

## TEMA 26

### **DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO. FALTAS COMETIDAS CON OCASIÓN DE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR. LESIONES Y DAÑOS IMPRUDENTES. CARENCIA DE SEGURO OBLIGATORIO.**

#### **1. LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL**

##### **1.1. INTRODUCCIÓN**

##### **1.2. EL DELITO DE EXCESO DE VELOCIDAD**

- 1.2.1. Consideraciones generales
- 1.2.2. La conducta típica
- 1.2.3. Conceptos de vehículo a motor y ciclomotor
- 1.2.4. Conceptos de vía urbana y vía interurbana
- 1.2.5. La conducción con exceso de velocidad a la permitida
- 1.2.6. Normativa de señalización
- 1.2.7. El radar como elemento probatorio

##### **1.3. EL DELITO DE CONDUCCIÓN BAJO INFLUENCIA DE DROGAS TÓXICAS, ESTUPEFACIENTES, SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS O BEBIDAS ALCOHÓLICAS**

- 1.3.1. Consideraciones generales
- 1.3.2. El sujeto activo
- 1.3.3. La conducta típica

##### **1.4. EL DELITO DE CONDUCCIÓN TEMERARIA**

- 1.4.1. Consideraciones generales
- 1.4.2. La conducción con temeridad manifiesta y poniendo en concreto peligro la vida o la integridad de las personas
- 1.4.3. La presunción legal de temeridad y concreto peligro

##### **1.5. EL DELITO DE CONDUCCIÓN TEMERARIA CON MANIFIESTO DESPRECIO A LA VIDA DE LOS DEMÁS**

- 1.5.1. Consideraciones generales
- 1.5.2. El tipo básico
- 1.5.3. El tipo atenuado
- 1.5.4. Casuística a la que se aplica el art. 381
- 1.5.5. Causas de exención y modificativas de la responsabilidad

##### **1.6. EL DELITO DE ABANDONO DEL LUGAR DEL SINIESTRO POR PARTE DEL CULPABLE**

- 1.6.1. Consideraciones generales
- 1.6.2. Bien jurídico protegido
- 1.6.3. Sujetos del delito
- 1.6.4. Conducta típica
- 1.6.5. Elemento subjetivo

##### **1.7. EL DELITO DE DESOBEDIENCIA A LOS AGENTES POR NEGATIVA A SOMETERSE A LAS PRUEBAS LEGALMENTE ESTABLECIDAS PARA LA DETECCIÓN DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS Y DROGAS TÓXICAS**

- 1.7.1. Consideraciones generales
- 1.7.2. Sujetos obligados a someterse a las pruebas
- 1.7.3. La conducta típica
- 1.7.4. La negativa a someterse a los controles de drogas
- 1.7.5. La negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia

- 1.8. EL DELITO DE CONDUCCIÓN TRAS LA PÉRDIDA DE VIGENCIA DEL PERMISO POR PÉRDIDA TOTAL DE PUNTOS**
  - 1.8.1. Consideraciones generales
  - 1.8.2. Normativa reguladora del carnet por puntos
  - 1.8.3. La conducta típica
- 1.9. EL DELITO DE CONDUCCIÓN HABIENDO SIDO PRIVADO CAUTELAR O DEFINITIVAMENTE EN VÍA JUDICIAL DEL DERECHO A CONDUCIR**
  - 1.9.1. Consideraciones generales
  - 1.9.2. La conducta típica
- 1.10. EL DELITO DE CONDUCCIÓN SIN HABER OBTENIDO NUNCA PERMISO O LICENCIA DE CONDUCCIÓN**
  - 1.10.1. Consideraciones generales
  - 1.10.2. La conducta típica
- 1.11. EL DELITO DE ALTERACIÓN DE LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO**
  - 1.11.1. Consideraciones generales
  - 1.11.2. La creación de un grave riesgo para la circulación
  - 1.11.3. La conducta típica
- 1.12. EL DELITO DE NO RESTABLECIMIENTO DE LA SEGURIDAD DE LA VÍA, CUANDO HAYA OBLIGACIÓN DE HACERLO**
  - 1.12.1. Consideraciones generales
  - 1.12.2. La conducta típica
  - 1.12.3. Especial referencia a los badenes y bandas transversales
- 2. FALTAS COMETIDAS CON OCASIÓN DE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR**
  - 2.1. INTRODUCCIÓN**
  - 2.2. DELITOS Y FALTAS POR CONDUCCIÓN IMPRUDENTE**
  - 2.3. CONCEPTO Y CLASES DE IMPRUDENCIA Y SU RELACIÓN CON LA CONDUCCIÓN**
  - 2.4. FALTA DE IMPRUDENCIA GRAVE CON RESULTADO DE LESIONES MENOS GRAVES**
  - 2.5. FALTA DE IMPRUDENCIA LEVE CON RESULTADO DE MUERTE**
  - 2.6. FALTA DE IMPRUDENCIA LEVE CON RESULTADO DE LESIONES CONSTITUTIVAS DEL DELITO**
- 3. LESIONES Y DAÑOS IMPRUDENTES**
  - 3.1. INTRODUCCIÓN**
  - 3.2. LAS LESIONES IMPRUDENTES**
    - 3.2.1. Consideraciones generales
    - 3.2.2. Lesiones imprudentes básicas
    - 3.2.3. Lesiones imprudentes que causen la pérdida o inutilidad de un órgano o miembro, o de un sentido, impotencia, esterilidad, grave deformidad, o grave enfermedad somática o psíquica
  - 3.3. LOS DAÑOS IMPRUDENTES**
    - 3.3.1. Consideraciones generales
    - 3.3.2. Los daños y perjuicios resarcibles
- 4. LA CARENCIA DEL SEGURO OBLIGATORIO**
  - 4.1. LA OBLIGACIÓN DE ASEGURARSE**
  - 4.2. EL INCUMPLIMIENTO DE LA OBLIGACIÓN DE ASEGURARSE**
  - 4.3. LA ACREDITACIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO**
  - 4.4. EL ÁMBITO TERRITORIAL DE SEGURO OBLIGATORIO**
  - 4.5. OBLIGACIONES DEL ASEGURADOR**
  - 4.6. FACULTAD DE REPETICIÓN POSTERIOR POR PARTE DEL ASEGURADOR**
  - 4.7. EL CONSORCIO DE COMPENSACIÓN DE SEGUROS**

## 1. LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

### 1.1. Introducción

El hombre como uno de los tres elementos fundamentales del fenómeno de la circulación, (junto con la vía y el vehículo), puede mediante su actuación realizar conductas susceptibles no solo de ser consideradas infracciones administrativas sino también tener la consideración de infracción penal, de tal modo que nuestro comportamiento como conductor, como viajero en un vehículo o incluso como peatón, puede ser constitutivo de delito.

El Código Penal en el Capítulo IV del Título XVII (arts. 379 a 385 ter) con la nueva rúbrica «*De los delitos contra la seguridad vial*» recoge este tipo de delitos encuadrados dentro de los delitos de peligro y que presentan las siguientes características:

- a) Son delitos de mera actividad ya que para su consumación basta con que se pongan en peligro los bienes jurídicos protegidos, no siendo necesario el resultado de lesión. De tal modo que en los delitos de peligro lo que se sanciona no un resultado lesivo sino la realización de conductas que llevan alta probabilidad de lesionar un bien jurídico.
- b) Son delitos en los que se protege la seguridad vial, pero además, la vida y la integridad física de las personas que es el referente esencial, que legitima el adelantamiento de las barreras de protección.
- c) Son delitos que se limitan a los casos de circulación por las vías públicas, pues sólo en ellas puede afirmarse con propiedad que existe tráfico siendo los espacios en los que se aplica la reglamentación de tráfico.

La estructura del citado Capítulo IV del Título XVII del Código Penal regulador de los delitos contra la seguridad vial procede del Código Penal anterior, siendo los antecedentes de la actual regulación la reforma parcial y urgente de 24 de junio de 1983, la Ley de actualización de 21 de junio de 1989 y la L.O. 17/1994, de 23 de diciembre.

El Código Penal de 1995 introdujo el delito de desobediencia en el supuesto de negativa a la práctica de las pruebas de alcoholemia y la L.O. 15/2003, de 25 de noviembre, adaptó los tipos ya existentes e introdujo nuevas figuras delictivas de acuerdo con las más acuciantes preocupaciones sociales, con el fin de conseguir que el ordenamiento penal diera una respuesta efectiva a la realidad delictiva.

Sin embargo, las modificaciones más sustanciales que han afectado a este Capítulo han sido las introducidas por la L.O. 15/2007, mediante la cual, además de cambiar la rúbrica del capítulo de «*De los delitos contra el tráfico*» que pasó de denominarse «*De los delitos contra la seguridad vial*» se crearon nuevos tipos delictivos según un criterio de adelantar la barrera de protección al bien jurídico y de extender el ámbito de la intervención penal hacia conductas de las que se ocupaba hasta el momento el derecho administrativo sancionador. Así, se definieron con mayor rigor todos los delitos relacionados con la seguridad vial, evitando que determinadas conductas calificadas como violencia vial pudieran quedar impunes.

El objetivo era incrementar el control sobre el riesgo en los excesos de velocidad que se han de tener por peligrosos o de niveles de ingesta alcohólica que hayan de merecer la misma consideración.

Como importante novedad se incorporó un precepto sancionador que castiga la conducción de vehículos por quienes hubieran sido privados, judicial o administrativamente del derecho a hacerlo así como por quienes nunca hubieran obtenido permiso o licencia de conducción. Las penas se incrementaron notablemente, en especial, en lo concerniente a la privación del permiso de conducción. Además se introdujo como pena en los delitos contra la Seguridad Vial los trabajos en beneficio de la comunidad.

Por último la reforma efectuada por la L.O. 5/2010 de 22 de junio, de menor calado, modificó las penas previstas para algunos de los delitos.

En la actualidad las modalidades delictivas que contiene el citado Capítulo IV del Título XVII del Código Penal regulador de los delitos contra la seguridad vial que estudiaremos a continuación son los siguientes:

- El delito de exceso de velocidad (art. 379.1 C.P.).
- El delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas (art. 379.2).
- El delito de conducción temeraria (art. 380 C.P.)
- El delito de conducción temeraria con manifiesto desprecio a la vida de los demás (art. 381 C.P.).
- El delito de desobediencia a los agentes por negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la detección de bebidas alcohólicas y drogas tóxicas (art. 383 C.P.).
- El delito de conducción tras la pérdida de vigencia del permiso por pérdida total de puntos (art. 384 inciso 1º C.P.).
- El delito de conducción habiendo sido privado cautelar o definitivamente en vía judicial del derecho a conducir (art. 384 inciso 2º C.P.).
- El delito de conducción sin haber obtenido nunca permiso o licencia (art. 384 último inciso C.P.).
- El delito de alteración de la seguridad del tráfico en la vía (art. 385.1 C.P.).
- El delito de no restablecimiento de la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo (art. 385.2 C.P.).

## **1.2. El delito de exceso de velocidad**

### *1.2.1. Consideraciones generales*

El exceso de velocidad es la causa de al menos un tercio de los accidentes de tráfico con resultado de muerte. Así, de acuerdo con reputados estudios de investigación admitidos en la Unión Europea, si la velocidad media en las carreteras europeas se redujera en 3 km/h, podrían salvarse anualmente de

5 a 6 mil vidas, evitarse de 120.000 a 140.000 accidentes y ahorrarse 20.000 millones de euros. A elevadas velocidades en carretera se produce lo que llaman los especialistas una «*catástrofe perceptiva*» con disminución sensible del campo útil de visión y de la capacidad de reacción frente a las contingencias. De esta manera, conduciendo a velocidad superior a 50 km/hora en ciudad, de cada diez atropellos de peatones, siete son mortales, sin embargo, por debajo de este límite de velocidad, el porcentaje desciende a uno de diez.

El delito del art. 379.1 C.P. de exceso de exceso de velocidad, en su redacción, primero por la L.O. 15/20007 y posteriormente por la L.O. 5/2010, viene a colmar la laguna de tipicidad existente con anterioridad al mismo tiempo que se suprime la exigencia de peligro concreto contenido en la regulación anterior cuando los excesos de velocidad alcanzaban determinada intensidad. Así, el citado art. 379.1 C.P. en su regulación actual establece que «*el que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años*».

### 1.2.2. La conducta típica

La conducta típica del citado delito del art. 379.1 C.P. consiste, por tanto, en conducir un vehículo a motor o un ciclomotor por vías públicas superando la velocidad «*reglamentariamente permitida*» en 60 km/h en vía urbana o en 80 km/h en vía interurbana.

Obviamente, para poder valorar si concurre este tipo legal se deberán de tener en cuenta qué se entiende por, vehículo a motor o ciclomotor, vía urbana y vía interurbana, cuáles son los límites de velocidad previstos en la legislación administrativa, qué aspectos de la señalización inciden en los límites de velocidad y cuáles son los elementos probatorios que permiten imputar el delito (básicamente los radares, aunque también los informes técnicos sobre el accidente, huellas de frenada, declaraciones de testigos, confesión del acusado y cualquier medio de prueba de los admitidos por la L.E. Crim.). No obstante, el tipo penal solo exige el exceso de velocidad, sin indicar el modo de constatación. En cualquier caso, son los instrumentos de captación y reproducción de imágenes, los denominados radares, los que ofrecen el material probatorio en la casi totalidad de los procedimientos incoados.

### 1.2.3. Conceptos de vehículo a motor y ciclomotor

El art. 379.1 C.P. utiliza las expresiones vehículo a motor y ciclomotor de manera alternativa sin que quepa discutir (como se hacía con anterioridad en los anteriores Códigos Penales) si el ciclomotor es o no considerado como vehículo a motor a la hora de la concurrencia del elemento objetivo del tipo penal.

El concepto de «*vehículo*» sin más se contiene en el Anexo I del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido

de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LSV) que lo define como «*artefacto o aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el art. 2*». Se trata, por tanto, de un concepto amplio que no exige que el vehículo esté impulsado por un motor, pudiendo estar accionado por cualquier mecanismo generador de energía o fuerza necesaria para su movilidad. Esto puede tener la consecuencia de que artefactos inimaginables impulsados por la energía del viento que cometiesen excesos de velocidad, podrían ser objeto de sanción al tener la simple consideración de vehículos aunque no de vehículos a motor.

Los conceptos de vehículo a motor y ciclomotor como subespecie dentro de la especie de vehículos se contienen en los apartados 9 a 19 del citado Anexo I de la LSV dentro de los cuales debemos incluir:

9. *Ciclomotor*: Tienen la condición de ciclomotores los vehículos que se definen a continuación:
  - a) Vehículo de dos ruedas, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm<sup>3</sup>, si es de combustión interna, o bien con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kW si es de motor eléctrico.
  - b) Vehículo de tres ruedas, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor cuya cilindrada sea inferior o igual a 50 cm<sup>3</sup> para los motores de encendido por chispa (positiva), o bien cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna, o bien cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos.
  - c) Vehículos de cuatro ruedas, cuya masa en vacío sea inferior o igual a 350 kilogramos no incluida la masa de baterías para los vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción sea inferior o igual a 45 km/h, y cuya cilindrada del motor sea inferior o igual a 50 cm<sup>3</sup> para los motores de encendido por chispa (positiva), o cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna, o cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos.
10. *Tranvía*: Vehículo que marcha por raíles instalados en la vía.
11. *Vehículo para personas de movilidad reducida*: Vehículo cuya tara no sea superior a 350 kilogramos y que, por construcción, no puede alcanzar en llano una velocidad superior a 45 km/h, proyectado y construido especialmente (y no meramente adaptado) para el uso de personas con alguna disfunción o incapacidad física. En cuanto al resto de sus características técnicas se les equipara a los ciclomotores de tres ruedas.
12. *Vehículo de motor*: Vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores, los tranvías y los vehículos para personas de movilidad reducida.

- 
13. *Automóvil*: Vehículo de motor que sirve, normalmente, para el transporte de personas o de cosas, o de ambas a la vez, o para la tracción de otros vehículos con aquel fin. Se excluyen de esta definición los vehículos especiales.
  14. *Motocicleta*: Tienen la condición de motocicleta los automóviles que se definen a continuación:
    - a) Motocicletas de dos ruedas: Automóvil de dos ruedas, sin sidecar, provistos de un motor de cilindrada superior a 50 cm<sup>3</sup>, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h.
    - b) Motocicletas con sidecar: Automóvil de tres ruedas asimétricas respecto a su eje medio longitudinal, provistos de un motor de cilindrada superior a 50 cm<sup>3</sup>, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h.
  15. *Turismo*: Automóvil destinado al transporte de personas que tenga, por lo menos, cuatro ruedas y que tenga, además del asiento del conductor, ocho plazas como máximo.
  16. *Autobús o autocar*: Automóvil que tenga más de nueve plazas, incluida la del conductor, destinado, por su construcción y acondicionamiento, al transporte de personas y sus equipajes. Se incluye en este término el trolebús, es decir, el vehículo conectado a una línea eléctrica y que no circula por raíles.
  17. *Autobús o autocar articulado*: Autobús o autocar compuesto por dos partes rígidas unidas entre sí por una sección articulada. En este tipo de vehículos, los compartimentos para viajeros de cada una de ambas partes rígidas se comunican entre sí. La sección articulada permite la libre circulación de los viajeros entre las partes rígidas. La conexión y disyunción entre las dos partes únicamente podrá realizarse en el taller.
  18. *Camión*: Automóvil con cuatro ruedas o más, concebido y construido para el transporte de mercancías, cuya cabina no está integrada en el resto de la carrocería y con un máximo de nueve plazas, incluido el conductor.
  19. *Vehículo mixto adaptable*: Automóvil especialmente dispuesto para el transporte, simultáneo o no, de mercancías y personas hasta un máximo de nueve incluido el conductor, y en el que se puede sustituir eventualmente la carga, parcial o totalmente, por personas mediante la adición de asientos.

#### 1.2.4. Conceptos de vía urbana y vía interurbana

El exceso punible de velocidad a que se refiere el art. 379.1 C.P. se cuantifica en función de si es vía urbana o interurbana, de ahí la necesidad de conocer el concepto al que se hace referencia. El exceso es inferior en las vías urbanas