

***ANÁLISIS DE DELITOS
ESPECÍFICOS
COMETIDOS CON
VEHÍCULOS A MOTOR O
CICLOMOTOR***



AUTORES:

LUIS MARTÍNEZ PUERTO (Policía Local de Córdoba)

Y

JONÁS PÉREZ BUENO (Policía Local de Morón de la Frontera (Sevilla))

FECHA:

ENERO 2023



COLABORA Y DISTRIBUYE: ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE
PROFESIONALES PARA LA SEGURIDAD VIAL



NÚMERO DE REGISTRO: 2301123142300

NÚMERO DE DEPÓSITO LEGAL: CO-57-2023

OBJETIVOS

Los objetivos que se enmarcan para la realización del presente Curso son los siguientes:

Objetivo General:

Realizar un análisis minucioso sobre la regulación penal que enmarca la seguridad del tráfico mediante las últimas reformas legislativas llevadas a cabo para penalizar las distintas conductas, atendiendo a criterios de prevención general.

Objetivos Específicos:

1º. Clasificar los diferentes tipos penales asociados a la seguridad del tráfico mediante el estudio de distintas sentencias en la materia.

2º. Estudiar las últimas reformas administrativas y penales en materia de tráfico, distinguiendo la naturaleza jurídica asociada a cada tipificación.

3º. Examinar los bienes jurídicos protegidos en cada acción delictiva y la existencia de causas de justificación.

4º Analizar las posibles causas modificativas de la responsabilidad criminal.

METODOLOGÍA

El presente curso llevado a cabo se ha desarrollado a través de un tipo de investigación pura (básica), en el que se trata de adquirir unos conocimientos mediante la descripción y explicación de conductas que pueden llegar a constituir un delito contra la seguridad vial.

Según las características de los medios utilizados para obtener los datos, se trata de una investigación documental, llevando a cabo un análisis detallado de los distintos artículos que conforman las acciones antirreglamentarias. Todo ello con el fin último de llevar a cabo una conclusión sintética del citado análisis.

Por las características externas de las fuentes, se trata de una investigación bibliográfica, a través de una amplia búsqueda de información, conocimientos y técnicas sobre la cuestión planteada. Igualmente se lleva a cabo un estudio documental, observando y reflexionando sistemáticamente sobre realidades teóricas, usando para ello distintas sentencias, interpretando las mismas.

En definitiva, ésta investigación se lleva a efecto mediante el análisis de contenido recopilado documentalmente a través de distintas bibliografías.

De la revisión de la literatura existente se ha extraído y recopilado la información relevante a desarrollar, la cual ha sido necesaria para nuestro problema de investigación.

Es evidente que el marco teórico está desarrollado completamente a través de la legislación penal y administrativa vigente en el momento actual, por lo que este curso se ha desarrollado en base al análisis de la misma.

ÍNDICE DE ABREVIATURAS

AP: Audiencia Provincial

AT: Alto Tribunal

CE: Constitución Española

C.P: Código Penal

DEV: Dirección Electrónica Vial

DGT: Dirección General de Tráfico

L.O.: Ley Orgánica

LSV: Ley de Seguridad Vial

OMS: Organización Mundial de la Salud

RDL: Real Decreto Legislativo

RGC: Reglamento General de Circulación

SAP: Sentencia Audiencia Provincial

STC: Sentencia del Tribunal Constitucional

STS: Sentencia Tribunal Supremo

TC: Tribunal Constitucional

TESTRA: Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico

TS: Tribunal Supremo

INDICE

INTRODUCCCIÓN

CAPÍTULO I. LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO

- Reforma normativa reglamentaria
- Reformas penales en materia de tráfico
- Similitudes varias a los tipos delictivos

CAPÍTULO II. VELOCIDAD TÍPICA E INTOXICACIONES PUNIBLES

- Consideraciones varias de velocidad
- Conducta típica
- Consideraciones previas en intoxicaciones punible
- Conducta típica

CAPÍTULO III. LA CONDUCCIÓN TEMERARIA

- Cuestiones varias
- Conducta típica
- Conducción temeraria con manifiesto desprecio

CAPÍTULO IV. NEGATIVA A SOMETERSE A LAS PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA

- Cuestiones varias
- Conducta típica
- Influencia en la conducción
- Circunstancias modificativas de la responsabilidad

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFÍA Y ENLACES WEB

INTRODUCCIÓN

El mero hecho de conducir vehículos a motor es equivalente a riesgo, siendo éste traducido en multitud de lesiones y muertes. Igualmente produce valiosos daños materiales. Todo ello tiene un coste en la sociedad de valores incalculables.

Hasta hace poco tiempo, en nuestro país se registraba un número de muertos superior al resto de países que conforman la Unión Europea producidos en accidentes de tráfico. Por ello, la seguridad en la circulación de vehículos figura entre las inquietudes más preocupantes entre las existentes en la sociedad.

Esta cuestión es, igualmente, un problema social en la comunidad europea, donde cada año se registran más de 30.000 víctimas mortales y según estimaciones, 1.500.000 de heridos en accidentes de tráfico. Todo ello acarrea un coste de 130.000 millones de euros en la sociedad, mención aparte merece el coste humano que supone¹.

Se ha establecido, desde la Comisión Europea, para el período de tiempo de 2010-2030 y con la idea de disminuir a la mitad el total de fallecimientos en las carreteras, una serie de objetivos que guíen las estrategias marcadas. Concretamente, la Comisión presenta siete² objetivos estratégicos:

1. Mejora de la educación y formación de los usuarios de la carretera.
2. Mejor y mayor cumplimiento de las normas de circulación.
3. Mejor y mayor seguridad de las infraestructuras viarias.
4. Vehículos más seguros.
5. Promoción de tecnologías modernas para aumentar la seguridad vial.
6. Mejora de los servicios de emergencia y atención tras las lesiones.
7. Protección a los usuarios más vulnerables.

¹Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, *Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020*, Ed. La Ley Tráfico y Seguridad Vial, 2011 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex:52010DC0389> (Consultada el 25/04/2018).

² Martínez Nieto Antonio, *Los siete principios de la nueva política europea sobre seguridad vial*, Ed. La ley, Tráfico y seguridad vial, 2011, pág. 18.

En nuestro país se han ido llevando a cabo distintas medidas para combatir ésta lacra entre las que podemos destacar el aumento de agentes de tráfico, introducción del permiso de conducción por puntos³, mejora de las infraestructuras viarias⁴, creación del Observatorio Nacional de Seguridad, modificación de los delitos contra la seguridad vial, etc.

El factor humano es el principal causante de los accidentes, por ello se ha intentado evitar los accidentes de circulación en vehículos a motor modificando la actitud de las personas responsables de ello, realizando estrategias para tratar de perfeccionar la seguridad en el tráfico.

Circular por encima de la velocidad legalmente establecida, la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, conducir de forma temeraria, abandonar el lugar del accidente, negarse a someterse a las pruebas de alcoholemia, conducir sin carné o la creación de un peligro grave para la circulación son acciones que hoy en día están castigadas en el Código Penal actual, concretamente en el Título XVII, Capítulo IV denominado “De los delitos contra la Seguridad Vial”.

En los últimos años hemos asistido a diversos cambios normativos para adaptar la conducta de los responsables del manejo del vehículo con el único fin de que el comportamiento de éste sea correcto y adecuado en todo momento y de este modo evitar accidentes. De lo contrario, y con el endurecimiento de las penas, las conductas antirreglamentarias serán castigadas con la legislación vigente en estos momentos.

Igualmente, se sanciona a los peatones que alteran las señales de tráfico o no restablecen la seguridad vial aun teniendo obligación de hacerlo.

³ Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2005-12458> (Consultada el 25/04/2018).

⁴ Real decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la red de carreteras del Estado. https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2011-4555 (Consultada el 25/04/2018).

CAPÍTULO I. LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO

Reforma normativa reglamentaria

El 24 de mayo de 2010 entraron en vigor los cambios llevados a cabo por la reforma legislativa en materia de tráfico que se produjo con la entrada de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre. Los aspectos que favorecían al infractor tuvieron vigencia desde el día siguiente a su publicación, es decir, desde el 25 de noviembre de 2009. Los cambios referidos al domicilio electrónico, tablón de edictos y conductor habitual entraron en vigor un año después de la entrada en vigor de la referida ley.

Diversos fueron los cambios producidos por la referida norma, entre los que se podían destacar: identificación del infractor por parte del titular del vehículo (poseer copia del permiso de conducción de éste), aumento del número de infracciones así como la gravedad de la misma, adelanto del plazo de ejecución para forzar el cobro de las multas, obligatoriedad de no conducir despistado por parte del conductor, introducción del domicilio electrónico y tablón de anuncios digital, regulación de un abreviado procedimiento para abonar la denuncia sin posibilidad de interponer recurso alguno, no atención por parte de las Jefaturas de Tráfico si existe pagos pendientes de denuncias que tenga el titular de un vehículo a motor, aumento de la prescripción de las infracciones cometidas, posibilidad de llevar a cabo un incremento del 30% en la cantidad de una multa para extremos de gravedad dependiendo del hecho producido, antecedentes del infractor y peligro creado.

Se dejaba abierta la posibilidad de que las Comunidades Autónomas pudieran establecer sus propios consejos de seguridad vial. Se estableció un nuevo Consejo Superior de Seguridad Vial, que sustituyó al Consejo Superior de Tráfico.

Para llevar a cabo un estudio pormenorizado de los accidentes de tráfico, se creó el Registro Estatal de Víctimas y Accidentes. En éste se administraría toda la información destacable para tratar los accidentes de tráfico con víctimas en los que se hubiesen producido daños materiales para recopilar estadísticas sobre los mismos y llevar a cabo acciones para mejorar la seguridad vial en las carreteras.

Como se comentó anteriormente, existe la posibilidad de realizar un procedimiento abreviado, con el pago de la denuncia en un 50% a la cuantía establecida si la misma es abonada con anterioridad a los primeros 20 días naturales de su realización. Mismo plazo es el establecido para interponer las alegaciones correspondientes. Si se decide por el abono inmediato de la misma, no existe posibilidad de interponer recurso alguno, dando firmeza a la sanción y posterior terminación del procedimiento. Si se decide por parte del infractor no interponer alegación alguna ni proceder al pago de la misma, existen tres posibilidades para que la sanción se adquiriera firmeza, siendo éstas: infracciones leves, graves sin detrimento de puntos, graves y muy graves que hayan sido notificadas en el momento de la realización de la infracción.

Las notificaciones de las infracciones cometidas se llevarían a cabo por correo postal, salvo que se disponga de la dirección electrónica vial (DEV), la cual es de obligada obtención para las personas jurídicas, no así para los particulares. Se realizarán dos avisos, de no ser posible mediante éstos será publicada la sanción en el nuevo Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA)⁵.

Novedad importante fue la negatividad del silencio administrativo, siendo eliminado el recurso de alzada, poniéndose fin a la vía administrativa la resolución del Jefe Provincial de Tráfico. Ante éste, únicamente cabría recurso de reposición en el plazo de 1 mes, no llevándose a cabo la suspensión de la ejecución del acto impugnado.

⁵Orden INT/3022/2010, de 23 de noviembre, por la que se regula el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico. <https://www.boe.es/boe/dias/2010/11/25/pdfs/BOE-A-2010-18102.pdf> (Consultada el 02/05/2018)

La citada reforma recibió infinidad de críticas debido a las mínimas garantías que ofrece a los ciudadanos el procedimiento sancionador, caracterizándose el mismo por la rapidez de finalización del procedimiento (lejos del sistema garantista), su carácter masivo con el fin único de sancionar a multitud de infractores, motivacional para incitar a los conductores al abono de las denuncias mediante una reducción de la cuantía que le de carácter excluyente en el procedimiento sancionador y automatizado, es decir, sin intervención de las personas en el procedimiento, tramitando las denuncias de manera infalible.

No obstante y ya con la publicación del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, normativa ésta que derogó la comentada Ley 18/2009, de 23 de noviembre, se establece que quedarán recopiladas en el presente texto refundido todas aquellas disposiciones cuya aplicación se encontraban en vigor, provocando ello que debieran ser nuevamente ordenadas y numeradas previa actualización y revisión del vocabulario utilizado, al objeto de dotarlo de la necesaria cohesión interna.

Entre las mejoras técnicas adoptadas, figuraba la división de ciertos preceptos extensos en varios artículos, destacando la nueva forma en que se regulan las infracciones, que han pasado a ocupar un artículo independiente en función de su gravedad. Se ajusta con ello las remisiones y concordancias entre el nuevo articulado para facilitar su comprensión.

En línea con la jurisprudencia constitucional, los cambios introducidos en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, se han limitado a colmar lagunas, eliminar discordancias y antinomias detectadas en la regulación precedente, con el objetivo de lograr así que el texto refundido resulte coherente y sistemático, además de introducir normas adicionales y complementarias necesarias para precisar su sentido, conforme a los debidos límites de actuación y sin sobrepasar, en ningún caso, lo que supondría una vulneración de la autorización del legislador.

Reformas penales en materia de tráfico

La modificación en el articulado sobre la conducción de vehículos a motor y el aumento de las sanciones se ha visto reflejado en las constantes reformas que ha sufrido el C.P desde la inclusión de éstos delitos mediante la Ley 3/1967, de 8 de abril⁶.

Los elevados índices de siniestralidad que se producen a diario en las carreteras españolas han llevado a la sociedad a un estado de preocupación elevado. Es por ello por lo que en materia penal se han efectuado diversos cambios legislativos de los delitos que se cometen utilizando vehículos a motor. Concretamente, con la LO 15/2003, de 25 de noviembre⁷ y muy especialmente con la LO 15/2007, de 30 de noviembre⁸.

La entrada en vigor de la LO 15/2003 produjo la introducción en el sistema penal de diversas actitudes que merecían un trato penal dada la alarma social que producían su realización en las carreteras.

De gran importancia resultó la modificación del CP con la LO 15/2007. Se precisaron y se puntualizaron aún más los delitos cometidos contra la seguridad vial y se hizo hincapié en los excesos de velocidad, así como en la conducción realizada con elevadas tasas de impregnación alcohólica. En el preámbulo de ésta se establece que el objetivo de la misma es *“definir con mayor rigor todos los delitos contra la seguridad del tráfico y los relacionados con la seguridad vial, evitando que determinadas conductas calificadas como de violencia vial puedan quedar impunes⁹”*.

⁶Ley 3/1967, de 8 de abril, sobre modificación de determinados artículos del Código Penal y de la Ley de Enjuiciamiento Criminal. http://www.boe.es/publicaciones/anuarios_derecho/articulo.php?id=ANU-P-1967-30063900675 (Consultada el 02/5/2018).

⁷Ley Orgánica 15/2003, de 25 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2003-21538> (Consultada el 02/05/2018).

⁸Ley 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. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-20636> (Consultada el 02/05/2018).

⁹Preámbulo 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 <https://www.boe.es/boe/dias/2007/12/01/pdfs/A49505-49509.pdf> (Consultada el 02/05/2018).

Es evidente que ésta modificación trata de llevar a cabo una disminución en los accidentes producidos con la utilización de vehículos a motor y muy especialmente en aquellos en los que la acción del conductor es la causante de éstos. Es decir, se incide notablemente en sancionar la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, así como conducir superando los límites de velocidad establecidos al respecto.

Por otra parte, se llevó a cabo una modificación en materia de seguridad vial con la LO 5/2010, de 22 de junio¹⁰, entrando en vigor el 23 de diciembre del mismo año. El preámbulo de la misma establece que *“en la búsqueda de una mayor proporcionalidad en la respuesta jurídico penal a determinadas conductas de peligro abstracto, concretamente en el ámbito de los delitos contra la seguridad vial, se ha considerado conveniente reformar los artículos 379 y 384”*.

Se añade el artículo 385 bis, el cual establece que *“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”*. Igualmente se ha creado el artículo 385 ter, que establece que *“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”*.

Del mismo modo, la LO 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la LO 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente da respuesta a una importante demanda social, ante el incremento de accidentes en los que resultan afectados peatones y ciclistas por imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor.

¹⁰Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre del Código Penal. https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2010-9953 (Consultada el 02/05/2018).

Establece su Preámbulo que se considerará imprudencia grave la conducción de un vehículo a motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas o exceso de velocidad, aumenten las penas para este tipo de conductas e introduce el delito de abandono del lugar del accidente (art. 382 bis C.P).



Similitudes varias a los delitos delictivos

Bien jurídico

Se trata de la protección, según Gómez Pavón¹¹, de la seguridad del tráfico, entendida como una parte de la seguridad colectiva, siendo ésta un bien jurídico autónomo.

¹¹Gómez Pavón Pilar, *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes*, Ed. Bosch, 2010, Págs. 107-108.

Hay discrepancias en torno a ésta apreciación ya que existen distintos autores que entienden la seguridad del tráfico como instrumento para la defensa de otros bienes jurídicos de carácter individual, puestos en riesgo éstos con la utilización de los vehículos a motor, como pueden ser la vida e integridad física de las personas, es decir, a través de una referencia individualizada se sostiene un bien jurídico colectivo.

Se basa, por tanto, en evitar que se produzcan hechos delictivos de verdadero peligro, ya sea de manera abstracta o de manera concreta. Se trata de que en la circulación de vehículos a motor se mantengan unas condiciones óptimas de seguridad para no menoscabar otros derechos y bienes de los ciudadanos. Desde el principio de la inclusión de estos delitos en la legislación penal se ha optado por no esperar a la producción de daños en las personas o bienes para su sanción, de manera que la sola conducta de realizar un hecho con el consiguiente peligro¹² para los demás usuarios sea castigada.

Existe diversa controversia en la tipificación de éstas conductas de peligro abstracto y concreto. Es evidente que un peligro concreto, como, por ejemplo, unas lesiones producidas sobre una persona, ha de ser sancionado. No existe la misma unificación de criterios a la hora de sancionar la creación de un peligro sin que produzca daño alguno. Diversos autores establecen que dicha penalidadva contraria al principio penal de intervención mínima y al de proporcionalidad ya que las mismas pueden llegar a acarrear la pena privativa de libertad.

¹² Gutiérrez Rodríguez, María, *Protección Penal de la Seguridad Vial*, Ed. Tirant lo Blanch, Valencia 2009, Págs. 32-33.

Acción de conducir y sujeto activo

Para llevar a efecto la acción de conducir hay que tener el motor del vehículo encendido y debe existir un desplazamiento o traslación de la masa del propio artefacto¹³, constante un cierto tiempo, correspondiéndose esto con la acción por parte del conductor de manejar y llevar el dominio de los mandos del vehículo a motor.

Debemos estar atentos al momento en el que se produce la acción para delimitar si ésta se ha llevado a cabo con el vehículo en movimiento o si por el contrario se encuentra parado (punto muerto, motor apagado o llevando a cabo un estacionamiento).

Existe jurisprudencia al respecto tanto para la apreciación del correspondiente delito llevado a cabo bajo los dominios del conductor como para la absolución del mismo. Así, la sentencia de la AP de Madrid nº 164/2013, de 1 de abril, establece que, si el sujeto que lleva los mandos del vehículo lo ha puesto en movimiento, se da por hecha la conducción. Por otra parte, las sentencias de la AP de Vizcaya (8 junio de 2005) y AP de Ávila 32/2007 (14 de febrero), absuelven al conductor por quedarse dormido en la primera sentencia y no poder circular, aun teniendo el vehículo arrancado, por no tener todas las ruedas en perfecto estado (una de ellas reventada y otra con un pinchazo).

Es por ello por lo que los agentes de la autoridad que intervengan en hechos que pudieran ser constitutivos de delito deberán atender a la peligrosidad de la acción para establecer su apreciación en una posible conducta delictiva. En la mayoría de los casos, como se mencionó en la introducción, el sujeto activo que realiza la acción delictiva es la persona que se encuentra a los mandos de la dirección del vehículo.

¹³ Fernández Carballo-Calero, Ricardo, *Alcohol y conducción: habitando la difusa frontera entre el Derecho Penal y el Derecho Administrativo Sancionado*, Ed. Boletín Informativo del Ministerio de Justicia. Boletín nº 2035. 2007. Pág. 18 <https://dialnet.unirioja.es/ejemplar/156776> (Consultada el 03/05/2018)

Instrumento material utilizado en la conducta típica

El RDL 6/2015, de 30 de octubre, establece en su Anexo I, apartado 12, como vehículo de motor aquel “*vehículo provisto de motor para su propulsión*”¹⁴, excluyendo de la misma a los ciclomotores, los tranvías y aquellos vehículos utilizados para personas de movilidad reducida.

En dicha legislación se estableció el concepto de ciclomotor en cualquiera de las siguientes formas:

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



¹⁴Real 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. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-11722> (Consultada el 28/12/2022).

- b) Vehículo de tres ruedas, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor cuya cilindrada sea inferior o igual a 50 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.



- c) Vehículos de cuatro ruedas, cuya masa en vacío sea inferior o igual a 350 kilogramos no incluida la masa de baterías para los vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción sea inferior o igual a 45 km/h, y cuya cilindrada del motor sea inferior o igual a 50 cm³ para los motores de encendido por chispa (positiva), o cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna, o cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos.



La LO 17/1994, de 23 de diciembre incluyó el ciclomotor como medio utilizado para llevar a cabo las conductas tipificadas como delitos en la utilización de vehículos a motor.

Vía Pública

Es de gran importancia que las conductas llevadas a cabo en los siguientes capítulos se realicen en una vía pública. El artículo 1.1 del RGC establece que *“los preceptos de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, los de este reglamento y los de las demás disposiciones que la desarrollen serán aplicables en todo el territorio nacional y obligarán a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios”*.

No serán aplicables los preceptos mencionados a los caminos, terrenos, garajes, cocheras u otros locales de similar naturaleza, construidos dentro de fincas privadas, sustraídos al uso público y destinados al uso exclusivo de los propietarios y sus dependientes¹⁵”.

Es decir, las acciones que se realicen fuera de las vías públicas no tendrán sanción penal ya que las normas de tráfico deberán estar en peligro en lugares donde exista tráfico. Por ello, una acción realizada en otro lugar no catalogado como vía pública no tendrá sanción penal a no ser que se ocasionen lesiones en las personas. Con ello se trata de proteger la seguridad del tráfico¹⁶.

¹⁵ Artículo 1 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. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-23514> (Consultada el 04/05/2018).

¹⁶ Gómez Pavón, Pilar, *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes*, Ed. Boch, 2010, Págs. 36-37.

CAPÍTULO II. VELOCIDAD TÍPICA E INTOXICACIONES PUNIBLES

2.1 Consideraciones varias de velocidad

Las más importantes causas por las que se producen accidentes de tráfico en España son el conducir superando los límites establecidos para ello y llevar a cabo la conducta de conducir bajo la influencia del alcohol, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas.

Cuanto mayor es la velocidad que lleve el vehículo a motor, mayores serán las posibilidades de que se produzca un accidente de tráfico y, del mismo modo, peores consecuencias serán las producidas por éste. Hay que tener en cuenta que el aumento de velocidad lleva implícita una reducción en el campo visual, una disminución de la distancia de reacción del conductor así como amplía la distancia de frenado. La violencia del impacto aumenta bastante al llevarse a cabo una colisión entre vehículos¹.



La DGT y distintas asociaciones de afectados por accidentes de circulación llevaban mucho tiempo reclamando que esta conducta efectuada por los conductores estuviera tipificada en el Código Penal español.

¹González Cussac, José Luis y Vidales Rodríguez, Catalina, “La reforma del código penal en materia de seguridad vial”. Ed. Revista Jurídica Gallega, 2007, Pág. 46

La naturaleza jurídica de este ilícito penal es de peligro abstracto, es decir, con su realización no es necesario que cause un resultado en sí mismo, la mera conducta de llevar a cabo la acción en cuestión es suficiente. Para ello se utiliza la velocidad máxima que está permitida en el RGC, dependiendo de la vía por la que lleve a cabo el vehículo a motor su circulación.

Tal y como se comentó en el capítulo anterior, dichas conductas deben llevarse a cabo en una vía pública para que pueda trasladarse al ámbito penal. Las vías pueden ser de carácter urbano e interurbano. Las primeras están definidas en el Anexo I de la LSV y en la Disposición Final Primera del RGC como *“toda vía pública situada dentro de poblado, excepto las travesías”*². En la misma disposición se establece el concepto de vía interurbana, *“toda vía pública situada fuera de poblado”*³.

El RGC establece en su Título II (De la circulación de vehículos), Capítulo II (Velocidad), Sección I (Límites de velocidad) y concretamente en sus artículos 48 y 50, la velocidad máxima establecida para vehículos a motor fuera de poblado y los límites de velocidad en vías urbanas y travesías, respectivamente.

Es el texto refundido de la Ley sobre Tráfico el que establece en su Título V (Régimen Sancionador), Capítulo I (Infracciones) la consideración prevista a las infracciones relativas a la velocidad. Las mismas se establecen en los artículos 76 a) y 77 a), pudiendo ser graves las primeras y muy graves las segundas.

2.2 Conducta típica

Atendiendo a la tipificación que se establece en el actual código penal, debemos definir el artículo 379.1 del mismo, el cual indica que *“el que condujere un vehículo a motor o ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la*

²Disposición Final Primera del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-23514> (Consultada el 05/05/2018)

³Disposición Final Primera del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-23514> (Consultada el 05/05/2018).

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”⁴.

De ésta definición del artículo 379 apartado primero podemos extraer distintas consideraciones:

1º La conducta, para que sea considerada ilícita, únicamente debe superar la barrera establecida como máxima en el RGC, artículos 48 y 50. En líneas podríamos hablar de superar la velocidad de 110 km/h en vía urbana, 180 km/h en una vía convencional y en 200 km/h en autovía o autopista, con las limitaciones que se establecen para determinados casos en el RGC.

2º La no necesidad de creación de un peligro concreto, estableciéndose legislativamente un concepto que anteriormente no se definía hasta que se creara un evidente peligro para las personas.

Para llevar a efecto de manera correcta la imputación de una persona por realizar una acción antirreglamentaria penalmente establecida como ésta hay que proceder a la identificación de la misma. Es evidente que para detectar que se incumple con la velocidad establecida para cada vía por la que se circula hay que utilizar un aparato de medición, no basta con la sola apreciación del agente. Pero más allá de esta característica, habrá que determinar quién fue el causante de tal hecho. Por ello, a tenor de lo dispuesto en el artículo 11.1 apartado a de la LSV, el titular de un vehículo tiene la obligación de *“facilitar a la Administración la identificación del conductor del vehículo en el momento de cometerse una infracción. Los datos facilitados deben incluir el número del permiso o licencia de conducción que permita la identificación en el Registro de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico”*⁵.

⁴<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-25444> (Consultada el 08/05/2018).

⁵Artículo 11 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 <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-11722>(Consultada el 08/05/2018)

Establece la STC 63/2007, de 27 de marzo que, “*el mero dato de la titularidad del vehículo no es suficiente para concluir que el propietario fuera también el conductor en el momento de cometerse la infracción y considera que el propietario tan sólo se descarga de su responsabilidad si identifica al infractor de forma convincente*”⁶. Es lógico y evidente que se debería identificar al conductor que comete la infracción en el momento de la comisión del delito para garantizar la presunción de inocencia.



Destacar la importancia que tiene el aparato empleado para la apreciación de la velocidad, es decir, el cinemómetro, el cual debe estar homologado y con los requisitos que exige la normativa correspondiente. En determinadas circunstancias no es posible apreciar la velocidad mediante un aparato, siendo solamente perceptible la velocidad comparándola con la que marque el vehículo policial en cuestión, como es el caso de una persecución policial. Tales hechos se deberán tener en cuenta por los jueces a tenor de las circunstancias concretas de cada caso.

⁶Sala Primera. Sentencia 63/2007, de 27 de marzo de 2007. Recurso de amparo 4853-2003. Promovido por doña María Begoña Fernández Martínez frente a la Sentencia de un Juzgado de lo Contencioso-Administrativo de Bilbao que desestimó su demanda contra la Dirección General de Tráfico del Gobierno Vasco sobre multa por exceso de velocidad. Supuesta vulneración del derecho a la presunción de inocencia: carga del propietario de un vehículo automóvil de identificar al conductor (STC 154/1994) y sanción administrativa fundada en prueba de cargo https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-T-2007-8655 (Consultada el 08/05/2018)

Este artículo del vigente Código Penal atiende, como se indica en los objetivos del presente curso, a criterios de prevención general, de ahí las críticas que recibió y recibe desde su introducción en el Código Penal. Existe la posibilidad de que esta infracción penal sea cometida en una vía pública sin circulación, ya sean las 00:01 horas del 1 de enero. Los defensores de ésta propuesta penal para sancionar estas conductas antirreglamentarias atribuyen la disminución de accidentes en circulación a la citada reforma en el Código.

2.3 Consideraciones varias en intoxicaciones punibles

El consumo de alcohol junto con la conducción de vehículos a motor ha generado para nuestra sociedad miles de fallecidos y/o lesionados en las carreteras españolas. Por ello, con el paso de los años el Estado ha tenido que ir regulando, tanto administrativa como penalmente, el consumo del mismo a la hora de realizar la acción de conducir.

Las posibilidades de que a consecuencia de un accidente de tráfico se resulte herido por conducir ebrio, según la DGT, se aumenta en 6 veces dicha posibilidad cuando se conduce con 0.5 gramos de etanol por litro de sangre. Se establece en casi 100 veces más dicha posibilidad en aquellas personas que presentaban 0.8 gramos por litro.

El alcohol, como depresor del sistema nervioso central que es, produce una serie de efectos que varían en función de la cantidad de alcohol ingerida por cada persona, el peso, sexo, forma de consumo, etc... (Tasa de alcoholemia, medidas en gramos por litro de sangre) siendo éstos:⁷

- 0,5 g/l: euforia, sobrevaloración de facultades y disminución de reflejos.
- 1 g/l: desinhibición y dificultades para hablar y coordinar movimientos.
- 1,5 g/l: embriaguez, con pérdida de control de las facultades superiores.
- 2 g/l: descoordinación del habla y de la marcha, y visión doble.
- 3 g/l: estado de apatía y somnolencia.
- 4 g/l: coma.

⁷<http://www.pnsd.msssi.gob.es/profesionales/publicaciones/catalogo/catalogoPNSD/publicaciones/pdf/dir.pdf>(Consultada el 10/05/2018)

- 5 g/l: muerte por parálisis de los centros respiratorios y vasomotores.

Diversos países de la Unión Europea (Hungría, Eslovaquia, Letonia y República Checa) establecen la tolerancia cero en sus legislaciones, no permitiendo, por tanto, el consumo de alcohol y conducción.



Por otra parte, existe igualmente una conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

Por droga entendemos, *“toda sustancia que introducida en el organismo por cualquier vía de administración, produce de algún modo una alteración del natural funcionamiento del sistema nervioso central del individuo y además es susceptible de crear dependencia, ya sea psicológica, física o ambas”*⁸. Entre las más habituales se encuentran la marihuana, cocaína o hachís.

⁸<https://www.infodrogas.org/drogas/que-son-las-drogas?showall=1> (Consultada el 10/05/2018)



En este tipo delictivo se trata de la protección de un bien jurídico como es la seguridad vial, a fin de que ésta se realice de manera segura y cuya conducción sea dirigida y con confianza. Se vuelve a insistir, al igual que con el apartado primero del artículo 379, en la creación de un peligro abstracto, no exigiendo un resultado lesivo para su imputación, simplemente basta el mero hecho de conducir bajo los efectos de alcohol o drogas tóxicas.

Nos encontramos ante una actitud de naturaleza dolosa. La persona que realiza la conducción de un vehículo a motor a sabiendas de que ha realizado una ingesta de alcohol o consumido algún tipo de droga, conoce los peligros que puede provocar ello en el organismo, disminuyendo las aptitudes necesarias para llevar a cabo las labores de conducir de manera correcta.

Las pruebas realizadas para determinar el grado de alcoholemia tendrán carácter probatorio cuando se haya llevado a cabo con las debidas garantías, es decir, utilizando para ello el aparato técnico especial e incorporando los resultados obtenidos en el correspondiente atestado llevado a cabo al efecto. Igualmente determinante será la ratificación que los agentes de la autoridad que actúen en la realización de la prueba hagan en el juicio oral⁹. Es decir, que para que exista prueba de cargo resultante con las debidas garantías, además de la realización de la prueba con los medios técnicos homologados, se deben ratificar los agentes que hayan actuado en la realización de la misma o como testigos

⁹ SAP de Toledo 97/2011, de 5 de diciembre. <https://audiencias.vlex.es/vid/364446970> (Consultada el 10/05/2011)

presenciales de los hechos. Destacar las sentencias de las AP de La Coruña 22/2001, 9 de febrero y Teruel 35/1999, de 11 de diciembre, en las que se absuelven a ambos conductores por no recordar los agentes actuantes los hechos en la primera y no ser considerada como prueba de cargo la realización de la prueba de alcoholemia al no existir ratificación por parte de los agentes de la autoridad actuantes en la segunda.

La práctica de realización de las pruebas para detectar una posible intoxicación alcohólica o consumo de drogas tóxicas vienen establecidas en el artículo 14.2 de la LSV y artículos 22, 23, 24 y 28 del RGC. Indicar que las pruebas de alcoholemia se verifican mediante aire espirado y las drogas con test de saliva.

2.4 Conducta típica

Se procede a analizar lo establecido en el artículo 379.2 del CP, el cual establece que *“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. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro”*¹⁰.

Ya hemos hablado de la acción de conducir, del instrumento utilizado para cometer el delito (vehículo a motor o ciclomotor) y del hecho de realizar ésta acción en la vía pública. Es por ello que ahora nos centraremos en diferenciar las dos acciones que engloba el apartado 2 del artículo 379 CP, es decir, la conducción bajo la influencia de drogas tóxicas y/o bebidas alcohólicas y superar las tasas legalmente establecidas al efecto.

¹⁰<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-25444&p=20150428&tn=2>(Consultada el 11/05/2018)

La conducción bajo la influencia es sinónimo de intoxicación¹¹. Ésta afecta de manera directa en las labores de realizar una conducción de un modo seguro, es decir, se disminuyen las condiciones físicas y psíquicas de la persona que debe manejar correctamente el vehículo a motor. Son los agentes de la autoridad que mantienen contacto directo con la persona en cuestión los que deben apreciar los síntomas que presenta, pudiendo destacar entre ellos el realizar la función de andar de forma deambulante¹², habla pastosa, pupilas dilatadas, sudor, estado de excitación y fuerte olor a alcohol, siendo éste último de gran importancia.

Para llevar a cabo ésta conducta delictiva no es obligatoria que dicha persona realice infracciones a la circulación¹³, bastando únicamente que la influencia de lo consumido no le permita realizar la conducción de forma estable y segura ni para él ni para el resto de usuarios de la vía.

Interesante sentencia la establecida por el TS, número 636/2002, de 15 de abril, la cual señala que *“la influencia no tiene por qué exteriorizarse en una flagrante infracción a las normas de tráfico visible e inmediata, apreciada por el agente actuante”*¹⁴.

Efectivamente, el conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas o drogas tóxicas no precisa realizar conductas antirreglamentarias, aún así, si se llevan a cabo tales, los jueces y tribunales las tienen en cuenta para dar constancia a la tipificación de este artículo, en su inciso primero.

En el inciso segundo no se necesita de la influencia para castigar la acción, simplemente basta con la superación de las tasas legalmente establecidas al efecto, es decir, 0,60 mg/l de alcohol en aire espirado o 1,2 gr/l de

¹¹ Gómez Pavón Pilar, “El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes”, Ed. Bosch, 2010, págs. 55-56

¹² <https://www.iberley.es/jurisprudencia/sentencia-penal-n-140-2013-ap-caceres-sec-2-rec-246-2013-25-03-2013-12209851> (Consultada el 11/05/2018)

¹³ Gómez Pavón Pilar, “El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes”, Ed. Bosch, 2010, pág. 49

¹⁴ <https://supremo.vlex.es/vid/delito-seguridad-traffic-alcoholica-15055923> (Consultada el 11/05/2018)

alcohol en sangre, con el margen de error que cada aparato homologado presente.



Existe la posibilidad que aun no superando las tasas establecidas, la persona se encuentre bajo los influencia de bebidas alcohólicas o drogas tóxicas, por lo que seguiría siendo imputada por un presunto delito contra la seguridad vial del artículo 379.2 inciso primero. De ahí la importancia de la diligencia de sintomatología o síntomas externos que presenta el conductor, confeccionada al respecto por los agentes de la autoridad, junto con una declaración completa de la forma de realizar la conducción.

Para llevar a cabo de forma correcta la prueba de la alcoholemia y ésta adquiera validez en un proceso penal, tal y como se comentó en el apartado 2.3, deberá llevarse a efecto de manera correcta. Son diversas las cuestiones que se discuten en éste ámbito, que de manera sucinta podríamos indicar como son: la realización de la prueba transcurrido cierto tiempo desde los hechos, no tener presente el etilómetro evidencial en el lugar en cuestión o que el conductor del vehículo no tenga ningún permiso de conducción (en este caso se tendrá como referencia la tasa de alcohol para conductores nóveles, es decir, 0,15 mg/l).

CAPÍTULO III. LA CONDUCCIÓN TEMERARIA

3.1 Cuestiones varias

En la seguridad vial, se corresponde con una de las situaciones más graves que se pueden apreciar. Por ello, esta figura delictiva lleva adaptada en las distintas leyes desde el año 1950¹⁵.



Ya en los años sesenta y a través de la Ley 3/1967, de 8 de abril, sobre determinados artículos del Código Penal y determinados artículos de la Ley de

¹⁵https://www.boe.es/publicaciones/anuarios_derecho/abrir_pdf.php?id=ANU-P-1951-10007300075 (Consultada el 14/05/2018).

Enjuiciamiento Criminal, se establecía en el artículo 340 bis a) 2º que *“será castigado con las penas de multa de cinco mil a cincuenta mil pesetas y privación del permiso de conducción por tiempo de tres meses y un día a cinco años el que condujere un vehículo de motor con temeridad manifiesta y pusiera en concreto peligro la vida de las personas, su integridad o sus bienes”*¹⁶.

El actual Código Penal, después de varias modificaciones a través de la L.O. 15/2003, de 25 de noviembre y finalmente con la L.O. 15/2007, estableció en el artículo 380 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”*¹⁷.

Esta conducta delictiva no requiere ningún resultado lesivo, se trata de un delito de peligro concreto, no correspondiéndole acción imprudente para ser calificada. En aquella situación en que la conducta acabe con resultado lesivo se tomará en consideración la realización de concurso de delitos, tanto por la imprudencia como por el resultado ocasionado.

3.2 Conducta típica

Dividido en dos apartados, el artículo 380 del vigente Código Penal establece que:

1. *“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.*

¹⁶ <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1967-5578>(Consultada el 14/05/2018)

¹⁷ <https://www.boe.es/buscar/pdf/1995/BOE-A-1995-25444-consolidado.pdf>(Consultada el 14/05/2018)

2. *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*¹⁸.

Para apreciar la tipicidad de esta conducta delictiva debemos establecer la conducción durante un tiempo determinado y de modo agresiva la realización de la misma. Diversas sentencias han catalogado como temeraria la conducción sobre zonas reservadas para peatones, ya sean parques o zonas ajardinadas, aceras, etc.

El TS, a través de la sentencia 561/2002, de 1 de abril establece que: *“conduce temerariamente un vehículo de motor quien incurre en la más grave infracción de las normas de cuidado formalizadas en la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial”*¹⁹.



Estamos por tanto, ante una acción por parte del conductor de un vehículo a motor o ciclomotor en la que existe una probabilidad elevada de que se consume un resultado lesivo. No es suficiente con cometer una infracción al reglamento general de circulación, ni siquiera de la gravedad de la misma, ya sea

¹⁸ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-25444> (Consultada el 14/05/2018)

¹⁹ <https://supremo.vlex.es/vid/delito-seguridad-traffic-atenuantes-15055843> (Consultada el 14/05/2018)

leve, grave o muy grave, esta acción depende de las circunstancias en las que se encuentre la vía pública por la que se circula.

Establece el Alto Tribunal que *“la conducción temeraria es manifiesta cuando es valorable con claridad, notoria o evidente para el ciudadano medio”*²⁰. Es decir, la doctrina entiende que el quebranto a las normas de tráfico, no tener el debido cuidado a las normas de circulación son valores a tener en cuenta para la determinación de éste ilícito penal.

Además de lo anterior, se debe crear un peligro concreto y para ello se requiere:

- a) La presencia de una o varias personas en el radio de acción de la conducta peligrosa.
- b) Que la amenaza se presente como algo real, es decir, proximidad del resultado de lesión y que ésta se presente como cierta.
- c) Que el conductor haya perdido el dominio o control sobre el riesgo, de forma que la producción de la lesión quede en manos de factores que no dependan del conductor.

Es decir, para producirse este hecho delictivo deben los otros usuarios de la vía, ya sean los restantes conductores o bien los peatones al uso de la vía pública, los que deben evitar con sus conductas la colisión del vehículo a motor. De este modo, estamos ante un conjunto de acciones, temeridad manifiesta y poner en concreto peligro la vida o integridad de las personas, el cual no requiere para su apreciación un fin lesivo, debiendo ser la acción de entidad suficiente para la apreciación del evidente peligro.

Destacar el hecho de no hacer falta que dicha acción realizada por una persona a los mandos de un vehículo a motor deba afectar a un grupo determinado. El artículo establece el plural de personas como posibilidad existente, sin que un solo hecho signifique la comisión de varios delitos a la

²⁰ https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/con01-2006.pdf?idFile=479a39a5-ae96-4243-b8de-6fa6ef427676 (Consultada el 14/05/2018)

misma vez en caso de afectar a varias de éstas.

El apartado 2 del artículo 380 establece un concepto claro de la conducción temeraria cuando se superan los 60 km/h en vía urbana u 80 km/h en vía interurbana con respecto a la genérica para cada vía y además se supere los 0,60 mg/l de alcohol en aire espirado o 1,2 gramos por litro de alcohol en sangre, debiendo darse ambas circunstancias para apreciar el ilícito penal. Por tanto, no deben darse ninguna de las circunstancias previstas en el apartado 1 de éste artículo para establecerse tal conducta.



Esta apreciación de establecer como conducción temeraria la superación de la velocidad legalmente establecida y conducir por encima de las tasas de alcohol en aire espirado permitido ha sido objeto de innumerable censura, pues se excluye de la apreciación la influencia de bebidas alcohólicas o la negativa a someterse el conductor a las pruebas establecidas, así como la concreción de un peligro concreto tal y como queda reflejado en el primer apartado del artículo 380 CP.

Existen causas de justificación para estas conductas tipificadas como delitos en los casos en los que la profesión que se ejerza obligue a realizar maniobras con el vehículo a motor, ya sean actuaciones de bomberos, policías o ambulancias en servicios preferentes. En dichas situaciones y atendiendo al estado de necesidad cabría o no la apreciación de la misma.

Importante jurisprudencia han creado las STS, llevando a cabo consideraciones de conducciones temerarias las siguientes:

- Circular a velocidad excesiva, realizando adelantamientos en lugares prohibidos, obligando a los vehículos que circulaban por el carril contrario a salirse al arcén para evitar la colisión (STS 561/2002, 1 de abril²¹).



- Conducir por autopistas en sentido contrario (STS 1464/2005, de 17 de noviembre²²).

²¹<https://supremo.vlex.es/vid/delito-seguridad-traffic-atenuantes-15055843> (Consultada el 14/05/2018)

²²<https://supremo.vlex.es/vid/robo-intimidacion-homicidio-as-c-p-20067101> (Consultada el 14/05/2018)



3.3 Conducción temeraria con manifiesto desprecio

A esta acción delictiva se le conoce con el nombre de “suicida” o “Kamikaze”, equiparable al homicidio en grado de tentativa llevada a cabo con la eventualidad del dolo, con la importante diferencia de penas que le corresponde a uno y otro delito en cuestión.

La conducta típica se encuentra establecida en el artículo 381 del actual CP:

1. *“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.*
2. *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”²³.*

La naturaleza jurídica de este delito es clara. Es un peligro concreto el que

²³ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-25444&p=20150428&tn=1#a381>
(Consultada el 15/05/2018)

quiere llevar a cabo con su acción el conductor. La persona conoce y quiere realizar esta conducta con el más que probable resultado de lesiones que va a producir sobre los demás. A diferencia del artículo 380 CP, en este delito existe manifiesto desprecio por la vida de los demás.

Por lo general, se suele producir esta actividad ilícita en las autopistas y autovías en las que se lleva a cabo la conducción en sentido contrario al habitual, aunque también puede darse en carreteras convencionales, invadiendo zonas donde transiten peatones, etc. Los jueces y tribunales estiman este artículo del CP para casos muy concretos y que verdaderamente hayan resultado inseguras para la seguridad colectiva.

El término “manifiesto desprecio²⁴” expresa una clara desestimación por la vida de los demás, además de forma evidente. De esta manera el legislador busca evitar la problemática en la circulación de vehículos a motor, equiparando esta conducta delictiva al homicidio en grado de tentativa pero aplicada a la conducción de vehículos, existiendo así la diferencia con la realización del homicidio puro, en cuyo caso, y llevándolo a cabo a través de la conducción se penalizará como éste.

La segunda parte del articulado establece el manifiesto desprecio cuando no se pone en concreto peligro la vida o la integridad física de las personas, es decir, se lleva a cabo la conducta sin que exista riesgo alguno para los demás usuarios de la vía, por lo tanto se trata de un delito de peligro abstracto.

Indicar que esta circunstancia y consiguiente aplicación de la tipicidad de la conducta es de escasa aplicación hoy en día.

Para las conductas realizadas en el artículo 381 CP debemos atender a la forma de proceder del conductor, es decir, la persona que maneja completamente el vehículo a motor. Según la STS 1464/2005, de 17 de noviembre²⁵, se excluye de una posible participación como autores a los acompañantes.

²⁴ <http://dle.rae.es/?id=DP35AzB> (Consultada el 15/05/2018)

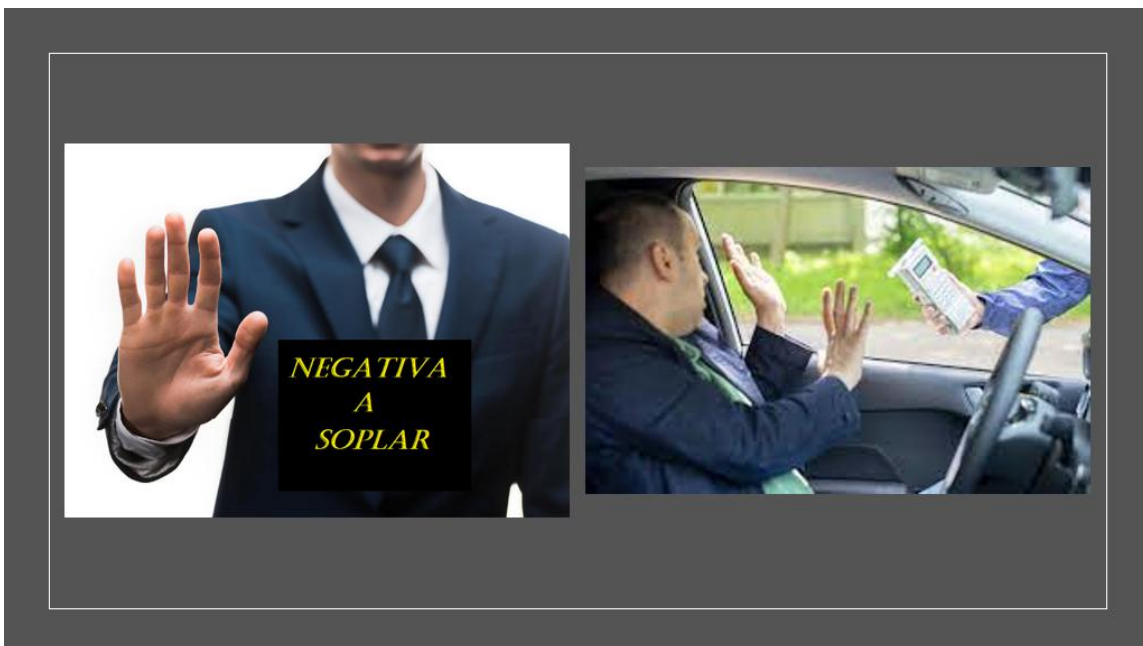
²⁵ <https://supremo.vlex.es/vid/robo-intimidacion-homicidio-as-c-p-20067101> (Consultada el 16/05/2018)



CAPÍTULO IV. NEGATIVA A SOMETERSE A LAS PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA

4.1 Cuestiones varias

Existe un referente pionero en criminalizar ésta conducta, el CP de 1995. Hasta dicha fecha, la realización de ésta postura simplemente acarreaba una mera infracción administrativa.



Con la entrada en vigor de la L.O 15/2007, de 30 de noviembre, se ha determinado expresamente las consecuencias que supone dicha conducta

penalmente, así como se especifica que sea a las pruebas que los agentes de la autoridad se encuentren realizando para comprobar la tasa de alcoholemia y la presencia en el organismo de drogas tóxicas.

La entrada en vigor del citado supuso diversa controversia, ya que se pensaba que era contrario a lo marcado por la CE. Tuvo que salir al paso el TC con diversas sentencias en las que dejaba claro que la obligación de llevar a cabo la práctica de las pruebas no afectaba ni a los artículos 15 (derecho a la integridad física y moral), 18 (derecho a la intimidad personal y familiar) así como a los artículos 17 (derecho a la libertad y seguridad) y 24 (presunción de inocencia). Entre las mismas podemos destacar la STC 103/1985, de 4 de octubre²⁶, STC 234/1997, de 18 de diciembre²⁷, STC 207/1996, de 16 de diciembre²⁸ y STC 107/1985, de 7 de octubre²⁹, todas ellas referentes a la no afectación a los derechos fundamentales garantizados por la CE.

Como se ha comentado anteriormente, existe mucha discrepancia con respecto a esta figura delictiva, existiendo una corriente que cree que existe cierta desproporcionalidad entre la realización de la conducta y la pena que se impone por su realización, siendo esta mayor que la propia de realizar la conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas.

Así mismo, se considera desafortunada la conducta de negarse a someterse a las pruebas legalmente establecidas. Escobar Jiménez establece que *“desde la defensa de la constitucionalidad del precepto, no impide que la específica tipificación pueda tildarse de error de política criminal o admita, al menos, el calificativo de inoportuna”*³⁰.

En definitiva, podemos establecer que la controversia surge de identificar cual es el bien jurídico que se trata de proteger con esta conducta. Por una parte tenemos la seguridad vial, ya que se trata de esconderse de otra posible

²⁶ <http://hj.tribunalconstitucional.es/it/Resolucion/Show/483> (Consultada el 23/05/2018)

²⁷ <http://hj.tribunalconstitucional.es/it/Resolucion/Show/3499> (Consultada el 23/05/2018)

²⁸ <http://hj.tribunalconstitucional.es/it/Resolucion/Show/3259> (Consultada el 23/05/2018)

²⁹ <http://hj.tribunalconstitucional.es/it/Resolucion/Show/487> (Consultada el 23/05/2018)

³⁰ Gutiérrez Rodríguez, María, *Protección Penal de la Seguridad Vial*, Ed. Tirant lo Blanch, Valencia 2009, Págs. 272.

conducta punitiva como es la comprobación de la tasa legalmente establecida y por otra la desobediencia que se lleva a efecto contra los agentes de la autoridad en la realización de sus funciones encomendadas. Podríamos decir que es una mezcla de ambas.

Es evidente que se ha introducido un delito de desobediencia dentro de un capítulo reservado a la seguridad vial pero tal conducta debe ser reprochada penalmente ya que nos encontramos ante la negatividad a comprobar si se ha cometido un ilícito penal, por lo tanto se debe castigar la conducta desde ese ámbito y no desde el administrativo como se realizaba con anterioridad.

4.2 Conducta típica

Estamos ante una negativa a los agentes de la autoridad encargados de la regulación del tráfico, cuando el conductor de un vehículo a motor o ciclomotor ha realizado una conducta encuadrada en algunos de los artículos siguientes: 379, 380 o 381.

En el precepto a analizar, es decir, el artículo 383 CP, se establece 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 la 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”*³¹.

Para analizar este precepto, debemos atender a tres hechos diferenciados:

1. Por un lado nos encontramos al sujeto activo del delito en cuestión, es decir, la persona que realiza la acción de conducir. Como se ha comentado en otro apartado del presente Curso, el vehículo debe estar puesto en marcha.

³¹ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-25444&p=20150428&tn=1#a382>
(Consultada el 28/05/2018)

2. El segundo elemento es la realización de la negativa, la cual puede ser de forma clara e inequívoca expresada por la persona, o bien que la misma realice las pruebas reglamentarias de forma que no puedan llevarse a efecto, como en el caso de aquellas personas que dicen no tener fuerza para soplar, no continuar soplando el tiempo necesario o aquellas otras que induzcan a simulación de ello. Diversas sentencias han establecido como negativa dichas acciones por parte de los conductores, como por ejemplo la SAP de Girona, 682/2002, de 14 de octubre, SAP de Madrid 339/2008, de 17 de abril o la SAP de Madrid 545/2013, de 26 de abril³². Es de notoria importancia, realizar la advertencia a la persona que lleva los mandos del volante del vehículo a motor o ciclomotor de las consecuencias jurídicas que puede acarrear la no realización de la prueba por voluntad propia, debiendo reiterar el requerimiento a dicha persona entendiéndolo ésta perfectamente para no caer en error de prohibición como pudiera ser caso de extranjeros.
3. Por último, debemos atender al requerimiento que los agentes de la autoridad realicen al conductor del vehículo. El mismo debe ser de forma correcta y clara, informando a los conductores del motivo de la parada del vehículo, la obligación que tienen de realizar las pruebas sometiendo a ellas, informar del funcionamiento del aparato utilizado a tal efecto así como en el caso que salga positiva, informar de la posibilidad de realizar una prueba adicional de contraste mediante el análisis de sangre u otro análogo. Todo ello viene establecido en la reglamentación administrativa correspondiente, debiendo los agentes ser específicamente escuetos en la práctica de la misma a fin de no producir indefensión al conductor del vehículo, tal y como se establece en la STC 100/1985, de 3 de octubre³³ y STS 636/2002, de 15 de abril³⁴

La regulación de las pruebas para la detección de alcohol en aire espirado

³² <https://www.iberley.es/jurisprudencia/sentencia-penal-n-545-2013-ap-madrid-sec-17-rec-141-2013-26-04-2013-12346331> (Consultada el 28/05/2018)

³³ <http://hj.tribunalconstitucional.es/gl/Resolucion/Show/480> (Consultada el 28/05/2018)

³⁴ <https://supremo.vlex.es/vid/delito-seguridad-traffic-alcoholica-15055923> (Consultada el 28/05/2018)

o sangre se establecen en el RGC, dentro del Título I (Normas generales de comportamiento en la circulación), Capítulo IV (Normas sobre bebidas alcohólicas), del artículo 20 al 24.

Concretamente el artículo 23 del RGC establece la práctica de la misma:

“1. Si el resultado de la prueba practicada diera un grado de impregnación alcohólica superior a 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre o a 0,25 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, o al previsto para determinados conductores en el artículo 20 o, aun sin alcanzar estos límites, presentara la persona examinada síntomas evidentes de encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, el agente someterá al interesado, para una mayor garantía y a efecto de contraste, a la práctica de una segunda prueba de detección alcohólica por el aire espirado, mediante un procedimiento similar al que sirvió para efectuar la primera prueba, de lo que habrá de informarle previamente.

2. De la misma forma advertirá a la persona sometida a examen del derecho que tiene a controlar, por sí o por cualquiera de sus acompañantes o testigos presentes, que entre la realización de la primera y de la segunda prueba medie un tiempo mínimo de 10 minutos.

3. Igualmente, le informará del derecho que tiene a formular cuantas alegaciones u observaciones tenga por conveniente, por sí o por medio de su acompañante o defensor, si lo tuviese, las cuales se consignarán por diligencia, y a contrastar los resultados obtenidos mediante análisis de sangre, orina u otros análogos, que el personal facultativo del centro médico al que sea trasladado estime más adecuados.

4. En el caso de que el interesado decida la realización de dichos análisis, el agente de la autoridad adoptará las medidas más adecuadas para su traslado al centro sanitario más próximo al lugar de los hechos. Si el personal facultativo del centro apreciara que las pruebas solicitadas por el interesado son las adecuadas, adoptará las medidas tendentes a cumplir lo dispuesto en el artículo 26.

*El importe de dichos análisis deberá ser previamente depositado por el interesado y con él se atenderá al pago cuando el resultado de la prueba de contraste sea positivo; será a cargo de los órganos periféricos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o de las autoridades municipales o autonómicas competentes cuando sea negativo, devolviéndose el depósito en este último caso.*³⁵

El TS mediante sentencia 1/2002, de 22 de marzo³⁶ tuvo que aclarar la obligación de la realización de la segunda prueba así como la infracción al ordenamiento jurídico por la negativa a someterse a la misma. Así mismo, es de obligado cumplimiento la realización por aire espirado para poder solicitar a posteriori y a modo de contraste la prueba de análisis de sangre u orina, tal y como se establece en el apartado tercero del citado artículo 23 RGC.

4.3 Influencia en la conducción

Si bien es cierto que con anterioridad a la reforma establecida en el año 2007, no se establecía delito en la negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de la tasa de alcoholemia en aquellos casos en los que se incumplía la reglamentación a la normativa vial y en supuestos de controles preventivos, ambos sin síntomas aparentes, y los conductores eran requeridos a tal efecto, procediéndose únicamente a la imputación para aquellos que se encontraban inmersos en un accidente de circulación o llevaban a cabo la conducta de conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas y se negaren, dejando los dos primeros casos en meras infracciones administrativas.

Hoy en día, toda negativa a la realización de las pruebas establecidas al efecto para la comprobación de la tasa de alcoholemia, confiere un delito previsto y penado en el artículo 383 CP, extendiéndose su ámbito de aplicación a todos los supuestos del artículo 21³⁷ del RGC.

³⁵ <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2003-23514> (Consultada el 28/05/2018)

³⁶ <https://supremo.vlex.es/vid/delito-seguridad-traffic-desobediencia-15055804> (Consultada el 28/05/2018)

³⁷ <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2003-23514> (Consultado el 29/05/2018)

Como se ha explicado en el apartado anterior, la persona que vaya a ser requerida para la realización de las pruebas en cuestión, debe ser informada de sus derechos y obligaciones así como de las posibles consecuencias penales que acarrea la negativa. Es por ello, por lo que se trata de un delito doloso por parte de la persona que se niega, consumándose en el momento de la negación clara y rotunda hacia los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico. No existe la tentativa de querer llevar a cabo ésta acción ni la inducción de otras personas.

4.4 Circunstancias modificativas de la responsabilidad

La negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación en el organismo de la tasa de alcoholemia dispone de escasas causas de justificación a las que ampararse. Como se ha mencionado anteriormente, los agentes deben informar a todo conductor que vaya a ser sometido a las mismas de la obligación que tienen de realizarla así como de sus posibles consecuencias en caso de negarse a ello.

Entre las causas que eximen de la responsabilidad penal en estos casos, destacamos como posible la establecida en el artículo 20.2º CP:

*“2.º El que al tiempo de cometer la infracción penal se halle en estado de intoxicación plena por el consumo de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas u otras que produzcan efectos análogos, siempre que no haya sido buscado con el propósito de cometerla o no se hubiese previsto o debido prever su comisión, o se halle bajo la influencia de un síndrome de abstinencia, a causa de su dependencia de tales sustancias, que le impida comprender la ilicitud del hecho o actuar conforme a esa comprensión”.*³⁸

Destacar la anulación que en este caso tiene la persona sobre sus facultades, la cual no llega a comprender lo que los agentes le están indicando

³⁸ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-25444> (Consultada el 01/06/2018)

que debe realizar. Destacamos la SAP de Madrid 144/2001, de 22 de marzo en la que la persona que lleva los mandos del volante sale absuelta por no comprender la acción que le es indicada.

Igualmente, podría darse la atenuante de lo establecido en el artículo 21.1 CP, el cual establece: “*1ª Las causas expresadas en el capítulo anterior, cuando no concurrieren todos los requisitos necesarios para eximir de responsabilidad en sus respectivos casos*”³⁹. Es decir, las facultades no están anuladas completamente.

En relación a la establecida en el artículo 20.2 y 21.1 comentadas anteriormente, podemos incluir la establecida en el artículo 21.7 CP, el cual establece: “*Cualquier otra circunstancia de análoga significación que las anteriores*”⁴⁰.

³⁹ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-25444> (Consultada el 01/06/2018)

⁴⁰ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-25444> (Consultada el 01/06/2018)

CONCLUSIONES

- **Primera:** Reordenación adecuada y constante de la legislación sobre circulación de vehículos a motor teniendo en cuenta los avances técnicos con que se cuenta para ello, introduciendo legislativamente diversos cambios relativos al infractor para no quedar impune y haciendo hincapié al plazo de ejecución de las denuncias administrativas.
- **Segunda:** Regulación penal de la seguridad vial atendiendo a criterios de prevención general, penalizando conductas abstractas en relación a la velocidad del vehículo así como a la forma de llevar a cabo su conducción por parte de la persona que maneja el mismo y el estado en que se encuentra ésta.
- **Tercera:** Incidencia del factor humano en la conducción de vehículos a motor, recayendo la responsabilidad en la persona que lo maneja, existiendo diversa controversia entre los legisladores para disponer una sanción penal hacia distintas conductas sin un resultado de peligro concreto, únicamente castigando una posible materialización futura.
- **Cuarta:** Garantía para el infractor en su defensa ante una sanción penal producida en la realización del manejo de un vehículo a motor, existiendo diferencias importantes en cuanto a la multitud de sentencias judiciales referentes a una misma situación, aumentando la progresividad de la sanción impuesta según los daños causados y el estado mental y físico de la persona activa.

BIBLIOGRAFÍA

- ✓ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020, Ed. La Ley Tráfico y Seguridad Vial, 2011.
- ✓ Fernández Carballo-Calero Ricardo, Alcohol y conducción: habitando la difusa frontera entre el Derecho Penal y el Derecho Administrativo Sancionador. Ed. Boletín Informativo del Ministerio de Justicia. Boletín nº 2035. 2007.
- ✓ González Cussac José Luis y Vidales Rodríguez Catalina, La reforma del código penal en materia de seguridad vial, Ed. Revista Jurídica Gallega, 2007.
- ✓ Gómez Pavón Pilar, El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes. Ed. Bosch, 2010
- ✓ Gutiérrez Rodríguez María, Protección Penal de la Seguridad Vial. Ed. Tirant lo Blanch, Valencia 2009.
- ✓ Martínez Nieto Antonio, Los siete principios de la nueva política europea sobre seguridad vial. Ed. La ley. Tráfico y seguridad vial, 2011.

NORMATIVA JURÍDICA

- Constitución Española de 1978
- Ley Orgánica 17/1994, de 23 de diciembre, sobre modificación de diversos artículos del Código Penal, con el fin de tipificar la conducción de un ciclomotor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, o con temeridad o con imprudencia.
- Ley Orgánica 15/2003, de 25 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.
- 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.
- 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
- Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente.
- Ley 3/1967, de 8 de abril, sobre modificación de determinados artículos del Código Penal y de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

- Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
- Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el 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 materia sancionadora.
- Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- 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.
- 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.
- Real decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la red de carreteras del Estado.

PÁGINAS WEBS CONSULTADAS

- <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2005-12458>
- <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex:52010DC0389>
- https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2011-4555
- <https://www.boe.es/boe/dias/2010/11/25/pdfs/BOE-A-2010-18102.pdf>
- http://www.boe.es/publicaciones/anuarios_derecho/articulo.php?id=ANU-P-1967-30063900675
- <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2003-21538>
- <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-20636>
- https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2010-9953
- <https://www.boe.es/boe/dias/2007/12/01/pdfs/A49505-49509.pdf>
- <https://dialnet.unirioja.es/ejemplar/156776>
- <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1990-6396>
- <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-23514>

- <http://www.pnsd.msssi.gob.es/profesionales/publicaciones/catalogo/catalogoPNSD/publicaciones/pdf/dir.pdf>
- <https://www.infodrogas.org/drogas/que-son-las-drogas?showall=1>
- <https://audiencias.vlex.es/vid/364446970>
- <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-25444&p=20150428&tn=2>
- <https://www.iberley.es/jurisprudencia/sentencia-penal-n-140-2013-ap-caceres-sec-2-rec-246-2013-25-03-2013-12209851>
- <https://supremo.vlex.es/vid/delito-seguridad-trafico-alcoholica-15055923>
- https://www.boe.es/publicaciones/anuarios_derecho/abrir_pdf.php?id=ANU-P-1951-10007300075
- <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1967-5578>
- <https://www.boe.es/buscar/pdf/1995/BOE-A-1995-25444-consolidado.pdf>
- <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-25444>
- <https://supremo.vlex.es/vid/delito-seguridad-trafico-atenuantes-15055843>
- https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/con01-2006.pdf?idFile=479a39a5-ae96-4243-b8de-6fa6ef427676
- <https://supremo.vlex.es/vid/robo-intimidacion-homicidio-as-c-p-20067101>
- <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-25444&p=20150428&tn=1#a381>

- <http://dle.rae.es/?id=DP35AzB>
- <https://supremo.vlex.es/vid/robo-intimidacion-homicidio-as-c-p-20067101>
- <http://hj.tribunalconstitucional.es/it/Resolucion/Show/483>
- <http://hj.tribunalconstitucional.es/it/Resolucion/Show/3499>
- <http://hj.tribunalconstitucional.es/it/Resolucion/Show/3259>
- <http://hj.tribunalconstitucional.es/it/Resolucion/Show/487>
- <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-25444&p=20150428&tn=1#a382>
- <http://hj.tribunalconstitucional.es/gl/Resolucion/Show/480>
- <https://supremo.vlex.es/vid/delito-seguridad-trafico-alcoholica-15055923>
- <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2003-23514>
- <https://supremo.vlex.es/vid/delito-seguridad-trafico-desobediencia-15055804>
- <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2003-23514>
- <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-25444>