

## TEMA 15

### **DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL: CONDUCCIÓN BAJO LA INFLUENCIA DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS O DROGAS TÓXICAS. VELOCIDAD EXCESIVA. CONDUCCIÓN TEMERARIA. CONDUCCIÓN SIN PERMISO. NEGATIVA AL SOMETIMIENTO DE PRUEBAS LEGALMENTE ESTABLECIDAS. CREACIÓN DE GRAVE RIESGO PARA LA CIRCULACIÓN. OMISIÓN DEL DEBER DE SOCORRO EN ACCIDENTE DE TRÁFICO.**

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

##### **1.1. INTRODUCCIÓN**

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

- 1.2.7. 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**

- 1.3.7. 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**

- 1.5.7. 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 OMISIÓN DEL DEBER DE SOCORRO EN ACCIDENTE DE TRÁFICO**

- 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**
    - 1.7.7. 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**
    - 1.8.7. 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**
    - 1.9.7. Consideraciones generales
    - 1.9.2. La conducta típica
  - 1.10. EL DELITO DE CONDUCCIÓN SIN HABER OBTENIDO NUNCA PERMISO O LICENCIA DE CONDUCCIÓN**
    - 1.10.7. Consideraciones generales
    - 1.10.2. La conducta típica
  - 1.11. EL DELITO DE ALTERACIÓN DE LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO**
    - 1.11.7. 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**
    - 1.12.7. Consideraciones generales
    - 1.12.2. La conducta típica
    - 1.12.3. Especial referencia a los badenes y bandas transversales
- 2. LESIONES Y DAÑOS IMPRUDENTES RELACIONADOS CON EL TRÁFICO**
    - 2.1. INTRODUCCIÓN**
    - 2.2. LAS LESIONES IMPRUDENTES**
      - 2.2.1. Consideraciones generales
      - 2.2.2. Lesiones imprudentes básicas
      - 2.2.3. 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
    - 2.3. LOS DAÑOS IMPRUDENTES**
      - 2.3.1. Consideraciones generales
      - 2.3.2. Los daños y perjuicios resarcibles

## 1. 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 es 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