

DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

*Oscar Antonio Muñoz Tabernero
Intendente Jefe de la Policía de Ejea*

Los delitos contra la seguridad vial se regulan en el Capítulo IV, del Título XVII, del Libro II del Código Penal, entre los delitos contra la seguridad colectiva.

Este Capítulo ha sido reformado varias veces, tras la entrada en vigor del Código Penal. En la actualidad, sus preceptos tienen la redacción resultante de las reformas operadas por la Ley Orgánica 15/2007 y la Ley Orgánica 5/2010.

Los delitos tipificados en este Capítulo tienen por objeto sancionar las infracciones más graves contra la seguridad vial, en aquellos supuestos en los que se entiende que la mera sanción administrativa es insuficiente.

Precisamente, una de las cuestiones que se plantea en esta materia es la relación entre el derecho penal y el derecho administrativo sancionador, ya que las conductas castigadas en este Capítulo podrían ser constitutivas de infracción administrativa. El principio *non bis in idem* (o *ne bis in idem*) impide que un mismo hecho sea sancionado dos veces. En la relación entre derecho penal y derecho administrativo sancionador, y de manera muy básica, ya que no es el objeto del presente curso, podemos decir que la jurisdicción penal es prevalente de tal modo que una resolución administrativa no produce efectos de cosa juzgada frente a la jurisdicción (otra cuestión será la posibilidad de dejar sin efecto, en su caso, la sanción administrativa). Ello supone que la administración debe abstenerse de conocer sobre hechos de los que ya está conociendo la jurisdicción, hasta que esta última no resuelva. El Tribunal Constitucional considera esta prevalencia de la jurisdicción penal sobre la potestad administrativa sancionadora como una garantía para el ciudadano (STC 177/1999). A la inversa, la resolución judicial sí produce efectos de cosa juzgada frente a la Administración. Así, en caso de sancionarse penalmente un hecho, la Administración ya no podrá hacerlo. Si la jurisdicción concluye que el hecho no ha existido o que el imputado no ha participado en los hechos, ello vincula a la Administración; en cambio, si la absolución es por atipicidad penal, la Administración todavía podrá, en su caso, sancionar los hechos.

Seguidamente, se estudiarán los diversos preceptos de este Capítulo, examinando sus elementos y las cuestiones de interés que plantean. Pero, antes, se hará referencia a una serie de elementos que son comunes a la mayoría de los tipos, para no tener que repetirlos al hacer el estudio de cada precepto.

ELEMENTOS COMUNES

En primer lugar, hay una serie de conceptos cuyo contenido se tomará del Anexo I del 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:

- Conductor. Persona que maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo o a cuyo cargo está un animal o animales. En vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, es conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales.
- Vehículo de motor. Vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores y los tranvías.
- Ciclomotor. Tienen la condición de ciclomotores los vehículos que se definen a continuación:
 - a. Vehículo de dos ruedas, provistos de un motor de cilindrada no superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h.
 - b. Vehículo de tres ruedas, provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h.
 - c. Vehículos de cuatro ruedas cuya masa en vacío sea inferior a 350 kg, excluida la masa de las baterías en el caso de vehículos

eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción no sea superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada igual o inferior a 50 cm³ para los motores de explosión, o cuya potencia máxima neta sea igual o inferior a 4 kW, para los demás tipos de motores.

En la mayoría de los delitos contra la seguridad vial la conducta típica consiste en conducir. Esta acción ha de tener cierta duración temporal y traducirse en el recorrido de un espacio relevante. La jurisprudencia ha declarado que para que exista conducción, es necesario que se ponga en marcha el motor y que el desplazamiento se efectúe a impulsos. No obstante, pueden darse supuestos, como el de deslizar un automóvil por una pendiente acentuada durante un buen trecho mediante la manipulación de los mandos de dirección, que entrañarían riesgos idénticos, si no superiores, a los que puedan producirse con el motor en marcha.

El bien jurídico protegido en los delitos contra la seguridad vial es, precisamente, dicha seguridad vial, si bien en algunos casos pueden existir bienes jurídicos protegidos adicionales, como la vida o la integridad de las personas, o el principio de autoridad.

Por último, al tratarse de delitos contra la seguridad colectiva, con carácter general será necesario que la conducta se realice en algún tipo de vía, bien pública, bien privada, que esté destinada a ser utilizada por una pluralidad de personas o que, al menos, se produzca en tales circunstancias que genere riesgo para la seguridad vial ya que, como se ha indicado, éste es el bien jurídico protegido por este tipo de delitos.

EXCESO DE VELOCIDAD Y CONDUCCIÓN BAJO LA INFLUENCIA DE ALCOHOL O DROGAS

El primer precepto de este Capítulo es el artículo 379, que castiga el delito de exceso de velocidad y conducción bajo la influencia de alcohol o drogas.

Exceso de velocidad



Artículo 379.1

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.

En esta figura delictiva, sujeto activo puede serlo cualquiera. El sujeto pasivo es la sociedad en general, las personas que hacen uso de la vía pública. Se trata de un delito de peligro abstracto, no es necesario que se ponga en peligro la vida o integridad de personas determinadas, por lo que no tienen por qué existir perjudicados concretos.

El bien jurídico protegido es la seguridad vial.

En cuanto al tipo objetivo, la conducta consiste en conducir un vehículo a motor o ciclomotor (considerando como tales los vehículos así descritos en el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo). La conducción deberá superar la velocidad establecida reglamentariamente en 60 kilómetros por hora, si se trata de vía urbana, o en 80 kilómetros por hora, si se trata de vía interurbana. Para determinar si se da o no este exceso deberá estarse a lo dispuesto en 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.

Los artículos 48, 49 y 50 de este Real Decreto establecen las velocidades genéricas para cada tipo de vía, y las reglas aplicables a cada tipo de vehículo. Entiendo que la velocidad que deberá tenerse en cuenta es la del tramo concreto, aunque si no coincide con la genérica de la vía, deberá estar correctamente señalizada.

El elemento subjetivo de este delito es el dolo, entendido como conciencia y voluntad de estar conduciendo a una

velocidad superior a la permitida, en los términos descritos en el precepto. Entiendo que el legislador objetiva en este supuesto la responsabilidad penal, de modo que serían irrelevantes excusas tales como un funcionamiento anómalo del velocímetro, o un despiste del conductor. El margen entre la velocidad permitida y el exceso que se sanciona penalmente es tan amplio que, aún en supuestos en los que no exista un conocimiento preciso por parte del conductor de la velocidad a la que circula, parece claro que podría apreciarse en el autor dolo eventual. Por lo tanto, pese a las dudas de constitucionalidad que suele suscitar la objetivación de la responsabilidad penal, entiendo que en este caso no hay mayor problema.

Conducción bajo la influencia de alcohol o drogas

Artículo 379.2

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.

Se trata del castigo de dos supuestos que pueden coincidir, pero que no siempre tienen por qué hacerlo. Así, es posible encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, aunque no se alcancen los límites de alcoholemia fijados en el precepto transcrito. Alcanzados dichos límites, lo ordinario será que una persona se encuentre influida negativamente por el alcohol, aunque la prueba de la influencia pierde entonces relevancia, pues lo que se sanciona es la conducción superando dichos límites, con independencia de la mayor o menor afectación para la conducción para la bebida.

En ambos casos, lo que se está castigando es la conducta de conducir con la capacidad de hacerlo con seguridad disminuida, como consecuencia del previo consumo de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas.

El sujeto activo podrá serlo cualquiera, y el sujeto pasivo es la sociedad. El bien

jurídico protegido es la seguridad vial.

Por lo que respecta al tipo objetivo, la conducta consiste en conducir un vehículo a motor o ciclomotor, en los términos que ya se han expuesto, y deberá darse una de las dos siguientes circunstancias:

- Influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas.
- 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.

La influencia de las drogas o el alcohol significa una disminución de la capacidad de conducir el vehículo en condiciones de seguridad, precisamente como consecuencia del consumo de este tipo de sustancias. No basta, por lo tanto, que el conductor haya ingerido alcohol o drogas previamente. Para que se dé este delito es necesario, además, que se vea influido negativamente por dicho consumo. La influencia deberá probarse y si, pese a la constatación de la previa ingesta de estas sustancias, no hay indicios de afectación ni se alcanzan los límites expuestos, la conducta deberá sancionarse, en su caso, administrativamente. La influencia podrá valorarse teniendo en cuenta el modo de conducir, hechos relevantes como la causación de accidentes o comisión de infracciones de tráfico, o en signos externos como la deambulación, habla o reflejos. Lo que ocurre es que, con arreglo a los principios de intervención mínima y carácter fragmentario del Derecho Penal, parece que lo correcto será que, en supuestos en los que el conductor arroje una tasa inferior a la prevista en el Código Penal, si no existe infracción de normas de circulación ni accidente, su conducta deba sancionarse sólo administrativamente.

Sólo para el caso de consumo de bebidas alcohólicas (y no para el caso de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas), se prevé el castigo de la conducción superando determinadas tasas de alcoholemia. El legislador objetiva una conducta que considera relevante penalmente, sólo en el caso de consumo de alcohol, y no de otras sustancias, no porque ello sea menos relevante, sino por la disponibilidad de medios técnicos, que facilitan la objetivación en el caso del alcohol, pero no

en el caso del resto de sustancias. En este segundo caso, la existencia de influencia o no en la conducción es irrelevante. Estamos ante un delito de peligro abstracto: el legislador considera intolerable que un conductor se ponga a los mandos de su vehículo tras haber alcanzado determinadas tasas de alcoholemia. Por ello, sanciona penalmente esta conducta que considera antisocial, incluso aunque el conductor pudiera demostrar que se encontraba en perfectas condiciones para conducir.

El elemento subjetivo en estos delitos es el dolo, aunque también se ha defendido que, por la propia naturaleza del tipo, este delito es culposo, ya que el autor, en el momento de la consumación del delito, se encuentra (o se puede encontrar) en una situación de imputabilidad disminuida. Es de aplicación, en estos supuestos, la teoría de las acciones liberae in causa: el elemento subjetivo se retrotrae al momento de consumir el alcohol o las drogas previendo, o pudiendo prever, que luego se conducirá. La culpabilidad se valora, no en el momento en que se conduce, sino en el momento en el que el imputado consume este tipo de sustancias previendo, o pudiendo prever, que va a conducir. Esta circunstancia está prevista en el artículo 20.2 del Código Penal, que regula las causas eximentes de responsabilidad penal. Dicho precepto excluye de la intoxicación plena los supuestos en los que el autor haya previsto o haya debido prever la comisión del delito.

Teóricamente podría pensarse en situaciones en las que no concurra el elemento subjetivo, como supuestos en los que alguien ha hecho ingerir al conductor la droga sin que éste se haya dado cuenta, o de desconocimiento de la naturaleza de la sustancia que se estaba consumiendo. En estos casos, el conductor no es consciente de que está consumiendo una sustancia que puede disminuir su capacidad de conducir en condiciones de seguridad, por lo que no habría dolo. Si luego conduce un vehículo, en el momento de hacerlo su imputabilidad está afectada.

El dolo no tiene que extenderse al grado concreto de alcoholemia que presente el imputado, basta con que, razonablemente pueda saber que podría dar ese resultado (lo que, en la práctica, ocurrirá siempre, puesto que el grado de alcoholemia depende precisamente de la cantidad de alcohol ingerida).

JURISPRUDENCIA

STS, Penal sección 1 del 24 de Septiembre del 2012

No se puede dar la razón al recurrente. La tasa de alcohol está acreditada por una prueba objetiva que no se discute. Que la tasa sea insuficiente para generar de forma automática responsabilidad penal según el texto del art. 379 vigente desde la Ley Orgánica 15/2007 es una aseveración compatible: se fija la tasa objetivada en 0,60. Eso no excluye que con tasas inferiores se pueda llegar a una condena por el delito del art. 379, si se demuestra la repercusión en la conducción. Antes de esa reforma una praxis muy extendida, causa y fruto simultáneamente de la Instrucción 3/2006 de la Fiscalía General del Estado, venía recogiendo esas orientaciones. Con la eficacia interna de esos documentos se señalaba por la Fiscalía General que a partir de una tasa de 1,2 de alcohol en sangre (0,6 mg por litro de aire) había que presumir una merma relevante de las facultades fueren cuales fueren las condiciones físicas del conductor y que por tanto los hechos podían ser subsumidos en el art. 379, aunque no se hubiese detectado alguna maniobra o actitud expresiva de ese influjo (STS 1133/01 de 11 de junio). Y -se continuaba diciendo- en los casos de tasas superiores a 0,80 (0,40 si nos referimos a litro de aire espirado) habría que valorar las circunstancias concurrentes (síntomas, comisión de infracciones circulatorias, conducción descuidada, provocación de algún accidente...) que demostrasen en caso que esa ingesta de alcohol había menoscabado de forma efectiva la capacidad para pilotar con seguridad un vehículo de motor.

STS, Penal sección 1 del 02 de Noviembre

Sobre las acciones liberae in causa

DELITOS DE CONDUCCIÓN TEMERARIA

Los artículos 380 y 381 del Código Penal castigan los delitos de conducción temeraria, estableciendo el artículo 380 el que se puede considerar como tipo básico, y el 381 el tipo agravado.

Artículo 380.

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.

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.

El sujeto activo en este delito puede serlo cualquiera, y también puede ser cualquiera el sujeto pasivo.

El bien jurídico protegido es la seguridad vial pero, además, también lo es la vida y la integridad física de las personas a las que se pone en concreto peligro. El precepto sólo se refiere al riesgo para la vida o la integridad física, por lo que no se daría el delito si lo que se pone en peligro son sólo bienes, que no son un bien protegido por este precepto.

Por lo que se refiere al tipo objetivo, la conducta consiste en conducir un vehículo a motor o ciclomotor dándose dos circunstancias:

- Temeridad manifiesta.
- Peligro concreto para la vida o la integridad de las personas.

Para determinar si concurre o no la temeridad manifiesta, el apartado segundo de este precepto indica que se considerará tal la conducción cuando se produzca el exceso de velocidad y la influencia de alcohol o drogas previstas en el artículo 379. Es decir, si se circula con un exceso de velocidad de más de 60 km/h en vía urbana o de más de 80 km/h en vía interurbana y, además, existe influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, o con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro, se entenderá, en todo caso, que existe temeridad manifiesta.

Entiendo que, en este caso, la aplicación de este precepto excluiría la aplicación del artículo 379 del Código Penal, en virtud de lo dispuesto en el artículo 8.3 del mismo Código. Ello, por tratarse de un precepto más amplio, que



implica la comisión de los previstos en el artículo 379.

Fuera de estos supuestos, para apreciar si concurre la temeridad manifiesta, habrá que estar a las circunstancias del caso concreto. Así, la STS de 24 septiembre 2012 entiende que la temeridad es manifiesta cuando se constata una notoria desatención a las normas reguladoras de la circulación viaria, detectable por cualquier ciudadano medio.

Además de la temeridad manifiesta, debe existir concreto peligro para la vida o la integridad de las personas. No basta con efectuar algún tipo de maniobra notoriamente contraria a las normas de seguridad vial sino que, además, hace falta que, por las circunstancias (principalmente de lugar y tiempo) en que se ejecuta, haya personas cuya vida o integridad física haya sido puesta en peligro.

El elemento subjetivo es el dolo (SSTS de 24 de septiembre de 2012, SSTS 1039/2001, de 29 de mayo y 1461/2000, de 27 de septiembre). El sujeto ha de tener conciencia y voluntad de estar ejecutando una conducción o una maniobra manifiestamente temeraria y de que con ello puede estar poniendo en peligro la vida o integridad de otras personas. Algún pronunciamiento reciente va a más lejos llegando a negar incluso la exigibilidad de ese dolo respecto del peligro (STS 1135/2010, de 29 de diciembre).

JURISPRUDENCIA (además de la ya citada)

STS, Penal sección 1 del 24 de Septiembre del 2012

“Que esa tasa en principio sea insuficiente para determinar responsabilidad penal, no excluye que la circunstancia pueda y deba ser tomada en consideración para valorar la relevancia penal de los hechos desde otros prismas (imprudencia, conducción temeraria)”.

“No se trata de valorar tan solo las infracciones administrativas producidas y su gravedad, sino también los factores externos y el contexto de la conducta hasta el punto que cabría admitir por vía de hipótesis (aunque difícilmente producible en la práctica dada la prolijidad de la reglamentación de esta actividad y en concreto las cláusulas abiertas de los arts. 9 y 11 de la Ley de Seguridad Vial) un

supuesto de conducción temeraria sin vulneración de alguna norma específica.

Con mayor razón es imaginable una conducción temeraria en la que sólo estuviese presente una infracción que en el orden administrativo mereciese la concepción de leve”.

STS, Penal sección 1 del 16 de Septiembre del 2011

“Consta en los hechos probados cómo el acusado condujo su vehículo marcha atrás a lo largo de 500 metros con las luces apagadas de tal forma que provocó que dos vehículos que por allí circulaban tuvieran que meterse en la cuneta. Acto seguido, se saltó dos señales de “Stop”.

Por tanto queda claramente descrita, la situación de peligro real creada por el acusado con esta conducción y por tanto la calificación jurídica realizada por la Sala de instancia de un delito contra la seguridad vial del art 380 del CP es correcta”.

STS, Penal sección 1 del 12 de Marzo del 2010

“Ahora bien, tal influencia no tiene por qué exteriorizarse en una flagrante infracción de las normas de tráfico visible e inmediata (delito de peligro concreto), apreciada por el agente actuante, o en la producción de un resultado lesivo (delito de resultado), sino que basta el delito de peligro «in abstracto», practicándose, en su caso, la correspondiente prueba de detección alcohólica, y apreciándose por los agentes los signos externos de donde puede deducirse después (mediante prueba indirecta) ese grado de influencia en la conducción. En este sentido, la jurisprudencia señala que no basta el dato objetivo del grado de impregnación alcohólica, sino que es preciso acreditar la influencia que la misma tenga en la conducción (STS 5/1989, de 15 de enero), no siendo necesario un peligro concreto (Sentencia de 2 de mayo de 1981), sino únicamente que la «conducción» estuvo «influenciada por el alcohol» (SSTS de 6 de abril de 1989 y 14 de julio de 1993, entre otras muchas posteriores)”.

STS 2251/2001, de 29 de noviembre.

Artículo 381.

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.

En este precepto se castigan dos tipos distintos.

El párrafo primero castiga un delito idéntico al del artículo 380 pero, además, exige que se dé otro elemento: el manifiesto desprecio por la vida de los demás. En este caso, se imponen penas más graves.

Este precepto se introdujo con la finalidad de actuar contra los denominados “conductores suicidas”, y a este tipo de conductas, o a otras que puedan equipararse, se refiere la expresión “con manifiesto desprecio por la vida de los demás” (EJ: STS de 4 de diciembre de 2009).

El párrafo segundo castiga un supuesto intermedio entre la conducta castigada en el artículo 380 y la castigada en el artículo 381.1: supuestos en los que concurre la temeridad manifiesta y el manifiesto desprecio por la vida de los demás, pero no hay concreto peligro para la vida o integridad de otras personas. El supuesto es un poco raro, ya que resulta difícil imaginar un supuesto en el que, alguien que conduce con temeridad manifiesta, concorra manifiesto desprecio por la vida de los demás, pero no haya puesto en peligro concreto la vida o integridad de nadie.

JURISPRUDENCIA:

STS, Penal sección 1 del 04 de Diciembre del 2009

B) Sin embargo, tales hechos probados, como alega el recurrente en la última parte del contenido de este motivo 3º, no reúnen los elementos del tipo de delito definido en el art. 384, párrafo primero, en relación con el art. 381, que son los siguientes:

1º. Conducción de un vehículo a motor

entre los cuales se encuentran los llamados ciclomotores. Se trata de un delito de los conocidos como de propia mano, esto es, de aquellos de los cuales solo pueden ser autores propiamente dichos quienes realizan una determinada acción corporal o personal, sin perjuicio de que puedan existir partícipes en sentido amplio a título de inductores, cooperadores necesarios o cómplices (no coautores ni autores mediatos), lo mismo que ocurre con los conocidos como delitos especiales propios (por ejemplo, los delitos genuinos de los funcionarios públicos, como la prevaricación). El autor en sentido estricto ha de ser quien conduzca un vehículo a motor o un ciclomotor.

2º. Hay que conducir el vehículo con temeridad manifiesta, es decir, la temeridad ha de estar acreditada.

Temeridad significa imprudencia en grado extremo, pero también osadía, atrevimiento, audacia, irreflexión, términos compatibles con el llamado dolo eventual.

Es lo contrario a la prudencia o la sensatez.

3º. Tiene que ponerse en concreto peligro la vida o la integridad de las personas. Se trata de un delito de peligro concreto, esto es, de una infracción en la que ha de acreditarse que existieron personas respecto de las cuales hubo un riesgo para su integridad física, incluso para su vida; personas concretas aunque pudieran no encontrarse identificadas. Existen otros delitos que se denominan de peligro abstracto, en los cuales hay una peligrosidad general no específicamente recogida en la norma penal, pero que ha de concurrir porque constituye el fundamento de la punición que la ley establece (por ejemplo, el delito de conducir embriagado o drogado del art. 379).

Esos tres requisitos aparecen en el texto del art. 381 al cual expresamente se remite el 384. Son los tres de carácter objetivo y a ellos ha de abarcar el dolo, ya que este delito de peligro concreto es de carácter doloso.

4º. El último de estos elementos se encuentra en el texto del propio párrafo primero del art. 384, que configura un elemento subjetivo del tipo, además de dolo, cuando nos dice que ha de obrarse "con consciente desprecio por la vida de los

demás".

En el preámbulo de la LO 3/1989 de 21 de junio, que introdujo este delito en el art. 340 bis d) CP anterior, se dice que este tipo especial de riesgo, creado para dar respuesta a la alarma social originada por los conductores homicidas (los que iban en una autopista en dirección contraria), "alcanza una posición intermedia entre el delito de riesgo y la tentativa de homicidio". Se trata de una singular figura penal respecto de la cual solo nos interesa resaltar aquí que con la frase que acabamos de entrecomillar se requiere que el comportamiento del conductor del vehículo haya originado un peligro general, esto es, un peligro que aunque ha de ser concreto en los términos expuestos, ha de afectar a la seguridad colectiva.

REGLA DE CONCURSO CON RESULTADOS LESIVOS

Artículo 382.

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.

Este precepto prevé una regla de concurso, para aquellos supuestos en los que, además de una de las conductas penadas en los tres preceptos anteriores, se produce un resultado lesivo que sea constitutivo de delito. Los artículos 379, 380 y 381 son delitos de peligro (los artículos 379 y 381.2 castigan delitos de

peligro abstracto, y los artículos 380 y 381.1, delitos de peligro concreto). Si además de este riesgo se produce un resultado lesivo que sea constitutivo de delito se aplicará la regla establecida en el artículo 382.

Según este precepto sólo se castigará un delito, bien el delito de peligro, bien el delito de resultado. Se impondrá la pena del que esté más gravemente penado y, además, la pena se impondrá en su mitad superior.

Esta regla desplaza a las generales establecidas en el artículo 8.

En definitiva, en los supuestos de conducción bajo la influencia de alcohol o drogas, de exceso de velocidad y en los casos de conducción temeraria, si se causa algún tipo de daño constitutivo de delito (ordinariamente lesiones u homicidio por imprudencia, pero podría tratarse también de daños por imprudencia), la pena a imponer será la prevista para el delito más grave. Y dicha pena se aplicará en su mitad superior. Por supuesto, el condenado deberá hacer frente a la correspondiente responsabilidad civil.

JURISPRUDENCIA:

STS, Penal sección 1 del 24 de Septiembre del 2012

STS Penal 1135/2010, de 29 de diciembre.

STS, Penal sección 1 del 02 de Noviembre

Dolo eventual en caso de que haya muerte: se castiga como homicidio doloso. ■