que mantiene exactamente igual el número 1 sobre la conducción con temeridad manifiesta y concreto peligro para la vida y la integridad de las personas. La innovación, de verdadero alcance, se realiza en el número 2, que cambia su contenido para

---

su adecuación al marco constitucional” –con estas afirmaciones se está negando cualquier posibilidad de sustitución de la pena de prisión con la que el reo ha de estar conforme, aislando esta última pena en una cada vez mayor presencia en el Texto Punitivo y en su aplicación real– sino que se me presenta como una hipótesis más que adecuada como sustitutiva de la pena de prisión de corta duración. Otro tema son las exigencias logísticas que la ejecución de esta pena conlleva y que han de ser cumplimentadas por las Administraciones.

<sup>32</sup> Generalmente los defensores de esta tipificación ponen como ejemplos fotos de conductores a 220 o 230 kilómetros por hora, que en ocasiones son enviadas al fiscal que las devuelve diciendo que hay que demostrar que se ha puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas. Ciertamente tal situación es alarmante, pero pienso que esa velocidad temeraria en la generalidad de los casos lleva aparejada esa puesta en peligro concreto que actualmente exige el tipo y que es la base de la regulación penal, desde el planteamiento de *ultima ratio*. Hay que esforzarse para conseguir las pruebas necesarias para castigar penalmente a los conductores que realmente infringen las normas con un alto grado de intensidad. Pero pensemos a la inversa, es político-criminal aceptable criminalizar al conductor que con un vehículo potente y seguro conduce por vía urbana a las afueras de la ciudad, pero con limitación de 40 kilómetros a la hora, para entrar en autovía a las dos de la madrugada, sin peatones ni prácticamente otros vehículos, a una velocidad de 90 kilómetros por hora. No me cabe duda que en este último caso, y se podían poner otros muchos ejemplos, hay una clara infracción administrativa, pero dudo más que se tengan que utilizar los mecanismos penales para su sanción.

<sup>33</sup> Al margen de su criticable estructura y naturaleza me parece, en todo caso, una muy baja tasa de alcoholemia para sacarla de las infracciones administrativas y criminalizar dichas conductas con la sola y única prueba, de influencia en la conducción, que la del alcoholímetro.

introducir más que una presunción una interpretación auténtica sobre el alcance de **temeraria**, que se reputará la conducción en la que concurriere cualquiera de los supuestos previstos en el artículo anterior. Al menos junto a la conducción temeraria de esta forma objetivizada se requiere la puesta en concreto peligro de la vida o la integridad de las personas, lo que ya supone un evidente avance, posiblemente insuficiente, con relación a la nefasta regulación actual.

La **tercera** ofrece asimismo un cambio sistemático, en este caso adecuado, de los contenidos actuales del artículo 384 al 381 en correspondencia coherente con el 380 descrito. Como es sabido, y debatido en la doctrina, la estructura de este precepto, también conocido como **conducción suicida** o **conducción homicida**, se quiere presentar como una modalidad diferenciada de la conducción con temeridad manifiesta a cuya conducta se remiten, con la diferencia de que se realice con “manifiesto desprecio” para la vida de los demás en el Proyecto (“consciente desprecio” para la vida de los demás en el texto vigente del artículo 384). En dos formas se presenta, en ambos textos: la que se puede denominar figura principal que exige que se complete toda la conducta del artículo de referencia –es decir, además de la conducción con temeridad manifiesta que se ponga en concreto peligro la vida o la integridad de las personas– y el subsidiario que será de aplicación cuando no se de este concreto peligro, con lo que se transforma en un delito de peligro abstracto. La cuestión es que tal como están redactados, sobre todo el primero –en el segundo se estaría en una fase todavía más anterior en la que no se han puesto los bienes jurídicos indicados en peligro concreto– se configura asimismo como infracción doloso-eventual de tentativa de homicidio.

Tan ampliamente tratados en la doctrina<sup>34</sup>, sorprende que el Proyecto **mantenga** dichas figuras delictivas, nacidas en un determinado momento de cierta inquietud social por los comportamientos que pretendía combatir y cuya respuesta creo que ya estaba y sigue en el Texto punitivo bien como conducción con temeridad manifiesta o como tentativa de homicidio por dolo eventual, según el nivel que se vea afectado. En este último caso, además, se configura como un supuesto atenuado de tentativa de homicidio en atención a lo dispuesto por el artículo 62 –pena inferior en uno o dos grados (homicidio pena de prisión de diez a quince años, un grado: de cinco a diez años de prisión, dos grados: de dos años y seis meses a cinco años de prisión; pena actual del 384.1: prisión de uno a cuatro años de prisión, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por

---

<sup>34</sup> Vid., entre otros: MORILLAS CUEVA, Lorenzo. *Delitos...*cit., pág. 190. MUÑOZ CONDE, Francisco. *Derecho Penal...*cit., pág. 697. ORTS BERENGUER, Enrique. *Derecho Penal...*cit., págs. 832-833.

tiempo superior a seis y hasta diez años; pena del artículo 381 del Proyecto: prisión de dos a cinco años, multa de 12 a 24 meses y privación del permiso de conducir de seis a diez años)—, que no creo que sea precisamente el objetivo del legislador, pues lo que se planteó como respuestas específicas y más severas a situaciones que producen cierta alarma en la ciudadanía se transforman por mor de una mala técnica legislativa en situaciones privilegiadas<sup>35</sup>. Los argumentos esgrimidos para el párrafo primero se han de hacer extensivos, con mayor intensidad, para el segundo, cuyo contenido es todavía más difícil de sostener, más aún con la nueva redacción que se le quiere dar al artículo 279 en el Proyecto.

La **cuarta** supone otro cambio sistemático, y también de recibo, que traslada la cláusula concursal del vigente artículo 383 al 382. Las alteraciones conceptuales son mínimas aunque significativas, sobre una redacción que tampoco es imprescindible. Hasta esta propuesta, el texto del todavía vigente artículo 383 es la conclusión legislativa de un concurso aparente de normas cuando además de la situación de peligro concreto se produce el resultado lesivo de homicidio o lesiones, frente a opiniones doctrinales que optan por estimar que existe un concurso ideal, al tratarse de dos delitos distintos —el de peligro y el de resultado lesivo<sup>36</sup>. El Proyecto acoge esta última opción pues aunque sin remitirse al artículo 77, regulador del concurso ideal en cuanto a la aplicación de la pena, lo configura con las mismas premisas que éste: infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior<sup>37</sup>. Resulta extraño, por otro lado, que el artículo en cita comience con un 1. cuando no existe ni párrafo ni número 2.

La **quinta**, que ocupa el lugar dejado por la cláusula anterior en el artículo 383, desarrolla una de las cuestiones más debatidas en los últimos años en relación a estos delitos: la **negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas** para la comprobación de las tasas de alcoholemia, drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas<sup>38</sup>. Sobre tan deficiente regulación ya he dado mi opinión páginas atrás

---

<sup>35</sup> Sobre esta percepción crítica de la presencia específica de estas tipologías en el Código Penal, es de reconocer la conveniencia del cambio que introduce el Proyecto sobre “el manifiesto desprecio” que puede desactivar algunas, pocas, de las valoraciones negativas que se le hacen. Además el Proyecto añade un número 3, que supone simplemente una nueva alteración sistemática, asimismo adecuada, con la remisión del actual artículo 385.

<sup>36</sup> *Vid.*, como ejemplo de esta posición: MUÑOZ CONDE, Francisco. *Derecho Penal...cit.*, pág. 685.

<sup>37</sup> Además incluye la condena en todo caso al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiere originado.

<sup>38</sup> La remisión a tasas de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas se incorpora en el Proyecto, no estaba en el Anteproyecto.

al valorar el contenido actual desarrollado por el artículo 380. En varias ocasiones me he manifestado absolutamente contrario al mantenimiento de semejante precepto en el Código Penal, aunque de manera residual he aceptado la hipótesis de su transformación a cuando el conductor esté implicado en un accidente de tráfico o sea presunto autor de ciertas infracciones relacionadas con la seguridad vial, siempre, y como máximo, que la pena sea igual que la del delito de referencia<sup>39</sup>. El Proyecto mantiene la base de este tipo, aunque como primera medida elimina la remisión al delito de desobediencia previsto en el artículo 556, lo que ya es de agradecer. En relación con la pena se produce una total identidad con la prevista para la conducta no-drizadora del número 2 del artículo 379 puesto que la pena fijada es la de prisión de tres a seis meses o multa de seis meses a un año y trabajos en beneficio de la comunidad de 31 días a 90 días, y, en cualquier caso, privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de uno a cuatro años<sup>40</sup>. Por el contrario, no se restringe a los supuestos más graves de accidente de tráfico o realización delictiva de esta naturaleza. La nueva redacción supone, sin duda, un cierto avance si se compara con la redacción actual, lo que no es esencialmente difícil; pero podría haber sido mejor su alcance o directamente suprimida, para dejar su aplicación a las normas administrativas o, para los casos más intensos, a los tipos que con carácter general describe el Texto Punitivo.

La **sexta**, contenida en el artículo 384, supone una no muy afortunada innovación: cuando se conduzca un vehículo a motor o ciclomotor habiendo sido privado judicial o administrativamente del derecho a hacerlo, o cuando el correspondiente permiso se encontrare suspendido o retirado. El tipo marca dos variables: la privación, suspensión o retirada administrativa y la judicial. La primera es la que sustenta la demanda de semejante tipicidad, la segunda la tiene solucionada, y hay que conectarla con el permiso de conducir por puntos, cuando aquél esté cancelado por haberlos agotado mediante una resolución administrativa firme. Cabe aceptar, si se admite el sistema, que se ha de garantizar la validez de éste con mecanismos suficientes para lograr que la prohibición de conducir sea eficaz porque de lo contrario no tendría mayor sentido toda la compleja regulación a la que se ha sometido a los conductores. Pero lo que dudo es que el procedimiento adecuado sea la creación de un tipo penal específico que nuevamente, al menos en parte, se introduce en ámbitos administrativos que deberían ser más que suficientes para lograr sus propios objetivos. Cuando los hechos adquieran una dimensión que haga necesaria la presencia del Derecho

---

<sup>39</sup> *Vid.*, MORILLAS CUEVA, Lorenzo. *La negativa...*cit., pág. 45.

<sup>40</sup> En el Anteproyecto no se detallaba la pena, se remitía a las previstas en el artículo 379 en su mitad superior. La propuesta final del Proyecto se me presenta como más adecuada.

Penal se puede acudir a las previsiones genéricas de los delitos de desobediencia y quebrantamiento de condena.

La **séptima** y última se detalla en el artículo 385 y se relaciona con la creación de graves riesgos para la circulación, que actualmente está regulada en el artículo 382. Las modificaciones son mínimas: se excluye la referencia actual a “alterando la seguridad del tráfico”, se mejora la terminología con que se describen las conductas y se incorpora junto a la pena de multa la de trabajos en beneficio de la comunidad de 10 a 40 días.

#### IV. PROPUESTA PERSONAL A MANERA DE CONCLUSIÓN.

Cualquier opción que se quiera elaborar en relación a los delitos contra la seguridad vial ha de partir necesariamente de la complejidad y gravedad del problema. Los datos expuestos ponen de manifiesto la necesidad de instrumentalizar medidas que respondan adecuadamente a las exigencias sociales sobre una cuestión que cuesta innumerables vidas humanas en todos los países. Esta preocupación es compartida por muchos sectores y ha de abocar a políticas creativas y comprometidas que neutralicen los efectos más perniciosos de semejante fenómeno.

Pero el reconocimiento de la aciaga realidad, no otorga, en ningún caso, carta blanca para medidas que desborden los principios esenciales por los que se mueve el Estado social y democrático de Derecho. Es preciso saber equilibrar la contundencia de los sistemas a utilizar con los propios sistemas garantistas que demanda una sociedad moderna y democrática. La premisa no puede plantearse en los términos de concienciación más represión sino en la de los concienciación-sensibilización-educación versus prevención. Esta última, a veces, significara, en las menos de las ocasiones posibles, actuaciones normativas con aplicación de sanciones o incluso de penas. Pero la citada concienciación no ha de ser exclusivamente de los conductores también de los responsables políticos y legislativos. Las políticas de control administrativo, en ningún caso han de pasar por la idea de a mayor autoridad más eficacia ni por un sentido mercantilistas de las actuaciones dirigidas a los conductores. Por ejemplo, es difícil de entender los controles de velocidad con cámaras ocultas o perfectamente disimuladas con más mimo que en las mejores películas de suspense en autovías y autopistas, cuando lo que en principio se trata, y así lo asume la propia Unión Europea, es la de mostrar al conductor que su velocidad no es adecuada para, de este modo, concienciarlo, indicándole la posición de la cámara que ha de estar ubicada, desde esta perspectiva, en los puntos negros por peligrosos y por un mayor

riesgo de accidente, muy lejos de su instrumentalización prioritariamente sancionadora y recaudatoria.

La situación se complica más cuando lo que se pretende utilizar para reforzar la técnica autoritaria es la del Derecho Penal, que camina por senderos garantista imposibles de obviar. Un expansionismo irracional, una utilización excesiva de las posibilidades de los delitos de peligro abstracto, una invasión continuada en los ámbitos administrativos, que con cierta frecuencia son tildados, con suma facilidad, de ineficaces, en vez de posibilitar su funcionamiento como mecanismos de control previos y evitadores de la utilización del Derecho Punitivo, un excesivamente alegre adelantamiento de las fronteras punitivas llevan a desvirtuar la verdadera naturaleza de *ultima ratio* de la norma penal.

No cabe confundir, y parece como si se estuviera en ello, lo que podríamos llamar **prevención predelictual** que es aquella en la que se actúa con mecanismos sociales e incluso legales ajenos al Derecho Penal, de la auténtica **prevención punitiva** derivada de la vigencia y aplicación de la norma penal. Lo contrario puede suponer, posiblemente no piensen así los que defienden actuaciones de este tipo, volver a la vigencia de las denostadas y felizmente olvidadas Ley de Vagos y Maleantes y Ley de Peligrosidad y Rehabilitación Social, donde las medidas predelictuales campaban a sus anchas sobre determinados colectivos; ahora puede ser peor ya que por medio de técnicas discutibles se pretende criminalizar a un sector importante de la ciudadanía, a los conductores, como relevantes figuras de un mal desarrollado Derecho Penal del enemigo. No digo que esto sea así, afirmo que hay que tener muy en cuenta esta posibilidad.

Recuerdo lo que me parece imprescindible en políticas adecuadas de seguridad vial, esto es, la utilización de **sistemas integrados** que abarquen todos los ámbitos de aquélla: conductor, vehículo e infraestructuras. No voy a negar que, en determinadas circunstancias de especial intensidad, haya que acudir a las respuestas penales. Pero ello sobre la idea de un reduccionismo de la intervención punitiva, con parámetros y sensibilidad de mínimos, excluyendo lo que puede y debe ser regulado por el Derecho Administrativo sancionador. Detectados los supuestos realmente graves y respetuosos con los parámetros garantistas de nuestra legislación penal se actuará con la contundencia necesaria según la intensidad de las conductas a sancionar.

Desde esta dimensión del problema mi propuesta pasa fundamentalmente por una doble combinación en relación con estos delitos: por un lado, excluir las infracciones de peligro abstracto del Texto Punitivo, devolviéndoselas al administrativo; por otro, reforzar las penas en los supuestos más graves. En este sentido varias son

las combinaciones alternativas, actuando y citando los artículos sobre el Proyecto: la **primera**, relevancia exclusivamente administrativa de los contenidos del artículo 379, con sanciones de este tipo, adecuadas a la gravedad de las conductas; la **segunda**, enlaza con el contenido del artículo 380, mantenerlo en su número primero, transformar el número 2, con traslado de los contenidos del 379 y modificación de las tasas y de los niveles de velocidad inadecuada, y conservación coherente de la exigencia del peligro concreto, en un tipo agravado en un grado o en el grado superior de las penas establecida, y añadir, en su caso, un tipo nuevo de comisión imprudente; **tercera**, si como consecuencia de la conducción a velocidad inadecuada o bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas se produce muerte o lesiones, en tales hipótesis de homicidio o lesiones la pena se agravará en un grado a la respectivamente establecida.; **cuarta**, la idea relativamente reduccionista de los tipos menos graves que defiende lleva, bien por su inutilidad o por estar ya amparados por otras tipologías dentro del Código Penal, a la desaparición de los artículos 381, 382, 383 y 384; **quinta**, en relación a la negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia, drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas, ésta tiene un papel asimismo de agravación en los supuestos en que esté implicado el conductor en un accidente en el que se produzca el resultado muerte o lesiones antes indicado o sea presunto autor de las infracciones descritas como delitos contra la seguridad vial; **sexta**, mantenimiento del artículo 385.

