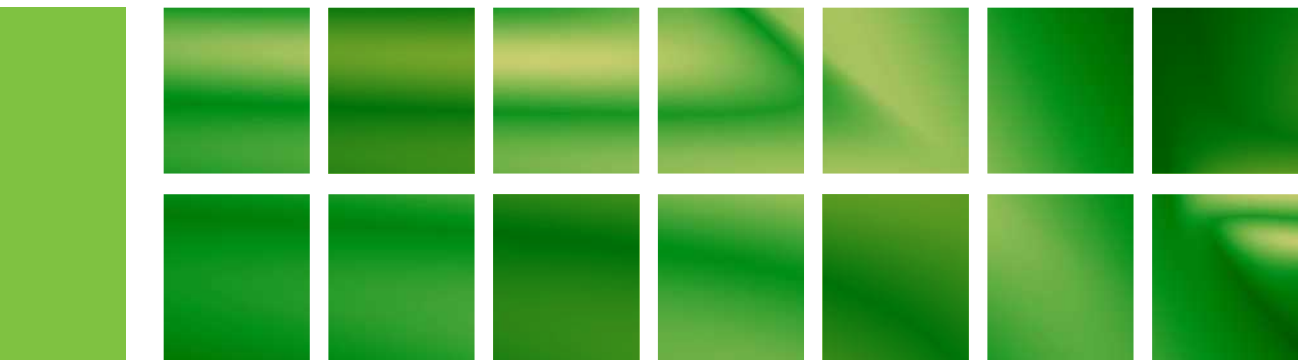


Delitos contra la seguridad vial y siniestralidad de los nuevos tipos de vehículo

Laura Cristina Morell Aldana

■ BOSCH



Delitos contra la seguridad vial y siniestralidad de los nuevos tipos de vehículo

Laura Cristina Morell Aldana

© **Laura Cristina Morell Aldana**, 2019

© **Wolters Kluwer España, S.A.**

Wolters Kluwer

C/ Collado Mediano, 9

28231 Las Rozas (Madrid)

Tel: 902 250 500 — **Fax:** 902 250 502

e-mail: clientes@wolterskluwer.com

<http://www.wolterskluwer.es>

Primera edición: noviembre 2019

Depósito Legal: M-36113-2019

ISBN versión impresa: 978-84-9090-417-6

ISBN versión electrónica: 978-84-9090-418-3

Diseño, Preimpresión e Impresión: Wolters Kluwer España, S.A.

Printed in Spain

© **Wolters Kluwer España, S.A.** Todos los derechos reservados. A los efectos del artículo 32 del Real Decreto Legislativo 1/1996, de 12 de abril, por el que se aprueba la Ley de Propiedad Intelectual, Wolters Kluwer España, S.A., se opone expresamente a cualquier utilización del contenido de esta publicación sin su expresa autorización, lo cual incluye especialmente cualquier reproducción, modificación, registro, copia, explotación, distribución, comunicación, transmisión, envío, reutilización, publicación, tratamiento o cualquier otra utilización total o parcial en cualquier modo, medio o formato de esta publicación.

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la Ley. Diríjase a **Cedro** (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

El editor y las autoras no aceptarán responsabilidades por las posibles consecuencias ocasionadas a las personas naturales o jurídicas que actúen o dejen de actuar como resultado de alguna información contenida en esta publicación.

Nota de la Editorial: El texto de las resoluciones judiciales contenido en las publicaciones y productos de **Wolters Kluwer España, S.A.**, es suministrado por el Centro de Documentación Judicial del Consejo General del Poder Judicial (Cendoj), excepto aquellas que puntualmente nos han sido proporcionadas por parte de los gabinetes de comunicación de los órganos judiciales colegiados. El Cendoj es el único organismo legalmente facultado para la recopilación de dichas resoluciones. El tratamiento de los datos de carácter personal contenidos en dichas resoluciones es realizado directamente por el citado organismo, desde julio de 2003, con sus propios criterios en cumplimiento de la normativa vigente sobre el particular, siendo por tanto de su exclusiva responsabilidad cualquier error o incidencia en esta materia.

Estudio del delito contra la seguridad vial, en su modalidad de conducción con temeridad manifiesta (art. 380 CP)

4.1. EVOLUCIÓN LEGISLATIVA DE LA FIGURA TÍPICA

El delito de conducción temeraria actualmente incardinado en el artículo 380 del CP, es uno de los que más tradición histórica y legislativa tienen dentro de las contravenciones a la seguridad vial. Las presentes líneas las vamos a dedicar al estudio de la evolución legislativa de la conducta cristalizada en el artículo 380.1 del CP, dejando para una reflexión más amplia y posterior la presunción de temeridad referenciada en el párrafo segundo.

Con carácter preliminar debemos poner de relieve que nos hallamos ante delitos de naturaleza compleja, dado que son de peligro pero con un claro sesgo de imprudencia consciente. Ello implica que el legislador penal ha optado por tipificar conductas con una base imprudente en el ámbito viario, dado que el sujeto activo, a pesar de la representación posible o muy posible de un resultado lesivo, continúa adelante con su temeraria conducción, lo que evidentemente supera el umbral de riesgo permitido.

4.1.1. Antecedentes históricos

La primera mención al delito de conducción temeraria la encontramos en el CP de 1928, en el Título IX, Capítulo 1.º, Sección 2.ª, artículos 569 y siguientes, en donde se comprendían los delitos contra la seguridad vial, concretamente en el artículo 576 apartado 4.º, que reseñaba que se considerarían «(...) delitos de imprevisión, imprudencia o impericia graves los ejecutados por medio de locomotoras, automóviles y demás vehículos y máquinas a que se refieren los artículos anteriores, aunque no concurren las circunstancias en ellos expresadas, siempre que concurren cualquiera de las siete circunstancias enumeradas en el artículo 34, y, además, cuando el hecho se produjere: (...) 4.º Por marchar conducido sin la debida atención de su conductor, adecuada al peligro del tránsito (...)».

A nuestro entender aunque la dicción legal no es coincidente con la actual, nos hallamos ante el germen del delito del artículo 380.1 del CP, puesto que su componente central se residenciaba en la creación de un peligro para el tránsito y en la actual normativa se menciona expresamente el peligro concreto para la vida o integridad de las personas. Las diferencias desde luego son notables, dado que era un tipo imprudente —el actual es doloso— y no se hacía referencia a la temeridad, aunque sí a la atención debida como patrón conductual del hombre medio. Por ello lo calificamos como de antecedente primigenio.

Destacamos que igual que sucedía con la conducción a velocidad típica, el instrumento comisivo del delito se concebía con gran amplitud, por la referencia a locomotoras y máquinas, mención decaída a lo largo de su desarrollo legislativo. De igual manera también resultaba sancionable la imprudencia leve cuando la culpa apreciada no llegase al grado, o sea no fuese íntegramente incardinable en la circunstancia descrita.

El siguiente hito lo encontramos en Ley de 9 de mayo de 1950, sobre uso y circulación de vehículos de motor, más conocida como ley del automóvil, con la que asistimos a la salida del CP de los delitos contra la seguridad vial que pasan a estar enmarcados en legislación especial. Concretamente el artículo segundo castigaba con penas de arresto mayor o multa —además de la privación del permiso de conducir del artículo 11, que podía llegar a ser definitiva— al que «(...) condujere un vehículo de motor a 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 ilícito adquiere carta de naturaleza de delito de peligro concreto, requiriéndose que la conducta sea idónea para provocar una situación de peligro para terceros, pero sin requerir la causación de un resultado. En lo concerniente a los aspectos positivos, aparece por primera vez la reseña expresa al peligro como elemento estructural del tipo, si bien este sólo se proyecta sobre el «público» en general, sin concretizar qué bien o bienes de dicha naturaleza deben peligrar, lo que no parece conforme al principio de taxatividad.

También nos parece destacable su evolución de infracción imprudente, donde incluso se castigaba la imprudencia leve, a delito doloso puesto que con ello se dejaban extramuros de lo que no era más que una ley penal especial, conductas que consideramos que no colmarían la antijuricidad material del tipo, por su escasa potencialidad para la efectiva puesta en peligro del bien jurídico amparado, por aquél entonces único.

Críticable resulta sin embargo que la acción está enunciada de modo abierto, puesto que pueden tener encaje en la misma cualquier modo peligroso de conducción, lo que parece excesivamente generalista y ello nos puede llevar a vulneración de principios fundamentales como el de *última ratio* del derecho penal. No obstante este aspecto negativo puede verse paliado con la referencia moduladora a la intensidad del tráfico, condiciones de la vía u otras circunstancias, que podría actuar como límite a conductas inicialmente peligrosas pero penalmente irrelevantes.

La redacción estudiada tuvo una breve vigencia porque fue sustituida por otra ley también conocida como del automóvil, la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor. En el Título I que era el dedicado al ordena-

miento penal, Capítulo I, rotulado «De los delitos», bajo el epígrafe de «Delito de conducción temeraria» se ubicaba el artículo segundo, conforme al que se castigaba al que «(...) condujere un vehículo de motor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto e inminente peligro la seguridad de la circulación y la vida de las personas (...)» con pena de multa y privación del permiso de conducir, estableciéndose un abanico penológico en función de que del anterior comportamiento resultare la muerte, incapacidad permanente, lesiones graves, menos graves o leves y finalmente daños.

Profundizando en el análisis del precepto, observamos a nivel crítico que se sigue sin hacer referencia a los ciclomotores, al igual que sucedía con la ley de 1950, además de continuar previéndose a nivel penológico, la privación de la licencia administrativa habilitante, cuando resulta mucho más correcto la privación del derecho en sí mismo considerado. El carácter perpetuo de la pena por su parte, la hacía contraria a la finalidad de reinserción social.

A pesar de ello la norma nos merece un juicio positivo. Nos encontramos ante un precepto restrictivo, a diferencia del carácter excesivamente amplio de la regulación anterior, en donde el concepto del peligro cobra mucho mayor fuerza, al exigirse que concurra en la misma acción resultado de peligro tanto para el bien colectivo como para el bien individual.

Se procede además a la acotación naturalística del peligro, que pasa a ser motejado de «concreto», calificativo que ya no abandonará la evolución legislativa del delito de conducción temeraria. Igualmente se observa una delimitación temporal, puesto que el peligro precisa ser «inminente», quedando extramuros de la legislación penal especial por ende, todos aquéllos supuestos en que no existiera una relación de causalidad, directa, inmediata y conectada temporalmente, entre la acción del sujeto —ahora ya sólo dolosa— y el resultado de peligro.

Surge además por primera vez el concepto de «temeridad manifiesta» como elemento objetivo del tipo, que supone una nueva demarcación para conductas que no deben quedar incursas en la esfera penal, al exigir que esa imprudencia sea patente, notoria para terceros, no quedando sólo en la esfera interna del sujeto activo del delito.

Como aspecto adverso creemos que la gradación penológica contenida en el artículo segundo de la Ley de 1962 debería haber sido objeto de regulación específica, al modo de la regla actualmente contenida en el artículo 382 del CP de 1995. Además la introducción de la específica reseña a los daños desmerece un poco el positivo carácter restrictivo del precepto penal, visto que parece colocar a la propiedad como bien jurídico, en el mismo nivel de protección que otros más prioritarios.

La Ley 3/1967 de 8 de abril, sobre modificación de determinados artículos del Código Penal y de Ley de Enjuiciamiento Criminal, introdujo en el CP de 1944 los delitos contra la seguridad vial, sobre la base de que «(...) 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 (...)», pasando a sancionarse en el artículo 340 bis a) segundo con pena de multa y privación del permiso de conducción al que

«(...) conducjere un vehículo de motor con temeridad manifiesta y pusiera en concreto peligro la vida de las personas, su integridad o sus bienes (...)».

Como ya glosamos en el delito de conducción a velocidad típica, resulta singular que se siguiese sin hacer mención expresa a los ciclomotores, cuando es evidente que su tránsito era común y numeroso. Se observa que la temeridad manifiesta es un elemento ya consolidado, no así el peligro que continúa evolucionando, puesto que deja de requerirse que sea inminente, bastando sólo que sea concreto.

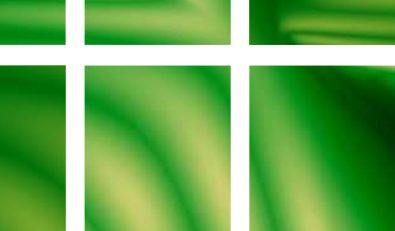
Reseñamos asimismo como punto interesante que ya no se hace referencia a la simultánea puesta en peligro de un bien jurídico colectivo y difuso, como era la seguridad de la circulación, en palabras de la Ley de 1962, junto con bienes jurídicos individuales, sino que éstos pasan a tener una preeminencia absoluta. De este modo se camina decididamente hacia la configuración del ilícito de conducción temeraria como un delito de peligro concreto, porque la referencia contenida en la anterior legislación podía inducir a dudas sobre su naturaleza. Consideramos que en coherencia con lo anterior, la referencia a los bienes —entendida como protección a la propiedad privada— resultaba inadecuada, porque aún siendo propiedades del individuo no tienen desde luego la misma categoría que la vida o la integridad.

En el Decreto 3096/1973 de 14 de septiembre, por el que se publica el Código Penal, Texto Refundido conforme a la Ley 44/1971, de 15 de noviembre, no se introducen modificaciones en el tenor literal de la conducta estudiada, limitándose a recoger el mandato contenido en la Disposición final de la Ley 44/1971, que daba un plazo de un año al Gobierno a partir de su entrada en vigor, para la publicación de un Texto Refundido del CP.

La siguiente modificación se produjo por medio de la Ley Orgánica 3/1989, de 21 de junio, de actualización del CP, que despenaliza del artículo 340 bis a) segundo la conducción temeraria en la que sólo se hubiesen puesto en peligro los bienes de una persona. Asunto del que no podemos sino hacer una positiva valoración, por los argumentos más arriba expuestos.

Con la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, se promulga un nuevo CP, llamado de la democracia y el comportamiento analizado pasa a estar enmarcado en el Título XVII, De los delitos contra la seguridad colectiva, Capítulo IV, concretamente en el artículo 381, conforme al que «el que conducjere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiera en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años».

De entre sus características enfatizamos que aparece configurado como un delito de peligro concreto, debiendo probarse en el caso preciso la puesta en peligro de la vida o integridad de los demás, sin que en modo alguno pudiera presumirse la existencia de tal situación peligrosa, como veremos que posteriormente se realizará *ex lege* tras la reforma de 2003. Además a nivel penológico ya había cuajado la necesidad de sustituir la privación del permiso administrativo, por la pérdida del derecho a conducir vehículos a



Las nuevas formas de movilidad personal —VMP— han supuesto la ruptura del binomio peatón-acera y vehículo-calzada, mediante su irrupción en toda clase de espacios —propios o no— para su circulación.

Su reciente despliegue en el ámbito de la seguridad vial, con el consiguiente aumento del peligro para la vida e integridad del resto de partícipes en el tráfico rodado, se encuentra carente de una acompasada regulación a nivel estatal, motivo por el que la presente monografía pretende ofrecer una serie de claves sobre las inseguridades que conlleva el uso inadecuado de VMP, como la posible comisión de determinados delitos.

Del mismo modo, nos encontramos ante una nueva etapa de expansionismo del derecho penal de la seguridad vial, tras la reciente promulgación de la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, que obliga a plantearnos mecanismos que, bajo el criterio del peligro para bienes jurídicos personales, permita deferir al derecho administrativo sancionador conducciones a velocidad inadecuada, temerarias o bajo la influencia del alcohol.

ISBN: 978-84-9090-417-6

