

**UNIVERSITAT
JAUME·I**

Trabajo Fin de Grado

**DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD
VIAL Y SU CONEXIÓN CON EL
DELITO DE OMISIÓN DE SOCORRO**

Presentado por:

Laurentiu Gabriel Isac

Tutor/a:

Juan Carlos Morilla Cantarero

Grado en Criminología y Seguridad

Curso académico 2018/19

ÍNDICE

1. Introducción

1.1 Delitos contra la Seguridad Vial

- 1.1.1 Conducción con exceso de velocidad**
- 1.1.2 Conducción bajo influencia de determinadas sustancias**
- 1.1.3 Conducción temeraria**
- 1.1.4 Conducción homicida**
- 1.1.5 Regla concursal**
- 1.1.6 Abandono del lugar del accidente**
- 1.1.7 Negativa al sometimiento a pruebas de alcoholemia**
- 1.1.8 Conducción sin permiso**
- 1.1.9 Originar grave riesgo para la circulación**

1.2 Delito de omisión del deber de socorro

1.2.1 Omisión de auxilio

- 1.2.1.1 Omisión de auxilio personal*
- 1.2.1.2 Omisión de demanda de auxilio ajeno*
- 1.2.1.3 Omisión de auxilio a la víctima propia*

1.2.2 Denegación o abandono de asistencia sanitaria

2. La omisión del deber de socorro en los delitos contra la Seguridad Vial

- 2.1 Omisión de auxilio a la víctima propia en los accidentes de tráfico**
- 2.2 Nuevo delito de abandono del lugar del accidente de tráfico**

3. Evolución legislativa de los delitos contra la Seguridad Vial

- 3.1 Ley de 1950**
- 3.2 Ley 122/1962 y Ley 3/1967**
- 3.3 Ley 44/1971 y Ley Orgánica 3/1989**
- 3.4 Ley Orgánica 10/1995**
- 3.5 Ley Orgánica 15/2007**
- 3.6 Ley Orgánica 5/2010**
- 3.7 Ley Orgánica 2/2019**

4. La sociedad y los delitos

4.1 Estadísticas

- 4.1.1 Víctimas**
- 4.1.2 Condenas**

4.2 Posibles soluciones

- 4.2.1 Concienciación social**
- 4.2.2 Endurecimiento de las penas**
- 4.2.3 Otras soluciones**

Extended Summary

The objective is to analyze the existent felonies in our Penal Code that threatens the road safety in our country, the felony known as omission of relief and the connection between these two groups, while also analyzing their evolution through the years thanks to the reforms that the Penal Code received, and at the end, come up with new solutions to prevent these crimes and reduce the number of victims, but also analyze and update the solutions that were used until now.

The first thing to do is to analyze each and every single one of the crimes against road safety. In Spain, there are eight different crimes against road safety, and they can be separated in two groups: five that involve driving and three that don't. The first ones are driving at an excessive speed, driving while under alcohol or drugs influence, reckless driving, homicidal driving and driving without a license. The second ones are abandonment of the place of the accident, refusal to undergo the breathalyzer test and provoking serious risks to the traffic.

To analyze each felony, it is needed to check the Penal Code. In it there are articles that describe them. Each article says how a person has to behave so that he or she can commit the crime, the circumstances that must exist so that the behavior can be seen as a crime, and the punishment that the person will receive when he or she committed the felony and the judge finds them guilty.

For example, driving without a license, the penal code, in the respective article, says that "the person that drives a vehicle or moped with a license without validity because he lost all his legal assigned points, will be sentenced from three to six months in prison or from twelve to twenty-four days of fines or from thirty to ninety days of working for the benefit of the community. The same punishments will be imposed to the person that drives while being deprived precautionary or permanently of the license by a judge order, and to the person that drives a vehicle or moped without ever having obtained the license".

The analysis consists in ripping apart each element of the article and explaining it to the common person using an easy to understand language, or explaining the criminal law concept when it is needed to be used. The elements, in the example, are the offender (the person that drives a vehicle or moped), the action (drives), the circumstances (with a license without validity because he lost all his legal assigned points; being deprived precautionary or permanently of the license by a judge order; without ever having obtained the license) and the punishment (will be sentenced from three to six months in

prison or from twelve to twenty-four days of fines or from thirty to ninety days of working for the benefit of the community).

Sometimes, in the article we can also find the victim. We can also find some elements that aren't visible in the article, but must be known. Some of them are, in our example, the protected legal right (road safety in relation to life and physical integrity, and the administrative law), the type of felony (a conduct crime) and questions that arise from the way the article is written (can two offenders commit this crime, the answer being no). These questions can appear because it isn't always clear what the legislator wanted to say, so it brings up discussions in the doctrine because two people can understand it differently.

The same analysis is made for the felony of omission of relief. The Penal Code has two types of omission of relief, the one that can be committed by everybody and the one that can be committed by health professionals only. Also, the first type can be divided in three subtypes. The omission of personal relief, the omission of requested relief and the omission of relief to the own victim. The last one is the subtype of omission of relief that interests us, because it's the one that can be committed by a driver after causing an accident.

The circumstances that are needed to be known are the victim must be because of an accident that the driver caused, the accident can be because of a reckless behavior or a fortuitous fact and the victim must be helpless and in serious real danger.

After we've seen all that must be seen about each felony, the next thing to do is to analyze the relation between them, that is, when an omission of relief can come as a consequence of an accident that happened while driving in the circumstances the road safety felonies are supposed to happen. This analysis has two parts, and it's of the connection between the omission of relief and the abandonment of the place of the accident and the connection between the omission of relief and the other road safety felonies.

This is because the abandonment of the accident is a new felony in our Penal Code, and in its description, we can find the main relation between these two felonies. The article 382 bis of the Penal Code says that when a person doesn't stop the car after causing an accident to check on the victim and flees the place, if the circumstances of the victim aren't the necessities to punish the conduct as an omission of relief, it will be punished as a abandonment of the place of the accident.

That means that the victim must be deceased or injured, out of danger, so that the conduct of the driver fleeing the accident can be punished as an abandonment of the place of the accident.

About the connection between the omission of relief and the other road safety felonies, it must be said that, apart from the refusal to undergo the breathalyzer test, the rest of road safety crimes can be followed by an omission of relief. When analyzing the connection, some problems can arise. One of them is when the driver thinks that his duty to help the victim disappears because there are people close. Another is when the driver thinks that the victim isn't in danger. A third one is when the driver flees the place because he thinks that the victim is helpless and in danger, but actually the victim is deceased. And a final one is when the driver knows that the victim is already deceased and leaves the place.

The problems are resolved using sentences where judges have come with the reasons that are necessary to punish the driver in those situations. Also, the analysis of the road safety felonies, the analysis of the omission of relief and the analysis of the connection between these two crimes are supported by real cases that happened, where the judges sentenced the person to the pertinent punishment, this way, all the elements of the article that contains the crime can be seen as real facts with real people.

A brief analysis of the evolution of road safety felonies through the years has to be made so that they can be understood completely.

Road safety crimes were first introduced with a law in the year 1950 and weren't named road safety crimes but crimes against traffic. The first felonies were driving under alcohol or drugs influence, reckless driving, driving without a license and provoking serious risks to the traffic.

Next, a law from 1962 meant that the crime of omission of relief becomes independent. Before, it was found in the same group as the crimes against traffic. Some years after, in 1971, driving without a license stops being a felony, and in 1989, in an organic law, reckless driving appears as one. In 1995, today's Penal Code is created. Refusal to undergo the breathalyzer test appears as a crime.

2007 is the year that road safety crimes receive the biggest reform. A completely new structure in the Penal Code brings up a new felony, driving with excessive speed, and brings back driving without a license as a crime. Another reform happened in 2010, with the one in 2019 being the most important since 2007 because of the new felony known as abandonment of the place of the accident.

To come up with new solutions to prevent these crimes and reduce the number of victims and update the solutions that were used until now, we must know first the statistics of victims and sentences in our country. Also, we must know why are there victims and why people behave this way.

First, the statistics of victims are found in the DGT database, a database that the Spanish traffic authority updates each year with new information about the accidents that happened on Spanish roads. It shows information about the victims, their gender and age, the type of vehicle, the road where it happened, etc. The victims are differentiated in three groups: deceased, serious injured and mild injured.

The statistics must be divided in two, because in 2014 there's a differentiating point in the numbers. From the start of the century until that year, deceased and serious injured victims decrease each year while mild injured victims stay the same, with some variations. But after 2014, all victims increase each year.

The explanation of the decrease is that the executive, legislative and judicial organs in Spain come together to implement a European strategy that has as objective to reduce the victims of road safety crimes to the half. Although some voices are against it because it meant to apply the Penal Code to behaviors that before were punished with the administrative law, the reduction of the victims shows that it was effective.

But the explanation of the increase is because people are driving worse vehicles on worse roads each year and the dissuasive power of the law is starting to lose its effects. Also, a slight improvement in the economy meant that more people afforded to buy a vehicle and start driving.

Second, the statistics of sentences because of road safety felonies can be found in the Prosecutor Memory, a document that the Spanish prosecutor makes each year with information about sentences and felonies that happened.

The last one, from 2017, shows that there are more than one thousand offenders in prison because of road safety felonies. In total, there were eighty-two thousand sentences for road safety felonies that year, where being deprived of the license was the number one punishment for these offenders.

Road safety felonies, as the victims, decrease each year from the reform that happened in 2007. The increased punishments for the crimes made its effects on the population, meaning people started acting different so that they didn't get their license suspended or even go to prison. The road safety felony that was committed the most

was driving under alcohol or drugs influence, while on second place came driving without a license.

Compared to road safety felonies, the omission of relief isn't committed as much in our country. Only seventy crime received a sentence in the year 2017, being the lowest number in recent years.

We already analyzed a solution that can prevent these crimes and their victims. That is increasing the punishment for this kind of behavior. But another solution that is already in motion is social awareness-raising.

Showing the effects of their behavior has been known as a good way of people stopping acting like they were before. Road safety campaigns have been used since the 60s and haven't stopped until now. Some of them are informative, some of them are illustrative, some are less striking and some are gruesome.

Also, there are communities that work together to find the best solution for these accidents to stop. Some of them are created because the members were victims of these kind of crimes. The most impact one of these communities had on our Penal Code, motivating the creation of a new felony, the abandonment of the place of the accident, was the one created by a woman which husband died while cycling after a hit and run from a truck, which driver didn't face all the consequences of his actions because there wasn't an article punishing his behavior.

In connection with this event, having some knowledge about road safety can help prevent the harsh consequences of our actions. If a person knows everything, or at least the basics, about driving, the laws and the consequences, he or she will do everything that is possible to not produce a result that he or she will regret all his life. So, it is necessary that the government gives people the opportunity to learn and educate themselves before going behind the wheel.

To end, other possible solutions could be leaving the car or motorcycle at home, and start using common transport or environment friendly transport like bikes or the new electric scooters. A new way of common transport is "shared travels", consisting in up to four different people contacting a driver through a mobile phone application because they have a common or similar destination.

We must know that in the future, if there isn't a good coordination between increasing the punishments, raising awareness in the society and finding new types of transportation, we won't reach the objective of decreasing victims and felonies in our country.

Resumen:

Actualmente existe cierta desinformación sobre los delitos contra la Seguridad Vial en la sociedad. Las personas conducen vehículos de motor y ciclomotores a diario sin conocer correctamente qué son, por qué existen y cómo aparecen estos delitos. Además, después de un accidente se puede cometer la omisión del deber de socorro, otra conducta tipificada como delito desconocida por parte de la población. El objetivo es dar a conocer las conductas delictivas analizando los artículos del Código Penal que las comprende, y las diferentes reformas que han modificado estos delitos a lo largo de los años. Más aun, se añaden sentencias de diferentes órganos judiciales para observar las características de los delitos en casos reales. También se pretende mostrar la relación existente entre delitos viales y omisiones de socorro, es decir, las situaciones en las que ambos tipos delictivos puedan estar ligados. Aparte, se intenta analizar las soluciones existentes que se están utilizando hoy en día para prevenir los accidentes y la comisión de los delitos y, a partir de éstas, proponer nuevas o actualizar las anteriores a los nuevos tiempos, mostrando las estadísticas sobre las víctimas y los condenados resultantes de una conducción ilegal con la intención de concienciar a las personas.

Palabras clave:

delitos, seguridad vial, omisión de socorro, sociedad, concienciación

Abstract:

Nowadays, there is a lack of information about road safety and the felonies against it. People drive vehicles and mopeds every day without correctly knowing what are these felonies, why do they exist and how can they appear. Besides, derived from an accident can appear an omission of relief, another conduct categorized as a felony that is unknown to a big part of the population. The objective is to show each and every one of the felonies analyzing the articles that the Penal Code sets out, and all the reforms that modified them through the years. Also, it is to add sentences from the different courts to see the characteristics of the felonies in real cases. Even more, it is to show the existent relationship between road felonies and omissions of relief, that is, the situations in which both these crimes can be found together. Aside, it is to analyze the existent solutions to this problem that are being offered today to prevent accidents and crimes, and based on them, recommend new ones or update the old ones, showing the statistics of victims and convicts resulting from illegal driving with the intention of raising awareness.

Keywords:

felonies, road safety, omission of relief, society, awareness-raising

1. Introducción

En la actualidad, vivimos rodeados de vehículos de motor. En todos los ámbitos de nuestras vidas, el denominado “coche” (sin obviar los demás vehículos de motor) está presente. Tanto si conducimos personalmente el vehículo, como si somos acompañantes del conductor o simples peatones, éste existe en nuestras vidas cotidianas constantemente. Y como bien sabemos, el automóvil es una herramienta que nos ha ayudado y nos ha hecho la vida más fácil desde su invento. Pero, al mismo tiempo, es una herramienta peligrosa, que puede causar daños lesivos a diferentes bienes y hasta la muerte de una persona cuando su utilización es incorrecta. Por eso, es necesario conseguir unos permisos obligatorios para poder hacer uso de ellos.

Existen actividades humanas muy diversas que presentan riesgos a la hora de realizarlas (la conducción es una de ellas), pero éstas son aceptadas siempre y cuando su realización se haga dentro de los límites legales. Esos riesgos llegan a ser aceptados por todos en general, y cuando las condiciones que permitan realizar la actividad son incumplidas, el actor culpable de ese incumplimiento incurre en la determinada infracción y su correspondiente sanción, sea esta administrativa o penal. En adelante, me centraré concretamente en los ilícitos penales, haciendo siempre la debida referencia a la materia administrativa cuando sea necesario y oportuno.

Al formar parte de todos los grupos del tráfico y al verme implicado activamente en éste casi a diario, uno observa la actuación de los actores, tanto los aspectos positivos como los negativos, especialmente los negativos, ya que hay momentos en los cuales las decisiones propias y de los demás pueden suponer una cuestión de vida o muerte. Por eso, relacionado a esto, la omisión de socorro es un problema, concretamente omitir el socorro de aquellas víctimas implicadas en el accidente de tráfico.

Veo necesario, primero, realizar el análisis de los delitos contra la Seguridad Vial, explicando, de una forma jurídica pero entendible para la persona que carece de estos conocimientos, los tipos penales que se incluyen en este capítulo del Código Penal; y también el análisis del delito de omisión del deber de socorro.

En segundo lugar, realizar un análisis de la conexión existente entre esos delitos contra la Seguridad Vial y el de omisión del deber de socorro, haciendo hincapié en la omisión de socorro de un conductor que se halla bajo los efectos de drogas o bebidas alcohólicas y especialmente en el nuevo delito de abandono del lugar del accidente.

Considero necesarios estos análisis porque he llegado a la conclusión de que en la sociedad existe un gran desconocimiento respecto a los delitos contra la Seguridad Vial,

después de haber examinado la forma de proceder en el tráfico de los actores implicados, conclusión que viene además respaldada por estudios realizados por la propia Dirección General de Tráfico (en adelante DGT) y por fundaciones que tratan la materia de la Seguridad Vial, entre otros organismos.

En la tercera parte del trabajo, expondré la evolución legislativa de los delitos contra la Seguridad Vial a lo largo de los s. XX y XXI, con el objetivo de mostrar en qué puntos históricos fueron modificados notablemente y hacer reflexionar a las personas sobre posibles pensamientos anticuados, en relación con la desinformación y el desconocimiento antes planteado.

Y como cuarto y último punto, mostrar las estadísticas y su evolución a lo largo de los años, y plantear posibles soluciones en diferentes aspectos, tanto llegar a soluciones nuevas como analizar las ya existentes proponiendo cambios y actualizaciones para que puedan ser aplicadas de la forma más cercana a la actualidad.

1.1 Delitos contra la Seguridad Vial

En la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal (en adelante CP), en el *Libro II. Delitos y sus penas*, dentro del *Título XVIII. De los delitos contra la seguridad colectiva*, está el *Capítulo IV. De los delitos contra la Seguridad Vial*, el cual recoge los artículos (en adelante art. y arts.) 379 a 385 ter, relativos a conductas delictivas en, y en torno a, la conducción de vehículos de motor y de ciclomotores.

Los preceptos penales sobre la materia de la Seguridad Vial son normas penales en blanco, obligando a realizar remisiones a las leyes administrativas sobre la materia para poder completar el tipo penal. Las principales leyes administrativas a las que hay que remitirse son el 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 (en adelante LSV) y el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (en adelante RGC).

El bien jurídico protegido en los delitos contra la Seguridad Vial es, en una primera instancia, la seguridad vial, la seguridad del tráfico, la seguridad de la circulación por vías públicas o vías privadas abiertas al público. Esto es lo que la doctrina y la jurisprudencia nos propone. Es un bien jurídico colectivo o social, como lo refleja su inclusión en este Título, denominado *Delitos contra la seguridad colectiva*.

Pero en segunda instancia, la mayoría de los tipos delictivos que se recogen (se harán las matizaciones debidas en los apartados correspondientes) protegen los bienes jurídicos correspondientes a la vida y a la integridad de las personas.

En otras palabras, el bien jurídico protegido es la seguridad vial relacionada con la vida y la integridad de cualquier persona (el conductor no será incluido debido a que este asume el riesgo al realizar la conducta tipificada). Estos dos últimos bienes corresponderían a los bienes que son puestos en peligro cuando se llevan a cabo las diferentes acciones. Para acabar de matizar, el legislador pretende conseguir un tráfico vial más seguro con el fin de proteger la vida y la integridad de las personas.

En cuanto a la naturaleza jurídica de los delitos contra la Seguridad Vial, son delitos de mera actividad y delitos de peligro, abstracto o concreto, dependiendo del precepto en cuestión del que se trate. A diferencia de los delitos de resultado, en éstos no se requiere la producción de una lesión efectiva del bien jurídico. No se requiere la lesión o la muerte de la víctima; la consumación del delito se produce en el momento de la realización de la acción y de la puesta del bien jurídico en el determinado peligro.

Si un resultado se da, y ese resultado es delito, se incurrirá en una regla concursal. Para determinar el peligro, si verdaderamente ha existido, tanto abstracta como concretamente, ha de indagarse suficientemente sobre si esa conducta llevada a cabo por el autor representó un riesgo para la vida o la integridad de los demás.

En casi todos, el sujeto activo únicamente puede ser el conductor del vehículo de motor o ciclomotor. Conductor es la persona que maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo (según la R.A.E. el “que conduce”) por una vía pública o una vía privada abierta al uso público. No existe la posibilidad de participación de otras personas con carácter de cómplices en la comisión de estos delitos, pero sí podría haber la participación en calidad de coautoría o en calidad de inducción.

En estos delitos debe existir dolo, se debe realizar las conductas con conocimiento, voluntad, intencionalmente, a sabiendas. De esta afirmación se pueden inferir varios elementos adicionales comunes a todos los tipos, con las debidas matizaciones que se harán posteriormente.

Conducir: La R.A.E nos lo define como “llevar, transportar de una parte a otra, guiar o dirigir hacia un lugar, guiar un vehículo automóvil”. Nos centraremos en la última parte: “guiar un vehículo automóvil”. Otra forma de definir esta acción puede ser la de “manejar los mecanismos encargados de direccionar el vehículo de motor o ciclomotor para conseguir llegar desde un punto A hasta un punto B”.

Esto supone que la acción ha de durar en el tiempo, ha de tener una duración temporal, y ha de realizarse un recorrido de cierto espacio. Normalmente, se realizará el desplazamiento a impulsos del motor, pero existirían casos donde este requisito no es obligatorio (manejar un vehículo en neutral por una pendiente descendente).

Vehículo de motor: Siendo el más conocido el automóvil, coche o simplemente vehículo, la LSV, en su Anexo I, nos ofrece una descripción de todos los aparatos que puedan incluirse en la descripción general de “vehículo de motor”. Una interpretación descriptiva que evite confusiones podría ser “cualquier artefacto o aparato que pueda ser utilizado para realizar comunicaciones por vía terrestre y para transportar personas o bienes, dotado de propulsión mecánica propia”.

Ciclomotor: Se puede definir ciclomotor como vehículo de dos ruedas dotado con un motor de cilindrada pequeña que permita su propulsión. Aun así, el anexo nombrado considera como ciclomotor tres tipos de vehículos.

El de dos ruedas, *“con velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm³, si es de combustión interna, o bien con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kW si es de motor eléctrico”*.

El 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 cm³ 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”*.

El de cuatro ruedas, *“cuya masa en vacío sea inferior o igual a 350 kilogramos no incluida la masa de baterías para 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 cm³ para motores de encendido por chispa (positiva), o cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para motores de combustión interna, o cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos”*.

Vía: La vía será aquella que permita la circulación del vehículo de motor o ciclomotor (vía terrestre, nunca marítima o aérea). La vía será pública o privada abierta al público o a determinadas personas. La vía podrá ser urbana o interurbana. No se dejará de proteger el bien jurídico en las zonas anexas a la vía, es decir, si la conducta se lleva a cabo en una zona no destinada a la circulación (una acera que se encuentra unida a la calzada) pero en el radio de acción de los vehículos de motor o ciclomotor. Estas definiciones también se encuentran de forma más detallada en el Anexo I de la LSV.

En adelante hablaremos de los tipos incluidos en los delitos contra la Seguridad Vial. Se analizarán artículo por artículo, desde el art. 379 hasta el art. 385 del CP. Al comienzo de este apartado se mencionó que el capítulo del CP relativo a la Seguridad Vial se extiende hasta los arts. 385 bis y 385 ter. Por eso, es conveniente analizarlos a continuación, antes de entrar estrictamente en los delitos, ya que su contenido afecta a todos o a parte de los artículos que llevan aparejados esos tipos de delito.

El art. 385 bis CP dice *“el vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos previstos en este Capítulo se considerará instrumento del delito a los efectos de los artículos 127 y 128”*. Este artículo hace referencia al comiso, al comiso del vehículo de motor o ciclomotor considerado instrumento del delito, siempre y cuando haya sido utilizado para crear ese peligro para las personas, y siempre y cuando el autor del delito sea el titular del vehículo de motor o ciclomotor o, en su caso, el cooperador necesario que ha participado en la ejecución del delito. El Juez o Tribunal podrá o no decretar el comiso; si lo hace, una posibilidad es que el vehículo de motor o ciclomotor se venderá (si es de lícito comercio) y lo conseguido por él se destinará a cubrir las responsabilidades civiles del penado si la Ley no prevé otra cosa.

El art. 385 ter CP dice *“en los delitos previstos en los artículos 379, 383, 384 y 385, el Juez o Tribunal, razonándolo en sentencia, podrá rebajar en un grado la pena de prisión en atención a la menor entidad del riesgo causado y a las demás circunstancias del hecho”*. En este artículo encontramos una atenuación de la pena que podrá ser aplicada en el caso de los cuatro artículos mencionados en él únicamente, a diferencia del anterior artículo, que podrá ser aplicado a todos los hechos previstos en el Capítulo.

Esta atenuación, vendría a ser posible su aplicación en el caso de la conducción con velocidad excesiva, la conducción bajo influencia de determinadas sustancias, la negativa al sometimiento a pruebas de alcoholemia, la conducción sin permiso y el origen de grave riesgo para la circulación. Esta atenuación estaría conforme con el principio de prohibición de exceso, armonizándose con el principio de proporcionalidad.

Para atenuar las penas, debe darse la menor entidad del riesgo causado, es decir, la menor entidad del peligro creado para la seguridad vial en relación con la vida e integridad de las personas. El Juez o Tribunal atenderá a las circunstancias del hecho.

1.1.1 Conducción con exceso de velocidad

En el art. 379.1 CP se castiga la conducción con exceso de velocidad o con velocidad excesiva. Concretamente, el art. 379.1 CP dice *“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”.

Se trata básicamente de conducir un vehículo de motor o un ciclomotor a una velocidad que supere la velocidad autorizada en la vía en cuestión, en *sesenta kilómetros por hora* (60 km/h) si la vía es de carácter urbano, o en *ochenta kilómetros por hora* (80 km/h) si la vía es de carácter interurbano. En otras palabras, para incurrir en este delito, es necesario conducir a una velocidad superior a la suma de la velocidad reglamentaria de la vía en su caso más los 60 u 80 km/h, respectivamente. Un ejemplo sería conducir a una velocidad de 111 km/h en una vía urbana, donde la velocidad autorizada es de 50 km/h, a la cual se sumarían los 60 km/h que indica el precepto, superando así el límite que transforma esa conducta en un delito.

En este tipo penal hay que atender a la determinación de las velocidades máximas permitidas para cada vehículo y para cada vía en la LSV y en el RGC, porque se trata de una norma penal en blanco. Es un delito objetivo de peligro abstracto, sin necesidad de puesta efectiva en peligro concreto del bien jurídico protegido, y menos de un resultado, el cual se consuma en el momento de superar ese límite de velocidad indicado. Eso sí, no es descabellado pensar que, para poder apreciar el delito, es necesario que la conducción a tal velocidad tenga una duración y un recorrido mínimo, llevándonos a apreciar una cierta desproporción si aplicamos el artículo al conductor que ha superado el límite, por ejemplo, durante un segundo.

El bien jurídico protegido es la seguridad vial en relación con la vida y la integridad de cualquier persona que forma parte individualmente de la colectividad. Es decir, se protege la vida e integridad del individuo en el tráfico, limitando penalmente las velocidades a las que se circula por las vías.

El sujeto activo únicamente puede serlo el conductor de un vehículo de motor o un ciclomotor, independientemente de estar o no en posesión de la correspondiente autorización administrativa que le habilite para conducir, cuando supera ese límite de velocidad. Esa superación del límite tiene que ser dolosa, que el conductor sea consciente de que está conduciendo a una velocidad excesiva, superando tanto los límites administrativos como los penales. Esto no supone problemas, ya que el conductor con permiso está obligado a conocer las velocidades reglamentarias a la hora de realizar las pruebas de obtención del permiso o licencia; más aún, tanto el conductor

con permiso como el que carece de él, tiene a su disposición señales de tráfico en las vías con los índices permitidos, así como información adicional en paneles luminosos.

Autor será quien realice la conducta antes descrita, por sí mismo, conjuntamente o por medio de otro; también podrá serlo el inductor y el cooperador necesario. En cuanto a las generalidades relativas a elementos como conducir, conductor, vía o vehículo, remitirnos al apartado general que trata los delitos contra la Seguridad Vial.

En cuanto a las penas que se pueden imponer al autor de este delito, encontramos tres posibilidades, tres tipos de pena, entre los cuales el Juez o Tribunal decidirá una, más otro tipo de pena aplicado, como dice el precepto, *en cualquier caso*. Es difícil encontrar sentencias estrictas relativas a este delito debido a que normalmente se dan circunstancias de los demás tipos en la conducta del sujeto.

No obstante, en la SAP Tarragona 347/2018, de 8 de noviembre, se condena a un sujeto con *la pena de multa de 8 meses a razón de 5 euros diarios, así como con la pena de privación del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotor durante un periodo de 1 año y 2 meses*. El sujeto *conducía el vehículo* (el que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor) [...] *por una vía urbana, en la que la velocidad estaba limitada por una señal vertical en 50 km/h, pese a ello, lo hacía a 131 km/h* (a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana a la permitida reglamentariamente).

Por un lado, tenemos la *pena de prisión de tres a seis meses*, por otro, tenemos la *pena de multa de seis a doce meses*, y por otro, la *pena de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días*. Asimismo, siempre se impondrá la *pena de privación del derecho de conducir vehículos a motor y ciclomotores por un tiempo superior a uno y hasta cuatro años*.

La imposición de esta pena inhabilitará al penado para ejercer esos derechos durante el tiempo fijado en la sentencia. Cuando el tiempo fijado fuere por un tiempo superior a dos años (y hasta cuatro años), comportará la pérdida de vigencia del permiso o licencia que habilite para la conducción. Esto significa que, si una única pena impuesta es mayor de dos años por un delito (no sumando dos penas diferentes), comportaría definitivamente la pérdida del permiso o licencia, debiendo la persona, transcurrido el tiempo de la condena, realizar las pruebas para obtener nuevamente la correspondiente autorización administrativa para conducir.

1.1.2 Conducción bajo influencia de determinadas sustancias

El art. 379.2 CP tiene dos incisos: el primero, *“con las mismas penas será castigado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas,*

estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. El segundo, en todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 mg/l o en sangre superior a 1,2 g/l".

Se trata de conducir un vehículo de motor o ciclomotor, por un lado, influenciado por una o varias de las sustancias enunciadas, y por el otro, con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 mg/l o en sangre superior a 1,2 g/l.

En el primer caso, lo importante es el término "influenciado", que la ingesta de las sustancias influya en las facultades psíquicas o físicas, que altere la percepción u la reacción del conductor. El que no supera los límites penales, ni siquiera los administrativos, puede cometer el delito si está negativamente influenciado en las facultades necesarias para realizar una conducción segura.

Otra forma de definir influencia sería "*disminución acreditada de la capacidad psicofísica del conductor, minoración de la seguridad del tráfico, disminución de la capacidad sensorial, de reflejos y atención y tendencia a la euforia y somnolencia*".

La doctrina ha criticado la inseguridad jurídica del término "influenciado" al existir la posibilidad de castigar una conducta penal o administrativamente, dependiendo si la conducción es influenciada o no. Surgen dos posturas doctrinales y jurisprudenciales.

Una de ellas argumenta que basta con que existan evidencias en el conductor de que se encuentra bajo la influencia de las sustancias ingeridas.

En la SAP Valencia 109/2019, de 4 de marzo, se castiga a un sujeto al encontrarse bajo la influencia del alcohol, tal y como lo comprobaron los agentes actuantes, que el acusado presentaba síntomas evidentes de haber ingerido alcohol, olor alcohol, halitosis alcohólica muy fuerte de cerca, aspecto de agotamiento con ojos brillantes y repetición de frases e ideas, arrojando 0,53 mg/l en aire espirado al someterse a las pruebas. La condena fue de pena de multa de 6 meses con una cuota diaria de 6 euros y privación del derecho de conducir vehículo a motor o ciclomotores durante 1 año y 1 día.

La otra argumenta que, además de la existencia de esas evidencias en el conductor, debe manifestar signos externos, como choques con objetos o salidas de la vía. Normalmente, esta segunda es la que se aplica a la hora de castigar los hechos.

En la SAP A Coruña 35/2019, de 31 de enero, se estima el recurso de apelación, absolviendo a un sujeto que, en un principio condenado por este delito al arrojar un resultado de 0,37 mg/l en aire espirado, pero con síntomas de influencia del alcohol y con salidas de la vía en dos ocasiones, al concluir que la prueba de alcoholemia tuvo un

resultado escaso y el olor a alcohol no son pruebas suficientes de la influencia sobre sus facultades, además de la aplicación del principio *in dubio pro reo* al alegar que el sujeto salió de la vía al estar buscando una casa en una zona desconocida.

En el segundo, se trata simplemente de superar las tasas determinadas en el tipo. Es un delito formal, si se encuentra al conductor con esas tasas, automáticamente se incluirá su conducta en este tipo, sin importar si iba o no influenciado.

En la STS 2421/2017, de 15 de junio, se condena a un sujeto como autor de un delito de conducción bajo influencia de bebidas alcohólicas, al arrancar su coche y después de recorrer unos metros, se detiene al ver salir a dos agentes, los cuales, visto el estado del sujeto con olor a alcohol, incoherencias y deambulación titubeante, le realizan el control de alcoholemia, arrojando un resultado de 1,14 mg/l de aire espirado. Se le condena a la pena de multa de 9 meses y 1 día con cuota diaria de 4 euros y a la pena de privación del derecho de conducir vehículos a motor y ciclomotor durante 24 meses.

Sobre el bien jurídico protegido, al igual que antes, es la seguridad vial en relación con la vida y la integridad de cualquier persona. El dolo será considerado cuando el conductor conoce y acepta que la conducción que va a realizar está influenciada por las sustancias tóxicas ingeridas.

El sujeto activo vuelve a ser únicamente el conductor de un vehículo de motor o un ciclomotor, independientemente de que esté o no en posesión de la correspondiente autorización administrativa, cuando esté conduciendo influenciado por sustancias tóxicas o cuando el control de alcoholemia indique las tasas indicadas.

Autor será el propio sujeto activo, aunque existe la posibilidad de la inducción, la cooperación necesaria y la complicidad. Lo podrán ser proporcionando las sustancias a la persona que se prepara para conducir de manera inmediata, conociendo aquél que la conducción que va a realizar el sujeto activo incurre en esta conducta típica.

Las penas que llevan aparejado este tipo son las mismas que en el caso de la conducción con velocidad excesiva, *“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”*.

En cuanto a las circunstancias que pueden modificar la responsabilidad criminal del autor por intoxicación plena, no será posible tenerlas en cuenta, porque la acción consiste concretamente en el consumo de sustancias tóxicas, consumo sin el cual no podría cometer el sujeto tal delito, tal y como dispone el art. 67 CP.

1.1.3 Conducción temeraria

En el art. 380 CP, está tipificada la conducción temeraria. El primer apartado nos dice que *“el que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere 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”*.

El segundo dice que *“a los efectos del presente precepto se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurrieren las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del artículo anterior”*.

Otra vez se trata de conducir un vehículo de motor o un ciclomotor, pero hay que matizar en cada apartado, aquello que transforma la conducción en temeraria.

En el apartado 1 tiene que concurrir dos circunstancias: la temeridad manifiesta y el peligro concreto. El fundamento es la puesta de la vida o la integridad de las personas en un peligro concreto dejando de atender las normas reguladoras del tráfico evidenciando la probabilidad de producción de un riesgo, sin la producción del resultado lesivo. Es necesario que el conductor actúe con dolo al atentar contra el bien jurídico.

En el apartado 2 tiene que concurrir las circunstancias previstas en el art. 379.1 CP y el art. 379.2 inciso 2º CP. Para poder afirmar con totalidad que la conducción del sujeto es manifiestamente temeraria, tiene que aparejar su conducta un exceso de velocidad y una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 mg/l o en sangre superior a 1,2 g/l. Si solo se da una de las dos circunstancias, se reconducirá al apartado 1.

En este art. 380 CP se protege la seguridad vial, en relación con la vida y la integridad de las personas. El tipo exige mínimo una persona en concreto peligro, sin necesidad de identificación de aquella, siendo suficiente declaraciones de testigos o constataciones previas por diligencia en el atestado policial realizadas por los agentes de policía. La persona del conductor no contará como persona en concreto peligro.

El sujeto activo vuelve a ser el conductor del vehículo de motor o el ciclomotor, con independencia de estar o no en posesión de la autorización administrativa que le habilite para conducir. Se trata de un delito de propia mano, con posibilidad de inducción o cooperación necesaria. Se requiere dolo por parte del sujeto activo, conocimiento, conciencia y acción voluntaria de conducir de tal forma.

Temeridad manifiesta significa que el conductor realiza la conducción infringiendo gravemente las normas de cuidado formalizadas en la LSV o, lo mismo, realizarla con

notoria desatención a las normas reguladoras del tráfico. Se considera manifiesta la temeridad cuando el ciudadano medio la valora así clara, notoria y evidentemente.

El ciudadano medio se definiría como la persona con conocimientos, experiencia de conducción y diligencia de medios, que supiera las condiciones del conductor y lugar, el estado del vehículo y la conducta realizada en el momento de los hechos.

Peligro concreto significa producción de riesgo para la vida o integridad de las personas. Que, durante la conducción con temeridad manifiesta, haya presencia de personas en la vía utilizada para realizar tal conducción.

Es posible la aparición de un conflicto entre los arts. 379 y 380 CP. Este conflicto se resuelve aplicando el segundo artículo mencionado con preferencia al anterior, por ser la pena mayor, de acuerdo al art. 8 CP.

Para observar las características del tipo, podemos mirar la STSJ Andalucía 15/2013, de 15 de abril, en la cual se condena a un sujeto como autor de un delito de conducción temeraria debido a que, mientras a bordo de su coche (*el que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor*), realizara 3 o 4 amagos de atropellar a varias personas del grupo contrario que se encontraban frente al automóvil, dando el acusado que era quien conducía varias embestidas marcha adelante y marcha atrás (con temeridad manifiesta) con cierto peligro de atropello (pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas). Se le condenó a *pena de prisión de 1 año e inhabilitación especial para el derecho de sufragio pasivo durante el tiempo de la condena, y una pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por un plazo de 2 años.*

También podemos observar las características en el sujeto condenado en la SAP Islas Baleares 89/2019, de 20 de febrero, el cual *conducía a velocidad notablemente superior a la permitida para el tramo urbano, no respetó la prioridad de paso de los vehículos que circulaban, obligándolos a frenar bruscamente y realizar maniobras evasivas, cruzó pasos de peatones sin reducir la velocidad, realizó cambios de sentido prohibido, circuló en sentido contrario, y colisionó con un vehículo. Durante la conducción, dos agentes de la Policía Local dan el alto al denunciado, sin embargo, el acusado no hace caso de las indicaciones, continuó su marcha y los agentes tuvieron que apartarse pues en caso contrario hubieran sido arrollados.* Fue condenado a *la pena de prisión de 1 año con la accesoria de inhabilitación especial para el derecho de sufragio pasivo durante el tiempo de la condena y la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotor durante 4 años, con pérdida de la vigencia del permiso.*

Otra posibilidad son las causas de justificación, cuando se actúa en un estado de necesidad o en un cumplimiento de un deber. Esto no significa una autorización total, con inmunidad de cualquier acción, sino que, en los casos que no se observen las prescripciones del RGC y los requisitos del destino o servicio encomendado, la acción podrá incardinarse en conducción temeraria. Otra causa posible de justificación sería la intoxicación plena, cabiendo su aplicación únicamente si el sujeto ha ingerido las sustancias anteriormente a la conducta y no con intención de conducir temerariamente.

Las penas previstas son *“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”*. Ambas penas serán aplicables tanto en el apartado 1 como en el 2.

1.1.4 Conducción homicida

Lo que comúnmente conocemos como conducción homicida o suicida, es una conducta tipificada en el art. 381 CP. Este artículo también está dividido en dos apartados, siendo la principal diferencia el peligro que adquiere la conducta realizada.

El primero dice que *“será castigado con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de doce a veinticuatro meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años el que, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el artículo anterior”*.

El segundo plantea que *“cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, las penas serán de prisión de uno a dos años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por el tiempo previsto en el párrafo anterior”*.

Este tipo está relacionado con la conducta descrita en el artículo anterior, tratándose de que el sujeto realiza una conducción temeraria añadiéndole un desprecio manifiesto por la vida de las personas. Además, difiere la penalidad de la conducta dependiendo si el peligro provocado ha sido concreto (primer apartado) o abstracto (segundo apartado).

El bien jurídico protegido es la vida de las personas. El conductor del vehículo de motor o ciclomotor (sujeto activo) conduce tal vehículo de motor o ciclomotor por las vías objeto de protección con temeridad manifiesta poniendo en peligro, por un lado, concreto para la vida, y por otro lado, abstracto para la vida y la integridad de las personas dejando de acatar el deber mínimo de cuidado exigible sumándole, además, un desprecio hacia la vida de las personas (acción).

En el tipo se exige que mínimo una persona estuviese en peligro por la acción del sujeto, sin necesidad de identificación, siendo suficiente declaraciones de testigos o constataciones previas por diligencia en el atestado policial realizadas por los agentes de policía. La persona del conductor vuelve a no ser contada como persona en peligro.

Es un delito doloso, siendo necesaria una consciencia y una voluntariedad del sujeto de actuar de tal forma. Podría plantearse una posición media entre un delito de riesgo incluido en este artículo y un delito de homicidio o lesiones en grado de tentativa, resolviéndose argumentando la ausencia del dolo de matar o lesionar. Es decir, el conductor acepta que pueda ocurrir una muerte o una lesión sin que esto disuada su comportamiento continuando en poner en práctica su conducción, pero su objetivo al actuar de esa manera no es llegar a ese resultado.

Por esto, existen posibilidades de darse concursos de delitos. Una posibilidad sería un concurso ideal al causar la muerte de alguien y poner al mismo tiempo en peligro la vida de otros. Otra posibilidad sería el concurso real cuando dolosamente se causa la muerte de una persona y se pone en peligro la vida de otras.

La STS 468/2015, de 16 de julio, nos relata la condena por delito de conducción homicida a un sujeto que, utilizando un coche, *se dio a la fuga en dirección contraria por una calle* (el que realizare la conducta descrita en el artículo anterior, es decir, el que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas), *consciente del riesgo que entrañaba esa forma de conducción para las personas que había en su trayectoria, le llevó a hacer caso omiso a las órdenes de alto dadas por el agente [...] que tuvo que refugiarse para evitar ser atropellado* (manifiesto desprecio por la vida de los demás).

Las penas que llevan aparejadas tales conductas difieren según el apartado en el que nos encontremos. Encontramos pena de prisión, pena de multa y privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotores. Las penas de prisión y de multa de la conducción homicida sin puesta en concreto peligro la vida y la integridad son unas penas atenuadas en comparación con las penas de prisión y de multa en el caso que el peligro fuera concreto. La pena de privación del derecho a conducir es igual en ambos.

1.1.5 Regla concursal

El artículo 382 CP no es un delito, sino que nos describe la regla concursal mencionada a lo largo de los análisis de los delitos contra la Seguridad Vial. Dice que *“cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que*

sea su gravedad, los Jueces o Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado”.

Ahora, con la aparición de la nueva LO 2/2019, un segundo párrafo es incluido que nos dice que *“cuando el resultado lesivo concorra con un delito del artículo 381, se impondrá en todo caso la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores prevista en este precepto en su mitad superior”.*

Lo primero a concretar es que la regla concursal sólo podrá ser aplicada a los arts. 379, 380 y 381 CP tal y como se menciona en este artículo. Generalmente, el art. 8.3 CP dice que los delitos de peligro ceden ante aquellos que llevan aparejados una lesión, ya que, en el momento de producirse la lesión, el peligro provocado sobre el mismo bien deja de tener sentido protegerlo. Si, además de la lesión sobre un bien, se provoca peligro sobre un segundo bien, entonces sí que hablaríamos de proteger ese peligro. Entraría en juego el principio de consunción, el delito de lesión absorbe al de peligro, castigándose únicamente el primero. Por otro lado, si se causan varias lesiones, al estar ante bienes personalísimos, habría varios hechos relevantes.

En la STS 468/2015 antes utilizada como ejemplo para observar un delito de conducción con manifiesto desprecio a la vida, también se puede observar la aplicación de la regla concursal, ya que el sujeto, además de realizar la conducción homicida, incurre en un delito de lesiones contra un agente, el cual se colocó delante del coche del acusado [...] lo que no fue obstáculo para que éste continuase imprimiendo acelerones (para lograr salir de entre dos turismos) [...] atropellando en uno de ellos al referido agente, que saltó sobre el capó para posteriormente caer al suelo.

Al aplicar la regla concursal, sólo resulta procedente apreciar el tipo de la conducción homicida aplicando la pena correspondiente en su mitad superior, en cuanto que las lesiones fueron calificadas con una pena menor.

En cuanto al segundo párrafo, aquello que nos dice es que siempre que exista la necesidad de aplicar la regla concursal entre un delito de lesión y un delito de conducción homicida, la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores se impondrá en su mitad superior, es decir, de ocho a diez años.

1.1.6 Abandono del lugar del accidente

El art. 382 bis, nuevo delito de abandono del lugar del accidente, dice *“el conductor de un vehículo a motor o de un ciclomotor que, fuera de los casos contemplados en el artículo 195, voluntariamente y sin que concorra riesgo propio o de terceros, abandone*

el lugar de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieron una o varias personas o en el que se le causare lesión constitutiva de un delito del artículo 152.2, será castigado como autor de un delito de abandono del lugar del accidente”.

El artículo diferencia entre *“hechos contemplados en este artículo que tuvieran origen en una acción imprudente del conductor, serán castigados con pena de prisión de seis meses a cuatro años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a cuatro años”* o *“si el origen de los hechos que dan lugar al abandono fuera fortuito le corresponderá una pena de tres a seis meses de prisión y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de seis meses a dos años”.*

Esta nueva conducta no consta en la acción de conducir propiamente dicha, sino que se versa en abandonar el sitio donde causó un accidente en el cual hubo uno o varios muertos, o uno o varios heridos con una lesión que menoscabe su integridad corporal o salud física o mental (y que ésta requiera tratamiento médico o quirúrgico), con una pérdida, inutilidad o deformidad de un órgano o miembro principal, o no principal.

El abandono del lugar se puede interpretar que pueda hacerse estando aún en el vehículo a motor o ciclomotor o dejándolo de lado y, por ejemplo, continuar a pie o ayudados por otra persona.

El autor será especial, porque únicamente los que hayan causado el accidente mientras conducían y acto seguido abandonaron el lugar pueden incurrir en este delito. Se trata de una omisión, el sujeto tiene la obligación de quedarse en el lugar del accidente, pero decide no hacerlo, es decir, dolosamente se marcha.

La relación existente con el delito de omisión del deber de socorro del art. 195 CP se explicará en un apartado posterior.

La penalidad difiere según si los hechos son originados debido a una imprudencia del conductor o si los hechos fueran fortuitos, dando lugar a una mayor penalidad sobre los primeros en comparación con los segundos, ambas situaciones penándose con pena de prisión y pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores.

1.1.7 Negativa al sometimiento a pruebas de alcoholemia

En el art. 383 encontramos una primera conducta dentro de los delitos contra la Seguridad Vial que no consiste en la acción de conducir. Este artículo dice que *“el conductor que, requerido por un agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a que se*

refieren los artículos anteriores, será castigado con las penas de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años”.

Esta conducta se conoce como la negativa, negativa a realizar la prueba de alcoholemia, siendo esta la más común, pero también las pruebas de las demás sustancias tóxicas. Siempre y cuando haya sido requerido por un agente de la autoridad.

Estaríamos ante una ley en blanco, remitiéndonos a la LSV para conocer las pruebas de alcoholemia y de las demás sustancias tóxicas.

Se trataría de un delito de peligro abstracto, protegiendo la seguridad vial en relación con la vida y la integridad de las personas. Pero también se incluye como bien protegido el principio de autoridad de los agentes cuando están realizando sus funciones.

Es un delito de mera actividad, en el momento de negarse el sujeto a someterse a las pruebas, su acción desobedece a la autoridad e incurre en el delito. Por eso, solo puede ser cometido por el conductor de un vehículo de motor o ciclomotor sometido al control y comprobación, delito de propia mano. Requiere dolo, que el sujeto esté consciente en el momento de negarse y que lo haga voluntariamente. En el caso de que el sujeto tenga sus facultades influenciadas por las sustancias tóxicas, objeto de comprobación mediante las pruebas, en el momento de la negación, se comprobará si esa intoxicación exime o atenúa su responsabilidad en el caso del delito de negativa.

Por negativa se entenderá un incumplimiento de orden o mandato (requerimiento) de parte la autoridad o sus agentes, legítima, que revista formalidades legales y requisitos jurisprudenciales.

Por requerimiento se entenderá la demanda realizada por agentes de la autoridad al interesado, antes de hacer las pruebas establecidas, con las necesarias advertencias legales y formales, nunca de forma tácita, constatadas por diligencia en el atestado policial. Además, resulta necesario advertir al interesado de que mediante la negación a realizar las pruebas puede cometer el ilícito aquí analizado.

Por sometimiento se entenderá un deber de colaboración con la autoridad, nunca considerando a la persona requerida como detenida. El TC dice que someterse a las pruebas alcoholimétricas es ser objeto de una modalidad de pericia especial de resultado incierto (no se sabe el resultado hasta que no se realiza, pudiendo dar el conductor positivo o negativo). Se podría discutir la constitucionalidad de si el someterse a tales pruebas pueda atentar contra el derecho de no declarar contra uno mismo,

argumentando el TC que no existe tal atentado ya que la prueba de alcoholemia no es una declaración como tal se entiende ésta en el ámbito jurisprudencial.

Un ejemplo de negativa es la de la SAP León 102/2019, de 5 de marzo, donde un sujeto implicado en un accidente, *requerido a someterse a las pruebas de impregnación alcohólica en el aire espirado, se negó a efectuar las mismas a pesar de presentar evidentes síntomas de embriaguez y ser advertido de las consecuencias legales de tal negativa*. Al concurrir en el sujeto una eximente incompleta de embriaguez, tal conducta fue condenada a *la pena de multa de 6 meses con una cuota diaria de 6 euros*.

Otra cuestión que se plantea es si la evasión de la señal de detención policial (detención que llevaría aparejada un control de alcoholemia) se puede incardinar en tal conducta, cuestión que se resuelve diciendo que no se incurre.

Pero con la negativa a realizar una segunda prueba sí se incurre. En la STS 1073/2017 se destaca que ambas mediciones de las tasas de alcohol habrán de considerarse dos fases de una única prueba, y que esa segunda prueba debe ser vista como una garantía de los derechos del conductor y como una garantía del sistema, por consiguiente, será obligatoria y no potestativa del afectado.

Finalmente, para diferenciar una negativa administrativa de una negativa penal, se requiere que el conductor requerido a someterse a las pruebas estuviera implicado en un accidente de circulación o que realice la conducción con síntomas claros que razones una conducción bajo la influencia. Sin esos síntomas, se incardinará en lo administrativo.

En cuanto a la penalidad, se castiga con penas de prisión y de privación del derecho a conducir vehículo a motor y ciclomotores. Sobre la privación de ese derecho nos volvemos a remitir a lo dicho en el apartado de la conducción con exceso de velocidad.

1.1.8 Conducción sin permiso

Con el art. 384 volvemos a una acción que implica la conducción, pero, en este caso, la conducción que se castiga es la realizada sin el permiso o licencia que permite a las personas manejar un vehículo de motor o ciclomotor de acuerdo a las leyes.

Por eso, el art. 384 dice *“el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días. La misma pena se impondrá al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia*

por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción”.

La conducción sin permiso puede tener tres formas: casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, casos de haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial, y casos de no haber obtenido nunca tal permiso o licencia de conducción. Remitirse otra vez a la LSV para ver lo relacionado con el permiso o licencia de conducción.

De nuevo nos encontramos ante un delito de propia mano y de mera actividad, pudiendo darse formas de participación de inductores o cooperadores necesarios. El bien jurídico protegido será la seguridad vial en relación a la vida e integridad ante un peligro abstracto, pero también añadiendo la protección de la norma administrativa de seguridad vial que regula las autorizaciones para conducir.

Un ejemplo de la modalidad de no haberlo obtenido nunca está en la STS 278/2019, de 7 de febrero, donde un sujeto conduce temerariamente por las calles de su pueblo, donde además “el acusado carecía, por no haberlo obtenido nunca, del preceptivo permiso o licencia de conducir que le habilitara para la conducción de vehículos a motor”. Se le condena a *la pena de multa de 100 días con una cuota diaria de 10 euros*.

Un ejemplo de la modalidad de haber sido privado del permiso por decisión judicial lo encontramos en la SAP 67/2019, de 25 de febrero, donde un sujeto *conducía un vehículo a sabiendas de que por sentencia firme se le impuso la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotor, con pérdida de vigencia del permiso de conducir, sin haber realizado los cursos de reeducación vial obligatorios para recuperarlo*. Al concurrir una agravante de multirreincidencia, se le condena a *la pena de multa de 30 meses con cuota diaria de 6 euros*.

Y un ejemplo de la modalidad de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente está en la ya comentada SAP A Coruña 35/2019, de 31 de enero, donde el sujeto *llevó a cabo dicha conducción a pesar de carecer del permiso por pérdida total de los puntos asignados legalmente, debidamente notificadas las resoluciones al acusado*. La condena fue de pena de multa de 14 meses con cuota diaria de 5 euros.

Se hace necesario remitirse a los otros delitos contra la Seguridad Vial, en cuanto al sujeto activo, donde decíamos que “puede serlo el conductor de un vehículo de motor o ciclomotor, independientemente de estar o no en posesión de la correspondiente

autorización administrativa que le habilite para conducir”. Con esto manifestamos la posibilidad de la existencia de concursos entre este tipo y los demás.

La penalidad vuelve diferenciar entre tres tipos diferentes, aplicando el Juez o Tribunal únicamente un tipo, eligiendo entre pena de prisión, pena de multa o pena de trabajo en beneficio de la comunidad. En este caso, la pena de privación del derecho a conducir un vehículo de motor o ciclomotor es inexistente al carecer el sujeto de ese derecho por no poseer el permiso o licencia legal (dependiendo del caso).

1.1.9 Originar grave riesgo para la circulación

Como último artículo que contiene un delito dentro del capítulo de los delitos contra la Seguridad Vial encontramos el art. 385 CP, el cual vuelve a tipificar una conducta que no requiere de la conducción, sino que castiga unas conductas totalmente diferentes.

Estas conductas vienen redactas de la siguiente forma: “será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días, el que originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas: colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio; o no restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo”.

En líneas generales, lo que se castiga es originar un riesgo para la circulación, de carácter grave, haciendo una acción u omitiendo la realización de otra. Esa acción puede ser la colocación de obstáculos que su existencia sea imprevisible para los demás usuarios de la vía; el derrame de sustancias que provoquen deslizamientos o sean inflamables pudiendo provocar incendios; o la mutación, sustracción o anulación de las señales e indicadores o por cualquier otro medio intentar contra éstas. Esa omisión será no devolver al estado de seguridad cualquier modificación realizada en la vía cuando la persona en cuestión tenga la obligación de realizarlo.

Será un delito doloso de peligro abstracto. Se protege la seguridad del tráfico circulatorio de la vía en relación con la vida o integridad de las personas.

El requisito base es originar un grave riesgo para la circulación. Habrá grave riesgo cuando, además de aumentar la probabilidad de producción de un percance, se crea una situación objetivamente peligrosa. Si no se origina un grave riesgo, es decir, que la colocación de obstáculos (colocar una piedra de tamaño reducido en medio del carril), el derrame de alguna sustancia (derramar aceite de cocina sobre una alcantarilla), o la

mutación, sustracción o anulación de la señalización (completar el agujero de la O en el STOP con pintura) fuera ínfima, no entraría en el tipo penal.

Sujeto activo podrá serlo cualquier persona en el caso de las conductas activas. En el caso de la conducta omisiva, solo podrá serlo aquel sobre el que existe deber de restablecer la seguridad, y sólo cuando pueda; si no puede, si no hace lo posible para avisar a la persona que sí puede y a las demás del riesgo existente, incurrirá en el delito.

Existirá la posibilidad de concursos. Si existe resultado lesivo para la persona, estaremos ante concurso ideal. Si se origina un delito de daños, se remitirá al art. 8 CP.

En la SAN 5631/2009, de 4 de junio, se condena a dos sujetos por un delito contra la seguridad del tráfico (denominados así en su día) a *la pena de multa de 12 meses, con una cuota diaria de 10 euros*, por originar un grave riesgo para la circulación, alterando la seguridad del tráfico mediante la colocación en la vía de obstáculos imprevisibles, ya que el hecho de arrojar a una vía urbana sorpresivamente dos contenedores cortando la dirección del coche del perjudicado, y obligando a su conductor a efectuar una brusca maniobra evasiva y frenada, originó un grave riesgo para la circulación.

En otra sentencia más actual, la SAP Vizcaya 90396/2014, de 28 de octubre, se castiga a un sujeto porque *se colocó en el centro de la calzada y volcó una valla al paso de los vehículos que por allí circulaban causando un grave peligro a los usuarios de la vía que tuvieron que detener sus coches* y se le condena a *la pena de multa de 12 meses a razón de 5 euros de cuota diaria*.

En cuanto a la penalidad, el Juez o Tribunal podrá imponer o una pena de prisión o una pena de multa más una pena de trabajos en beneficio de la comunidad.

1.2 Delito de omisión del deber de socorro

En la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en el *Libro II. Delitos y sus penas*, en el *Título IX. De la omisión del deber de socorro*, el cual recoge los arts. 195 y 196, relativos a conductas omisivas del auxilio por parte de ciudadanos comunes y por parte de aquellos servicios destinados al auxilio sanitario.

Como primera característica general, encontramos el bien jurídico protegido, la vida y la integridad de las personas. Es decir, tipificando tales conductas se intenta, por parte del legislador, evitar que se ocasionen lesiones e incluso la muerte de la persona.

Otra característica general es que en ambos artículos encontramos conductas omisivas, omisión de prestar un auxilio, el cual la normal penal obliga tanto al ciudadano

común como al profesional sanitario. Se trataría de que una posición de garante, la cual infringe con su no actuación. A continuación, analizaremos los artículos mencionados.

1.2.1 Omisión de auxilio

El art. 195 CP está dividido en tres apartados, es decir, dependiendo de distintas circunstancias existen tres tipos de omisiones. Aun así, hay consideraciones generales aplicables a los tres apartados.

Estamos ante un delito conocido como común, donde el sujeto activo puede serlo cualquier persona, es decir, no se requiere una circunstancia especial en la persona para poder imputarle este delito (con una pequeña matización en el apartado 3).

El delito ha de ser doloso, directo o eventual; se requerirá una consciencia limpia en el sujeto y que éste asuma que la víctima está en una situación de desamparo y peligro. Por eso, cabe la posibilidad de eximentes o atenuantes, según las circunstancias.

Solo existirá delito en régimen de autoría, tantos como números de omisiones existentes, sin posibilidad de existir coautoría o formas de participación ni tentativa. La consumación de los delitos se da en el momento en el que se deja de prestar el socorro a la víctima, atendiendo a las circunstancias de cada tipo.

Los concursos de delitos son una posibilidad. Un concurso ideal entre un delito de omisión del deber de socorro y uno de lesiones (más adelante explicaremos el caso de que la víctima ha muerto). Un concurso real entre diferentes concursos ideales entre delitos de omisión del deber de socorro y delitos de lesiones.

1.2.1.1 Omisión de auxilio personal

El art. 195.1 CP dice que *“el que no socorriere a una persona que se halle desamparada y en peligro manifiesto y grave, cuando pudiese hacerlo sin riesgo propio ni de terceros, será castigado con la pena de multa de tres a doce meses”*.

Hablamos de una omisión por parte de un individuo, que se encuentra ante una persona desatendida en peligro debido a cualquier circunstancia que le haya ocurrido, siendo necesario que el peligro sea grave y manifiesto y, además, el individuo no intenta ayudar a la persona, no existiendo riesgos para su persona o para una tercera persona.

De la redacción podemos extraer varios elementos y analizarlos para concretar exactamente como debe ser la actuación del sujeto para que no incurra en el delito.

Socorriere: El socorro debe ser tenido en cuenta como una actividad con capacidad suficiente de modificar la situación de peligro de la persona desamparada, evitando o

aminorando el mal, siendo eficaz, pero sin suponer una obligación para el individuo que ofrece el socorro de tener éxito. Es decir, se castigará según este apartado 1 al individuo que no intenta llevar a cabo ese socorro, pero no se castigará si el socorro omitido no hubiera sido en ningún caso útil. Esto es, cuando la víctima ha muerto antes de que el individuo estuviera en la posición de deber de prestar auxilio.

Desamparada: El desamparo es la situación en la que la persona no tenga la capacidad de prestarse auxilio a sí misma ni cuenta con el de terceras personas.

Peligro manifiesto y grave: Será aquel derivado de un riesgo potencial grave, con la necesidad de ser actual, fácilmente perceptible por la ciudadano medio y patente.

Sin riesgo propio ni de terceros: La obligación de prestar el socorro directa y personalmente deja de existir cuando existe ese riesgo para el individuo o cualquier otra persona que no sea la desamparada y en peligro, pasando su actuación a encuadrarse en el siguiente apartado del art. 195.

Las consideraciones del tipo han sido explicadas anteriormente, remitiéndonos al apartado anterior. Eso sí, la penalidad se habrá de analizar en cada apartado del artículo, siendo el único tipo de pena con que se puede castigar al sujeto, en este caso, la pena de multa, que será de 3 a 12 meses.

1.2.1.2 Omisión de demanda de auxilio ajeno

El art. 195.2 CP dice que “*en las mismas penas incurrirá el que, impedido de prestar socorro, no demande con urgencia auxilio ajeno*”.

Volvemos a hablar de una omisión, a la que podemos considerar subsidiaria a la anterior pero autónoma, ya que la situación de demandar auxilio ajeno aparecerá cuando no se puede prestar ese auxilio directo y personal por el individuo debido a un riesgo propio o de terceras personas, tal y como lo nombramos. En este caso, podemos extraer dos elementos de la redacción del tipo.

Demande auxilio ajeno: La demanda deberá ser eficaz en cuanto al ejercicio de la misma y no a los resultados posteriores, es decir, que la demanda deberá tener la capacidad de evitar o aminorar el mal, pero sin suponer una obligación de ser exitosa. Además, la demanda deberá ir dirigida a personas que en un principio tengan la capacidad de prestar el auxilio.

Con urgencia: La demanda debe ser urgente, inmediata a la identificación de la situación como imposible para el sujeto de prestar el auxilio directa y personalmente. El individuo no debe demorarse en su conducta de demandar auxilio ajeno.

En cuanto a las consideraciones restantes del tipo se podrá recurrir a lo explicado anteriormente. Igual que con las penas, ya que el tipo nos dice que el individuo incurrirá en las mismas penas que el individuo que realiza la anterior conducta.

1.2.1.3 Omisión de auxilio a la víctima propia

El art. 195.3 CP dice que *“si la víctima lo fuere por accidente ocasionado fortuitamente por el que omitió el auxilio, la pena será de prisión de seis a 18 meses, y si el accidente se debiere a imprudencia, la de prisión de seis meses a cuatro años”*.

En el caso del apartado 3 del artículo en cuestión estamos ante un tipo cualificado, si tuviéramos los dos apartados anteriores como tipo básico. Hablamos una vez más de una omisión de un individuo, que se encuentra ante una persona sin atender y en peligro grave y manifiesto, donde el individuo no intenta ayudar directa y personalmente ni intenta demandar auxilio a otra persona.

Como es preciso que concorra todos los requisitos del tipo básico, nos remitiremos a estos en cuanto a las consideraciones ya explicadas. En cuanto al autor, tenemos que matizar que es un tipo especial, porque no cualquiera puede incurrir en éste.

En la SAP Granada 746/2013, de 19 de junio, se condena a un sujeto que, conduciendo un vehículo de motor, provoca un accidente imprudente embistiendo a la víctima, la cual cae en el suelo, y al percatarse de la situación de la misma, la cual estaba en peligro y sin nadie alrededor que pudiera ayudarle, abandona precipitadamente el lugar, omitiendo la asistencia. La pena fue de 6 meses de prisión e inhabilitación especial para el ejercicio del derecho de sufragio pasivo durante el tiempo de la condena.

El factor diferenciador está en la víctima, ya que en este caso la víctima deberá ser debido a un accidente (dándose más frecuentemente en la circulación automovilística) que el individuo (el que ha omitido la ayuda) ha ocasionado, distinguiendo si el accidente provocado ha sido fortuito (no había manera de que el individuo pudiese prever la situación) o ha sido imprudente (la forma de actuar del individuo no seguía las reglas de cuidado básicas). Si el accidente fuera doloso, se excluiría ser incluido, porque hablaríamos directamente de un delito doloso de resultado (homicidio o lesiones).

Al hablar de un tipo agravado, las penas serán más graves, y en este caso, son mucho más graves. En este tercer apartado la pena de multa deja de existir, penándose la conducta con pena de prisión. Se hace una diferenciación en la penalidad según si el accidente ha sido fortuito, donde la pena de prisión parte en 6 meses y llega hasta 1 año

y medio, o si ha sido debido a una imprudencia, donde la pena de prisión parte en 6 meses pudiendo llegar hasta los 4 años.

1.2.2 Denegación o abandono de asistencia sanitaria

El art. 196 CP dice que *“el profesional que, estando obligado a ello, denegare asistencia sanitaria o abandonare los servicios sanitarios, cuando de la denegación o abandono se derive riesgo grave para la salud de las personas, será castigado con las penas del artículo precedente en su mitad superior y con la de inhabilitación especial para empleo o cargo público, profesión u oficio, por tiempo de seis meses a tres años”*.

Se trata de una omisión de auxilio de los profesionales de la salud. Se castiga esta conducta cuando derive un riesgo grave para las personas. Si del hecho de denegar o abandonar la asistencia sanitaria no deriva riesgo, se incurrirá en infracción profesional.

Tratamos con un delito especial, únicamente los profesionales de la salud podrán ser castigados, es decir, ser sujetos activos de esta conducta. Se incluye en profesional de la salud tanto el público como el privado.

La consumación se dará cuando se deniegue o se abandone los servicios sanitarios estando obligados a ofrecerlos, de acuerdo con la regulación administrativa sanitaria, y exista grave riesgo para las personas. El tipo se constituye como un delito de peligro concreto, y debe de haber dolo por parte del profesional.

En cuanto a la penalidad, remitirse al artículo anterior. Además, por el hecho de ostentar cargo profesional, se le aplicarán una *“pena de inhabilitación especial para empleo o cargo público, profesión u oficio de 6 meses a 3 años”*. Esto es, el profesional no podrá realizar las funciones inherentes a su profesión sanitaria durante ese tiempo.

2. La omisión del deber de socorro en los delitos contra la Seguridad Vial

Existen supuestos donde el delito de omisión del deber de socorro y los delitos contra la Seguridad Vial pueden estar ligados, entrando en concurso de delitos o de leyes.

Relacionaremos el delito de omisión del deber de socorro, por un lado, con el nuevo delito de abandono del lugar del accidente y, por otro lado, con los demás delitos contra la Seguridad Vial.

2.1 Omisión de auxilio a la víctima propia en los accidentes de tráfico

Cabe volver a leer los apartados relativos al delito de omisión del deber de socorro para poder comentar la relación existente entre éste y los delitos contra la Seguridad Vial, centrándonos especialmente en la omisión de auxilio a la víctima propia

Las conductas que implican conducción de un vehículo de motor o ciclomotor son las conductas más frecuentes que, cuando con ellas se causa un accidente, posteriormente pueden estar seguidas por una omisión de auxilio a la víctima propia por parte del sujeto. En concreto, el atropello imprudente de un peatón es lo que más frecuentemente hace que el sujeto omita el socorro a la propia víctima.

La conducción con exceso de velocidad, la conducción bajo la influencia de determinadas sustancias, la conducción temeraria, la conducción homicida y la conducción sin permiso pueden llegar a causar un resultado lesivo, donde el sujeto decide no atender a su deber de parar el vehículo de motor o ciclomotor y ofrecer el socorro. También se podría decir que originar grave riesgo para la circulación, si de esto deriva un accidente, el sujeto pueda incurrir después en tal delito de omisión.

Sobre los accidentes, se discutía si era correcta la aplicación de la omisión de auxilio a la víctima propia tanto en los fortuitos como en los imprudentes. Aunque existían divergentes, el legislador entiende que cabe en ambos tipos, ya que hay injerencia del sujeto en el bien jurídico de la víctima, sea ésta fortuita o imprudente, es decir, menor o mayor, haciéndolo constar en la penalidad de ambos.

Otro asunto a comentar es la configuración del dolo en varios escenarios de omisión de socorro a la propia víctima después de haber causado un accidente de tráfico.

El primer escenario aparece cuando el sujeto omite el socorro porque existen personas cerca de la víctima y piensa que su deber deja de existir. Esto no es así, es necesario para que el deber deje de existir que, en el momento de observar a la víctima, ésta esté directamente atendida por otras personas. El hecho de que simplemente haya personas en la zona no exime al sujeto.

Un segundo escenario aparece cuando el sujeto omite el socorro porque piensa que su actuación es innecesaria al no estar la víctima desamparada ni en peligro grave y manifiesto, cuando en realidad sí que están presentes estas circunstancias. En el sujeto no hay dolo de omitir el socorro porque realmente cree que su socorro no es necesario (víctima atendida o muerta).

Sobre estos dos se pronuncia el TS en la STS de 25 de octubre de 1993, donde se castiga a un sujeto que causa un atropello imprudentemente y que omite el auxilio, alegando que en la víctima no se daban las circunstancias del tipo y que había otras personas en la zona, aun viendo el estado de la misma y pudiendo detenerse de forma segura, provocándole lesiones (*que precisaron asistencia médica y quirúrgica durante 275 días, que dejaron las secuelas que detalla la sentencia*) y quedando ésta caída en

el suelo, sin posibilidad de ayudarse a sí misma por las lesiones y sin que otra persona estuviese ayudándola.

Un tercero se da cuando el sujeto piensa que el accidente que ha causado ha dejado a la víctima desamparada y en peligro grave y manifiesto, pero la realidad muestra que la víctima ha fallecido. En un principio, un elemento fáctico del tipo no existe (víctima desamparada y en peligro grave y manifiesto), pero el dolo del sujeto sí que va encaminado a su existencia, es decir, el sujeto decide intencionadamente omitir el auxilio.

Un cuarto y último escenario, relacionado a la anterior, existe cuando el sujeto sabe que se halla ante un fallecido y decide no detener su marcha, es decir, se le acusa de no ofrecer auxilio. En este caso estaríamos ante un delito inexistente de omisión de socorro porque el sujeto, esta vez, no yerra sobre la existencia de ese elemento fáctico.

El TS se pronunció sobre estos en la STS de 16 de noviembre de 1974 (*el abandono de un muerto, por el causante del accidente podrá ser objeto de tipificación o incriminación, si el autor omite su deber de socorro, creyendo que podía modificar la situación de peligro por él causada, porque estimara en su fuero interno que el sujeto era un herido grave, cuando se trataba de una persona muerta, porque da vida al delito de tentativa imposible, por ausencia del sujeto pasivo*) y en la STS de 30 de mayo de 1973 (*el procesado tuvo pleno conocimiento de lo ocurrido, plenitud cognoscitiva que sólo cabe interpretar en el sentido de que le constaba la muerte del atropello*).

Es necesario explicar en líneas generales la tentativa imposible. El delito imposible es un delito que no se puede ejecutar. Sus características son la carencia de objeto o de sujeto pasivo, o el empleo de medios inidóneos (inoportunos), equiparándolas a la tentativa inidónea, además de que actualmente las sentencias lo sitúan en el marco de la tentativa, de ahí el concepto de tentativa imposible.

También encontramos la idea de que, en la modalidad del accidente imprudente, la omisión de socorro pueda ser vista como un autoencubrimiento similar al del “accidente” doloso, al estar el sujeto en riesgo de ser descubierto por testigos o agentes de la autoridad si detiene la marcha del vehículo de motor o ciclomotor.

En primer lugar, el ser descubierto ayudando no significa automáticamente confesión de culpabilidad por parte del sujeto. En segundo lugar, no todas las omisiones de socorro serían autoencubrimiento (no abandonar el lugar de los hechos, pero tampoco ofrecer el auxilio; no proporcionar auxilio, pero entregarse a los agentes de la autoridad).

En tercer lugar, no se pena el autoencubrimiento cuando no es constitutivo de delito, pero sí cuando la ley lo tipifique como tal (la omisión del deber de socorro es un delito).

Más aún, puede añadirse la posibilidad de que el sujeto anteriormente o durante haya cometido un delito doloso (conducción bajo la influencia de determinadas sustancias), un delito imprudente (daños en las cosas) o existan delitos pasados no juzgados y sentenciados aún. Habría la necesidad de ponderar las circunstancias del caso concreto: la gravedad de los delitos cometidos y la posibilidad de ser descubiertos con la gravedad del peligro de la víctima a la que no se le presta auxilio y las posibilidades de salvarla (omitir el auxilio a una persona para encubrir un delito contra el patrimonio, la vida es un bien jurídico que prevalece sobre los demás).

Eso sí, el sujeto no estaría nunca exento de demandar auxilio ajeno en estos casos, pudiéndolo hacer sin ese riesgo de ser descubierto, por ejemplo, al tener la posibilidad de hacerlo de forma anónima.

La embriaguez es otra causa de relación, siendo compatible con el delito de omisión de socorro como eximente o atenuante. La embriaguez aparecerá en la omisión de socorro a la víctima propia en un accidente cuando anteriormente el sujeto estuviese conduciendo el vehículo de motor o ciclomotor habiendo ingerido tales sustancias.

Sobre la embriaguez, la SAP Valencia 5572/2005, de 11 de noviembre, confirma la condena de un sujeto *“como autor de un delito de omisión del deber de socorro, con la concurrencia de la circunstancia atenuante de significación análoga a la de intoxicación etílica”*. Esta omisión se realiza después de un atropello por parte del sujeto, el cual conducía con una tasa de alcohol en aire espirado de 0,98 mg/l.

Pero la STS 338/2004, de 12 de marzo, dice que *“No consta que el grado de afectación alcohólica, aun cuando limitase los reflejos en la conducción, afectase a la imputabilidad del acusado. En cualquier caso, la utilización de un vehículo de motor bajo los efectos del alcohol impide aplicar la circunstancia invocada (eximente incompleta o atenuante muy cualificada) a los delitos derivados de la conducción, pues en tales condiciones se debe prever la comisión de dichas infracciones”*.

Hay tres efectos que la embriaguez podría producir. Causar en el sujeto imposibilidad de ofrecer auxilio con éxito. Que la embriaguez pusiese en peligro al sujeto si intenta ofrecer auxilio. O directamente excluiría el dolo de la omisión cuando provocase en el sujeto un impedimento de percatarse de la situación.

2.2 Nuevo delito de abandono del lugar del accidente de tráfico

Estimo necesario recordar el art. 382 bis CP, ya que en su redacción encontramos la principal relación existente con el delito de omisión del deber de socorro.

Este artículo dice que el conductor de un vehículo a motor o de un ciclomotor que, fuera de los casos contemplados en el artículo 195, voluntariamente y sin que concurra riesgo propio o de terceros, abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieran una o varias personas o en el que se le causare lesión constitutiva de un delito del artículo 152.2, será castigado como autor de un delito de abandono del lugar del accidente.

La relación más importante entre el delito de omisión de socorro y el nuevo delito del art. 382 bis CP reside en un concurso de leyes a la hora de valorar los hechos y determinar qué artículo aplicar al sujeto, con carácter subsidiario del delito de abandono del lugar del accidente respecto del delito de omisión de socorro.

Ambos delitos significan un atentado al bien jurídico de la solidaridad humana, ya que ambos delitos constan en un abandono de la víctima (desamparada y en peligro grave y manifiesto, y muerta o lesionada, respectivamente).

También, en ambos delitos hay una omisión de socorro en líneas generales. Sobre esto hay que matizar, la diferencia entre la omisión de socorro que se da en el nuevo delito con la omisión de socorro reside en el desamparo y el peligro grave y manifiesto, el cual no existe en el delito de abandono del lugar del accidente. Puede haber lesionado del art. 152.2 CP sobre el cual el sujeto tiene un deber de auxiliar, pero decide no hacerlo y abandonar el lugar, por eso, cuando ese lesionado no se encuentre desamparado y en peligro grave y manifiesto, se castigará por el art. 382 bis CP.

También por este artículo se castigará al que abandona a la víctima cuando la misma ha fallecido, penalizándose una conducta que antes de la reforma no podía castigarse como omisión del deber de socorro, porque faltaba un elemento del tipo.

Otra relación, en cuanto son similares, es la penalidad. Ambos delitos son castigados diferenciando si el accidente causado es debido a una imprudencia o a una situación fortuita. Se volvería a plantear si es correcto aplicar el delito en el accidente fortuito, utilizándose aquí los argumentos que se utilizaron en el delito de omisión de socorro.

Ahora bien, dos escenarios expuestos en el apartado anterior, con la introducción este nuevo delito, se resuelven sin necesidad de remitirse a las SSTs expuestas.

Por un lado, decíamos que, ante un fallecido, el sujeto decide abandonar el lugar del accidente pensando que la víctima podría ser ayudada cuando no lo podía, y se castigaba con la denominada “tentativa imposible” de un delito de omisión del deber de socorro. Ahora, a tal situación se le plantearía el concurso de leyes, estudiándose hasta qué punto abarcaría el dolo del sujeto, para poder condenar la conducta por uno u otro delito. En cuanto a la penalidad, no habría diferencias, ya que ambos delitos llevan aparejada la misma pena de prisión, de 6 meses a 4 años.

Pero, por otro lado, al encontrarse el sujeto ante un fallecido, saber que la víctima ha fallecido y no detenerse, lo que era en su momento un delito inexistente, hoy en día sí que se le castigaría por un delito de abandono del lugar del accidente, ya que su conducta ahora se encuentra tipificada en el CP.

También decir que lo comentado en el apartado anterior sobre el autoencubrimiento y la embriaguez es aplicable aquí.

3. Evolución jurisprudencial de los delitos contra la Seguridad Vial

3.1 Ley de 1950

La Ley del 9 de mayo de 1950 fue la primera ley en España mediante la cual se introducen en nuestra legislación los delitos contra la Seguridad Vial, anteriormente delitos contra la seguridad del tráfico. También denominada como Ley Penal del Automóvil, fue una ley penal especial que recogía las primeras conductas que podían atentar contra la seguridad de las personas y bienes que participasen en el tráfico viario.

Las primeras conductas consideradas delito a partir de esta ley, y que siguen estando actualmente, fueron la conducción bajo la influencia de determinadas sustancias, la conducción temeraria, la conducción sin permiso y el originar grave riesgo para la circulación. A parte, otra conducta también regulada aquí fue el delito de fuga, ahora delito de omisión del deber de socorro. También incluía la regla concursal.

En esta primera ley, el delito de conducción sin permiso sólo incluía el no haber obtenido el correspondiente permiso. La conducción habiendo sido privado del permiso estaba considerada como quebrantamiento de condena. Se excluía el ciclomotor como instrumento típico, al no poder considerarse estrictamente automóvil.

Con esta ley se introduce, como pena aparejada a estos delitos, la privación del permiso para conducir los vehículos de motor, además de penas de multa y de privación de libertad. Desde este primer momento, los delitos eran considerados de peligro, abstracto o concreto, y se debían cometer en vía pública o privada abierta al público.

3.2 Ley 122/1962 y Ley 3/1967

La siguiente ley que trató esta materia fue la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor, la cual entró en vigor cinco años más tarde, siendo introducidos esos cambios en el CP mediante la Ley 3/1967, de 8 de abril, sobre modificación de determinados artículos del Código Penal y de la Ley de Enjuiciamiento Criminal. Esto supuso el abandono de las leyes penales especiales.

Como curiosidad, pudiendo observar también los cambios en las rúbricas del CP durante la evolución de los delitos contra la seguridad del tráfico, estos son introducidos en el *Libro II, en el Título V. De la infracción de Leyes sobre inhumaciones, de la violación de sepulturas y de los delitos de riesgo general, dentro del Capítulo II. De los delitos de riesgo en general, en la Sección 1. Delitos contra la seguridad del tráfico.*

El cambio principal de estas leyes fue que, a partir de este momento, el delito de omisión del deber de socorro se independiza, excluyéndose de los delitos contra la seguridad del tráfico, entendiéndose que aquello que se protege en ese delito de omisión no es la seguridad del tráfico en relación con la vida o integridad de las personas, sino que se protege directamente esa vida o integridad de las personas.

3.3 Ley 44/1971 y Ley Orgánica 3/1989

Las siguientes leyes que comportaron cambios en la materia fueron la Ley 44/1971, de 15 de noviembre, sobre reforma del Código Penal y la Ley Orgánica 3/1989, de 21 de junio, de actualización del Código Penal.

Concretamente, el Decreto 3096/1973, de 14 de septiembre, por el que se publica el Código Penal, Texto Refundido conforme a la Ley 44/1971, introdujo diferentes cambios, entre los cuales, el que más nos interesa es el que hizo desaparecer el delito de conducción sin permiso, quedando como mera infracción administrativa en la época.

Por otro lado, con la Ley Orgánica 3/1989 aparece el delito de conducción homicida. Además, las sustancias psicotrópicas, hasta ahora no previstas en la conducción bajo influencia de determinadas sustancias, son añadidas a la descripción del tipo.

Desaparecen los bienes como bien jurídico protegido en el delito de la conducción temeraria. Esta desaparición comportó problemas a la hora de aplicar la responsabilidad civil y a la hora de aplicar la regla concursal con un delito de daños.

Finalmente, un cambio importante fue la inclusión de los ciclomotores en el tipo, pasando así a la redacción actual, donde se puede ver que la acción comporta *conducción de vehículo de motor o de ciclomotor* en los respectivos delitos.

3.4 Ley Orgánica 10/1995

Con la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal aparece, como su nombre indica, el Código Penal “actual”. En el nuevo CP se realiza una modificación masiva en cuanto a la estructura y su denominación, y en cuanto a lo que nos interesa, esas modificaciones son nombradas en los apartados anteriores en los que se analizan los delitos contra la Seguridad Vial y el delito de omisión del deber de socorro.

El primer gran cambio introducido fue la aparición de la figura delictiva de la negativa al sometimiento a las pruebas de alcoholemia, junto a la problemática de su constitucionalidad y su diferenciación con la infracción administrativa.

Una segunda novedad fue el darle carácter de instrumento del delito al vehículo de motor y al ciclomotor, es decir, el comiso. Además, la privación del permiso para conducir tendrá partir de ese momento un límite temporal de hasta diez años.

3.5 Ley Orgánica 15/2007

Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial.

Se puede afirmar que esta ley supuso uno de los cambios más importantes en cuanto a la seguridad vial. Los delitos contra la Seguridad Vial reciben una transformación casi total, actualizándolos a la que en su día fue la nueva regulación administrativa del permiso para conducir (el permiso y licencia de conducción por puntos).

Por primera vez se castiga la conducción con velocidad excesiva, siendo esto el primer cambio en el articulado, apareciendo el apartado 1 en el art. 379 CP, desplazando al apartado 2 la antigua redacción y apareciendo la fijación de unas tasas concretas para la conducción bajo influencia bebidas alcohólicas en el mismo.

A continuación, la redacción del art. 380 CP cambia, apareciendo en éste la conducción temeraria, añadiendo la presunción de temeridad manifiesta.

También cambia la redacción del art. 381 CP, desplazando a éste la conducción homicida, incluyéndose el comiso como apartado 3, entendiéndose aquí que solo se aplicará el comiso en este delito; además, en su redacción se sustituye la expresión “consciente desprecio” por “manifiesto desprecio”, teniendo relación directa con el dolo.

El único cambio que recibe la regla concursal es su desplazamiento al art. 382 CP.

En cuanto a la negativa al sometimiento a las pruebas de alcoholemia, este delito se ve redactado en el art. 383 CP, eliminándose de esa redacción el hecho de que el autor

es castigado como autor de un delito de desobediencia grave, eliminando la remisión al correspondiente artículo, e incluyendo directamente las respectivas penas.

Modificación con importancia adicional es la reintroducción de la conducción sin permiso en el art. 384 CP debido a la pérdida de los puntos, añadiendo a los supuestos típicos la no obtención del permiso y la privación de éste judicial o administrativamente.

El originar un riesgo grave para la circulación se desplaza hasta el art. 385 CP.

3.6 Ley Orgánica 5/2010

La Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal supuso modificaciones menores.

La principal fue la respuesta penal, ahora más proporcional según el peligro de los hechos, haciendo que, junto a la privación del permiso de conducir, alternativamente se imponga una privación de libertad, trabajos en beneficio de la comunidad o multa.

Esto se da en la conducción con velocidad excesiva, la conducción bajo influencia de determinadas sustancias y la conducción sin permiso. En estos casos, deja de pensarse con multa más trabajo en beneficio de la comunidad, pasando a la posibilidad de pensarse con una u otra (además de la posibilidad de imponer una pena de prisión).

Otra modificación es la sustracción del apartado 3 del art. 381 CP y su individualización como art. 385 bis, ofreciendo otra vez la posibilidad del comiso en todos los hechos del capítulo, siempre que sea posible, añadiendo la remisión al art. 128 CP.

Con esta ley orgánica también se introduce el art. 385 ter relativo a la menor entidad del riesgo causado y las otras circunstancias del hecho.

3.7 Ley Orgánica 2/2019

La modificación más reciente es la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, en materia de imprudencia de la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente.

La modificación principal es la introducción del nuevo delito de abandono del lugar del accidente en el art. 382 bis CP como un nuevo delito contra la Seguridad Vial, respondiendo a una demanda social importante, a causa de un incremento en los accidentes en los que se ven afectados principalmente peatones y ciclistas, debido a la conducción imprudente de vehículos a motor o ciclomotor.

Otra fue la inclusión en el art. 382 CP de un segundo párrafo relativo a una mayor penalidad en la privación del permiso de conducir en el caso de la conducción homicida.

4. La sociedad y los delitos

4.1 Estadísticas

Analizaremos las estadísticas relativas a las víctimas y a las condenas en España, su evolución y el porqué.

4.1.1 Víctimas

Las estadísticas en torno a las víctimas de los accidentes de tráfico están en la DGT. La DGT nos ofrece datos sobre siniestralidad vial para ser consultados por toda persona en tablas estadísticas que datan desde el año 1998 hasta el año 2017. Estas tablas abarcan información de todo tipo sobre la víctima, el vehículo y la vía en la que ha ocurrido el accidente, entre otros factores.

Realizaremos un análisis de la evolución de las víctimas a lo largo de los años, indicando los cambios esenciales. También trataremos el porqué, sin entrar en este apartado en las conductas delictivas y las condenas, ya que lo haremos después.

Veremos los fallecidos y los heridos en dos tablas debido a un punto diferenciador en la dinámica ocurrido en el año 2014. Pero antes, saber que la DGT define fallecidos y heridos (diferenciando entre hospitalizados y no hospitalizados) de la siguiente forma.

Se considera fallecido (o muerto) a *toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, fallece en el acto o dentro de los siguientes treinta días (se excluyen casos confirmados de muertes naturales o que existan indicios de suicidio).*

Herido hospitalizado (o herido grave) será el *herido con hospitalización superior a veinticuatro horas, es decir, toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas (se excluyen las personas fallecidas en los 30 días posteriores al accidente).*

Y como herido no hospitalizado (o herido leve) al *herido con asistencia sanitaria igual o inferior a veinticuatro horas, es decir, toda persona herida en un accidente de tráfico que no haya precisado hospitalización superior a veinticuatro horas y que haya sido atendido por los servicios sanitarios correspondientes.*

AÑOS	MUERTOS	GRAVES	LEVES
1998	5.957	34.664	106.713
1999	5.738	31.883	111.011
2000	5.776	27.764	122.017
2001	5.517	26.566	123.033

2002	5.347	26.156	120.761
2003	5.399	26.305	124.330
2004	4.741	21.805	116.578
2005	4.442	21.859	110.950
2006	4.104	21.382	122.068
2007	3.823	19.295	123.226
2008	3.100	16.488	114.634
2009	2.714	13.923	111.043
2010	2.478	11.995	108.250
2011	2.060	11.347	104.280
2012	1.903	10.444	105.446
2013	1.680	10.086	114.634

Tabla 1. Muertos, heridos graves y heridos leves entre 1993 y 2013

AÑOS	MUERTOS	GRAVES	LEVES
2014	1.688	9.574	117.058
2015	1.689	9.495	124.960
2016	1.810	9.755	130.635
2017	1.830	9.546	129.616

Tabla 2. Muertos, heridos graves y heridos leves entre 2014 y 2017

Se propuso en la UE reducir a la mitad el número de muertes, y en España, los esfuerzos normativos, políticos y de gestión aumentaron el doble para formar parte de esa estrategia europea. Esos esfuerzos se vieron plasmados actualmente en el Plan Estratégico 2011-2020

Esos esfuerzos se pueden observar en la reducción de los muertos y heridos cada año, cambios positivos debido a, entre otros motivos, un proceso de intervención del derecho penal mayor orientado a una tutela del tráfico automovilístico utilizando la pena como medida preventiva, justificando así la severidad de la misma cada vez mayor.

Siempre existieron opiniones contrarias a la intervención penal, argumentándose que administrativamente se podría conseguir que las conductas de las personas sean reprimidas de forma similar, pero desde la aparición de esas medidas, las cifras de fallecidos (un 66% menos) y heridos (un 75% menos) han ido disminuyendo cada año.

La aparición del carné por puntos causó una disminución a la mitad de fallecidos desde 2001 hasta 2010. Otra circunstancia que ayudó a la bajada de la gravedad de los accidentes fue la crisis económica (supuso menos utilización de vehículos).

Pero entre 2014 y 2017, se puede observar un ligero cambio en las cifras. Hay un aumento mínimo progresivo de fallecidos y de heridos leves en los accidentes cada año. Los heridos graves sufren una evolución irregular, con una disminución en el 2017.

La *Fundación Mutua Madrileña* explica que el aumento es debido a *una mayor antigüedad media del parque de vehículos con un mantenimiento más deficiente y debido a una recuperación del uso del vehículo gracias a la recuperación económica*. El RACE, sobre intervenciones en carretera, han tenido un *incremento en los casos en los que se ha atendido a un usuario por un accidente de tráfico en 2015*. Con la crisis, se invirtió menos en infraestructura vial, cosa que, junto a más personas conduciendo peores coches, influyó en el aumento de la siniestralidad. También la DGT destaca que *la edad media de los vehículos implicados en accidentes mortales continúa aumenta*.

4.1.2 Condenas

Al cumplirse diez años desde la reforma del CP en materia de seguridad vial, en la cual las penas de los delitos contra la Seguridad Vial se endurecieron, las estadísticas muestran que en esta década hubo 938.000 delitos contra la Seguridad Vial, con 650.000 condenas, de las cuales derivan 1.200 personas en prisión hoy en día.

De esas 1.200 personas privadas de libertad, un 35% son debido a la conducción sin permiso, un 22% al homicidio imprudente utilizando vehículo de motor o ciclomotor y un 20% a la conducción influenciada por sustancias.

Los delitos contra la Seguridad Vial han disminuido en número y en porcentaje total entre los delitos que se cometen en nuestro país, pero siguen siendo la causa número uno de las condenas. Hubo un descenso de las condenas desde las 111.000 en 2008 hasta las 87.000 en 2016. En la Tabla 3 vemos la evolución en porcentajes.

2008	44%
2011	42,1%
2013	36,8%
2015	31%
2016	23,8%

Tabla 3. Evolución de las condenas por delitos contra la Seguridad Vial

Desde 2008 hasta 2016, el delito más frecuente fue la conducción bajo la influencia de alcohol o drogas. El segundo fue la conducción sin permiso. Por detrás, vendrían los demás. En la Tabla 4 vemos la distribución en orden ascendente de los números de los delitos contra la Seguridad Vial en cada año.

DELITOS	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Cond. homicida	125	285	402	213	315	318	204	190	204
Origin. grave riesgo	985	890	740	510	535	411	396	482	417
Velocidad excesiva	789	1.542	805	1.063	1.003	1.021	752	818	902
Negativa	1.337	2.277	1.977	2.087	2.087	2.070	1.884	1.550	1.583
Cond. temeraria	1.221	2.673	2.901	3.058	2.799	2.587	2.384	2.310	2.658
Cond. sin permiso	29.548	46.753	32.405	49.267	37.993	36.017	33.883	31.231	31.262
Cond. influenciada	53.750	56.138	71.181	84.352	73.778	72.430	69.340	61.346	61.177
TOTAL	87.755	110.558	110.411	140.650	118.186	114.854	108.843	97.927	98.203

Tabla 4. Delitos contra la Seguridad Vial 2008-2016

Analizar el último año, el 2017, al ser los últimos datos que podemos consultar para poder acercarnos relativamente a la realidad actual. En el año 2017 hubo casi 82.000 condenas por delitos contra la Seguridad Vial. Se impusieron 55.890 penas de privación del derecho a conducir, 2.075 pérdidas de vigencia, 53.000 penas de multa y 25.494 penas de trabajos en beneficio de la comunidad. Así nos proporciona la *Memoria de la Fiscalía 2017* los datos por condenas debido a una conducta contra la seguridad vial (32% del total de condenas impuestas por toda clase de delitos).

Tres cuartos de los procedimientos incoados y cuatro quintos de las acusaciones formuladas por delitos contra la Seguridad Vial se han tramitado a través de juicio rápido. Estos porcentajes y estas condenas son números similares a los años pasados.

En la Ilustración 1 se puede observar el porcentaje de cada delito dentro del total de sentencias condenatorias por delitos contra la Seguridad Vial. El primer puesto es de la conducción bajo influencia de sustancias, mientras que el segundo corresponde a la conducción sin permiso. Por los demás, los porcentajes de este año son muy reducidos.

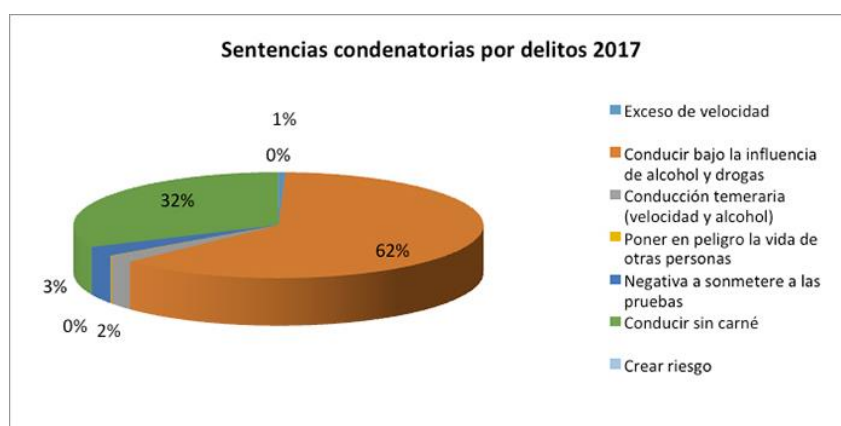


Ilustración 1. Sentencias condenatorias por delitos contra la Seguridad Vial en el año 2017

Como se mencionó, reformar el CP supuso tener críticas por pasar al ámbito penal conductas hasta ese momento sancionables en el administrativo, argumentándose un posible colapso de los juzgados. En cambio, la reforma tenía como objetivo que los responsables *fuera ante los jueces en los casos más graves*. También se apunta, en relación con las víctimas, a una correlación entre éstas y la dureza penal, *a mayor dureza penal, menor número de muertes en carretera*. Esta última afirmación se puede observar en las estadísticas, si se hace una comparación entre los datos anuales de las víctimas y los datos de las condenas, vemos cómo van disminuyendo.

Hacer una breve mención al delito de omisión del deber de socorro. Si consultamos el *Instituto Nacional de Estadística*, podemos encontrar las omisiones de socorro condenadas en España. Desgraciadamente, los datos no son muy extensos, pudiéndose observar entre el 2013 y el 2017. Tampoco hace una diferenciación entre las diferentes omisiones. Y en cuanto a lo que nos interesa sobre la relación existente entre este delito y los delitos contra la Seguridad Vial, es decir, cuántas condenas por omisión de socorro debido a un accidente de tráfico ha habido entre el total.

En la Tabla 5 vemos los delitos castigados cada año y su evolución. Podemos afirmar un balance positivo a lo largo de estos años, con una disminución de estos delitos.

2013	82
2014	85
2015	77
2016	68
2017	70

Tabla 5. Delitos de omisión de socorro entre 2013 y 2017

4.2 Posibles soluciones

Mostraremos varios enfoques mediante los cuales se ha tratado, durante los últimos años, de evitar la comisión de delitos y de disminuir el número de víctimas, aquellas estrategias que están funcionando actualmente, y posibles soluciones futuras.

4.2.1 Concienciación social

La base de la aparición del nuevo delito de abandono del lugar del accidente del art. 382 bis fue la concienciación social. Anna González, la promotora de la reforma que introdujo este nuevo delito en nuestro CP fue una víctima indirecta de un atropello de camión a un ciclista, Óscar, mientras circulaba por el arcén en una autovía de Toledo, el cual falleció en el año 2013. El sujeto que conducía el camión no se detuvo y continuó la marcha, conducta impune en su momento, debido a que no podía castigarse mediante

el delito de omisión del deber de socorro, al no existir los elementos del tipo. Había un fallecido, pero no una persona desamparada y en peligro grave y manifiesto.

Con el nuevo delito del art. 382 bis CP, esa conducta hubiera tenido castigo. Ahora se castiga al sujeto que no se detiene aun cuando la víctima ha fallecido. Esto es lo que las víctimas de los accidentes de tráfico reclamaban. “Por Una Ley Justa”, la iniciativa puesta en marcha por Anna recaudó más de 300.000 firmas que se entregaron al Congreso para que se reformase la legislación. Pedían una revisión de la misma para que las víctimas o los familiares tuvieran algún tipo de reparación en la justicia, además de evitar que las muertes por imprudencia en las carreteras queden impunes.

Desde siempre, la concienciación social se ha intentado mediante campañas. En relación con el apartado de las estadísticas, la última campaña impulsada por la DGT denominada *Vivo o muerto* fue vista como impulsora de mostrar las duras consecuencias de los accidentes y la realidad de los mismos.

Esta campaña nos detalla que 1 de cada 3 condenas penales son por delitos contra la Seguridad Vial; el móvil es la principal causa de accidentes por distracción; el 29% de los accidentes mortales se producen por exceso de velocidad; 1 de cada 3 conductores fallecidos dio positivo en alcohol y otras drogas.

En Castellón, se puso en marcha en 2017 una campaña de Seguridad Vial llamada “Yo Convivo” para ser utilizada como herramienta de comunicación dentro del Plan Local de Seguridad Vial, siendo su objetivo sensibilizar a los ciudadanos castellonenses de respetar las normas de circulación y así reducir la accidentalidad en la ciudad, protegiendo a los usuarios vulnerables, potenciando la movilidad sostenible, mejorando la seguridad en los desplazamientos al trabajo y mejorando los comportamientos en relación al consumo de sustancias.

Otra forma de concienciar a la población es educándola. La educación vial es un proceso de adquisición, desarrollo e integración de las capacidades o competencias destinadas a promover la seguridad en el tránsito, mejorar las relaciones y conductas viales, y prevenir los siniestros en las vías.

Por ejemplo, la DGT, *con el fin de promover, impulsar y poner en marcha programas de educación para la seguridad vial, convoca el I Curso de Educación para la Seguridad Vial dirigido a voluntariado de Entidades Sociales*. Esto es el primer paso que quiere dar la DGT en el marco del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2020, estableciendo como objetivo prioritario desarrollar actividades formativas con diferentes colectivos.

Hoy en día, las bicicletas son cada vez más utilizadas, y debido a esto, la DGT presentó una guía para tales usuarios para que conozcan todo lo relativo a la bicicleta y su uso correcto en el tráfico.

Una propuesta futura es realizar cambios en la forma de conseguir el carnet de conducir, con el objetivo de dar una formación complementaria, obligatoria y presencial con un mínimo de 8 horas. Se prestará atención a los accidentes de tráfico y sus consecuencias, los factores de riesgo, las distracciones y las normas de circulación.

Sobre la educación y formación vial se ha pronunciado el director de la DGT, diciendo que además de estos dos factores, es necesario para conseguir la seguridad vial la vigilancia y el control, complementándose para evitar el rechazo hacia unas u otras, explicando siempre el porqué y el para qué de su existencia.

Para acabar, traer el estudio realizado por la *Fundación Línea Directa*, el cual trata las estadísticas de las víctimas y condenas como la sociedad, su conocimiento y su visión sobre este tipo de delitos.

Entre los principales resultados encontramos que 9,1 millones de conductores desconocen la posibilidad existente de entrar en prisión debido a este tipo de delitos y 4,5 millones de conductores han reconocido haber incurrido en una de las conductas tipificadas como delitos contra la Seguridad Vial. A parte, 16,5 millones de conductores han visto su vida o integridad en peligro ante una posible conducta delictiva vial, como conducción en dirección contraria o conducción agresiva a muy alta velocidad.

El desconocimiento no se detiene, el 41% de esos conductores no saben que conducir bajo el efecto de las drogas y conducir sin permiso es un delito y no una simple infracción administrativa. De los que sí conocen que la conducción influenciada es delito, un 83% no conoce la tasa de alcohol y el límite de velocidad.

4.2.2 Endurecimiento de las penas

Como se ha mostrado, el endurecimiento de las penas ha tenido cierto resultado positivo sobre las conductas de los conductores, provocando la disminución de los muertos y de los heridos, y además una disminución de las condenas, en general, desde de la reforma de 2007.

Aunque existen voces que dicen lo contrario, que no ha sido la severidad de las penas la que ha influido sobre la conducta de las personas en el tráfico, sino que la reforma tuvo una mejor comunicación a la sociedad, abarcando a un número más amplio de

conductores, los cuales recibieron más conocimiento vial en comparación con el que tenían antes; si existe desconocimiento, la función preventiva de la pena no sirve.

Y esto último puede ser un motivo por el cual actualmente se ve otra vez un incremento en las conductas penales y en las víctimas. La aparición del delito de abandono del lugar del accidente (más los incrementos en la severidad de las penas para las determinadas conductas leves) podrá ser utilizado en el futuro para ver si la fórmula de penar una conducta antes no penada vuelve a funcionar y los delitos disminuyen, dependiendo si se da a conocer positivamente a la población o, al contrario, que siga habiendo un desconocimiento generalizado.

La Fiscalía de Seguridad Vial pretende que la respuesta penal sea la última vía para resolver estos conflictos, intentando siempre acordar prioridad a la vías administrativa, preventiva y educativa. Intenta e intentará basarse más en lo dicho en el apartado anterior sobre la educación vial, al ver que es *la única estrategia segura para disminuir las tragedias, casi todas evitables, que tienen lugar en las vías.*

4.2.3 Otras soluciones

Una solución eficaz siempre ha sido la renovación de la infraestructura vial. Mejores carreteras y calles significan un problema menos al cual debe atender un conductor. Cuando el conductor tiene que estar pendiente de no destruir su vehículo de motor o ciclomotor, observando el asfalto más que hacía delante, puede suponer una distracción que lleve a un accidente imprudente con sus consecuencias penales derivadas.

Otra solución para evitar los excesos de velocidad se pensaba que podría ser la aparición de autopistas sin límites de velocidad en nuestro país. La imposición de límites, estadísticamente hablando, en España ha funcionado. La velocidad influye en la frecuencia y severidad de los accidentes, más cuando a la misma se le suma la consumición de alcohol o estados psíquicos como el estrés o el nerviosismo.

El primer cambio fue la reducción de los 50 km/h a los 30 km/h en el casco urbano, con la idea de calmar el tráfico en zonas donde los vehículos convivan con personajes vulnerables (peatones, ciclistas). Otro cambio fue la reducción en carreteras convencionales hasta los 90 km/h, debido a que casi el doble de fallecidos ocurre en éstas, en comparación con autovías y autopistas. De esto da fe Europa. Países como Francia o Suecia han reducido sus fallecidos debido a conductas con exceso de velocidad al volante realizando estas reducciones en los límites de la velocidad.

A nivel mundial, está surgiendo una nueva dinámica que cada día las personas utilizan en lugar del transporte en coche. Estamos hablando de las empresas *Über*,

Cabify o *BlaBlaCar*, entre otras, que ofrecen servicios de transporte particulares destinados directamente al usuario, el cual puede acceder mediante una aplicación móvil. Esa nueva dinámica mencionada es la función de “vehículo compartido”, una posibilidad de compartir viaje y coste con otras personas que tiene una dirección o destino similar. Esto hace que en un mismo vehículo puedan viajar hasta cuatro personas (sin contar el conductor), es decir, que haya menos vehículos en las carreteras y las calles, que haya menos contaminación al tener solo un coche circulando y no cuatro, o que haya un conductor seleccionado rigurosamente con unas capacidades destinadas a la conducción en el caso de las primeras dos.

El TRAM local de Castellón ha sido otra forma de transporte que con el paso de los años ha conseguido ser un sistema de transporte útil para la ciudad, sirviendo de conexión entre puntos clave. El coste reducido a cambio de un servicio con consecuencias positivas para las personas y el medio ambiente ha provocado una demanda cada vez mayor. Por esto, una posibilidad no descabellada es que en el futuro se creen más trayectos uniendo otros puntos locales o de la provincia.

En nuestra ciudad se han creado una nueva serie de carriles para las bicicletas, otro modo de transporte que evita la acumulación de coches y la emisión de contaminación, conectando diferentes puntos clave para sus usuarios. Cada vez hay un aumento del uso también del *patinete eléctrico*, manejable, fácil de utilizar y con un precio reducido.

El aumento de los patinetes hace necesaria una regulación mejor para su utilización. Existen usuarios que, al no considerarse coche, ni moto, ni siquiera bicicletas, se saltan tanto las reglas del tráfico, provocando molestias a los demás usuarios y hasta accidentes viales (caso del joven de 19 años fallecido en Valencia el cual no llevaba casco ni chaleco reflectante, debido a que la ordenanza de movilidad aprobada no obliga a su utilización a los conductores de patinetes de clase A, como fue el caso).

Pero la creación de nuevos carriles bici ha provocado una disminución de los sitios reservados anteriormente al aparcamiento de vehículos, suponiendo un problema ya que el parque de coches no ha disminuido.

Para acabar, todas estas soluciones existentes y posibles soluciones futuras sólo serán eficaces si se suman a lo expuesto en la concienciación social y en el endurecimiento de las penas. Llegar a una mezcla de educación y formación vial con carreteras en buen estado y utilizando vehículos menos anticuados incorporándoles nuevas tecnologías, exigiendo al conductor que respete las normas ofreciéndole unas buenas condiciones, y cuando ese respeto deje de existir, aplicar las determinadas sanciones administrativas o penales según el caso.

Conclusiones

1.- Los delitos contra la Seguridad Vial vienen regulados en los arts. 379 a 385 de la LO 10/1995, pero analizarlos utilizando únicamente el Código Penal es insuficiente, siendo necesario conocer la normativa administrativa y utilizar la jurisprudencia para mostrar las características de los delitos totalmente, al ser los preceptos penales de la materia normas penales en blanco.

2.- La conducción con exceso de velocidad, bajo influencia de determinadas sustancias, temeraria, homicida o sin permiso, más el abandono del lugar del accidente, la negativa al sometimiento a pruebas de alcoholemia o el originar grave riesgo para la circulación, son las conductas castigadas penalmente donde el bien jurídico protegido es la seguridad en relación con la vida y la integridad de las personas.

3.- Es difícil de encontrar sentencias judiciales que versen únicamente sobre la conducción con exceso de velocidad, dándose normalmente en la conducta otras circunstancias, convirtiéndose y castigándose como conducción temeraria u homicida.

4.- La conducción estará influenciada en todo caso cuando se realiza con una tasa de 0,6 mg/l. El problema aparece cuando el artículo dice que también comete el delito el que sin superar la tasa se encuentra influenciado, encontrándonos con que un sujeto puede ser sancionado administrativa o penalmente dependiendo si se considera o no influenciado, creando cierta inseguridad jurídica, apareciendo dos posturas jurisprudenciales, una que considera suficientes las evidencias en el conductor y la otra que además requiere manifestaciones externas.

5.- Resulta complicado demostrar que la conducción es manifiestamente temeraria porque es necesario que exista durante el trayecto por el que se ha cometido el delito tanto radares que muestren el exceso de velocidad como controles de la policía que determinen la superación de la tasa de 0,60 mg/l, cuando no existan testigos directos.

6.- El dolo juega un papel fundamental en la conducción homicida, ya que la intención del sujeto de aceptar un posible resultado lesivo o de muerte es lo que diferenciaría su conducta de ser vista como homicida y no simplemente temeraria.

7.- La inexistencia de jurisprudencia sobre el delito de abandono del lugar del accidente, por tratarse de un nuevo delito, imposibilita conocer problemáticas que puedan surgir a la hora de interpretar el tipo y de aplicar el artículo, o a la hora de realizar los determinados concursos.

8.- El delito de abandono del lugar del accidente, al relacionarse directamente con el delito de omisión del deber de socorro, obliga a estudiar atentamente las circunstancias del hecho concreto, especialmente el dolo del sujeto activo y la situación de la víctima, para evitar que se aplique un artículo u otro erróneamente.

9.- La omisión de auxilio a la propia víctima es siempre posterior a un delito contra la Seguridad Vial, nunca anterior, debido a que, si no hay un accidente imprudente o fortuito primero, no hay sujeto pasivo al cual se debe auxiliar después.

10.- Los delitos contra la Seguridad Vial han ido aumentando en número a lo largo de las diferentes reformas de los Códigos Penales porque el legislador veía necesario castigar determinadas conductas, o incrementar el castigo de aquellas que provocaba mayor siniestralidad como la conducción bajo influencia de determinadas sustancias.

11.- La reforma más importante del Código Penal sobre Seguridad Vial fue la del 2007, transformando totalmente de la estructura del articulado, que consistió además en el endurecimiento de las penas para tales conductas.

12.- El delito contra la Seguridad Vial más condenado en el 2017, último año estadístico disponible, es la conducción bajo influencia de determinadas sustancias con un 62% de casi 82.000 condenas, seguida de la conducción sin permiso con un 32%, debido a que los conductores las ven como más factibles de realizar sin ser descubiertos.

13.- Hasta el 2014, el permiso por puntos y la crisis económica hicieron disminuir las condenas y las víctimas respectivamente, pero la recuperación económica y la pérdida de poder disuasorio de las medidas adoptadas, hacen aumentar las cifras, siendo necesarias nuevas políticas, medidas y soluciones, como podría ser la introducción de nuevos delitos como la utilización del teléfono móvil durante la conducción.

14.- La concienciación social es suficientemente efectiva como para movilizar a gran parte de la población, haciendo que cientos de miles de personas intenten mejorar la seguridad vial del país, impulsando una propuesta de penalización de una conducta, el abandono del lugar del accidente, consiguiendo tal propósito, y así reduciendo el número de víctimas en las carreteras.

15.- Debe existir una mezcla homogénea entre educación vial, concienciación social y endurecimiento de las penas para conseguir el objetivo de tener unas carreteras seguras, evitando así el rechazo de la población hacía las medidas ofreciendo las condiciones deseadas.

Bibliografía

CARBONELL, J. y GONZÁLEZ, J., *Derecho Penal Parte Especial*, ed. Tirant Lo Blanch, Madrid, 2010, Pp. 311 - 322

DÍAZ Y GARCÍA, M., *Derecho penal y seguridad vial*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 2007, Pp. 13 - 75

MENÉNDEZ, J., *Tráfico y Seguridad Vial 243*, Dirección General de Tráfico, Madrid, 2017

MENÉNDEZ, J., *Tráfico y Seguridad Vial 248*, Dirección General de Tráfico, Madrid, 2018, Pp. 14 - 22

OLMEDO, M., *Delincuencia en materia de tráfico y seguridad vial*, ed. Dykinson, Madrid, 2007, Pp. 165 - 176

ORTS, E., *Derecho Penal Parte Especial*, ed. Tirant Lo Blanch, Madrid, 2010, Pp. 629 - 669

PAREDES, M., *Tratamiento policial de los delitos contra la seguridad vial*, ed. Tecnos, 2010, Madrid, Pp. 58 - 275

Webgrafía

Wolters Kluwer, *Delitos contra la seguridad vial*, Recuperado en febrero 2019 desde: http://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAA AEAMtMSbF1jTAAAUmjl0tDtbLUouLM_DxblwMDCwNzAwuQQGZapUt-ckhlQaptWmJOcSoARhTSVDUAAAA=WKE

Wolters Kluwer, *Omisión del deber de socorro*, Recuperado en febrero 2019 desde: http://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAA AEAMtMSbF1jTAAAUmjl0tDtbLUouLM_DzbsMz01LySVAAi8J8NIAAAAA=WKE

YEBRA, D., *Delito de conducción a velocidad excesiva. Artículo 379.1 del Código Penal*, Madrid, 2017, Pp. 5 - 10, Recuperado en marzo 2019 desde: https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/Ponencia%20Yebra%20Rovira,%20Diego.pdf?idFile=8b3b2051-7fd9-4105-a02f-f5336b073075

LANZAROTE, P., *El nuevo delito de abandono del lugar del accidente y otras importantes novedades de la inminente reforma del Código Penal en materia de imprudencia*, Asociación de fiscales, Murcia, 2019, Recuperado en abril 2019 desde: <http://asociaciondefiscales.es/index.php/general/actividades-a-f/noticias/item/314-el-nuevo-delito-de-abandono-del-lugar-del-accidente-y-otras-importantes-novedades-de->

[la-inminente-reforma-del-codigo-penal-en-materia-de-imprudencia-por-pablo-lanzarote-martinez](#)

ESTEBAN, P. y VELA, A., *En qué consiste el nuevo delito de fuga por abandono del lugar del accidente*, ed. El País, Madrid, 2019, Recuperado en abril 2019 desde: https://elpais.com/economia/2019/02/21/mis_derechos/1550755410_825057.html

Europa Press, *La omisión de socorro en carretera no se castiga si la víctima ha fallecido, pero el Congreso tramita ya una reforma*, La Sexta, Madrid, 2018, Recuperado en abril 2019 desde: https://www.lasexta.com/noticias/nacional/omision-socorro-carretera-castiga-victima-fallecido-pero-congreso-tramita-reforma_201801175a5f9a2e0cf22d7f92e52aea.html

ABAD, J., *¿Por qué no dejan de aumentar las muertes en carretera?*, ed. El País, Madrid, 2018, Recuperado en mayo 2019 desde: https://elpais.com/politica/2018/02/19/actualidad/1519031973_148758.html