

Los delitos relacionados con la seguridad del tráfico en el derecho comparado

Sergi Cardenal Montraveta

Facultad de Derecho
Universidad de Barcelona

Abstract

El legislador español tiene previsto reformar próximamente la regulación de los delitos relacionados con la seguridad del tráfico. Algunas de estas reformas se inspiran en la legislación de los países de nuestro entorno. El presente trabajo expone y analiza la regulación de esta materia en Francia, Italia, Alemania y el Reino Unido, además de realizar algunas consideraciones sobre la legislación española

The Spanish Parliament is going to change the regulations concerning crimes against road and traffic safety, soon. Some of these changes are inspired by the legislations of the surrounding countries. This article sets out and analyses the regulations of this kind in France, Italy, Germany and the United Kingdom. Besides it reflects on the Spanish legislation.

Der spanische Gesetzgeber hat die Absicht, demnächst die Gesetzgebung mit Bezug auf Straftaten gegen die Sicherheit im Strassenverkehr zu reformieren. Einige dieser Reformen haben sich von den Regelungen der umliegenden Staaten leiten lassen. Dieser Aufsatz stellt die französische, italienische, deutsche und britische Gesetzgebung für diesen Bereich dar und analysiert sie. Weiterhin stellt er einige Überlegungen zur spanischen Gesetzgebung an.

Title: Crimes Against Road and Traffic Safety in the Comparative Law.
 Straftaten gegen die Sicherheit im Strassenverkehr im vergleichenden Recht.
Keywords: Traffic Security; Offence; Comparative Law ; Homicide and Injury

Sumario

1. Introducción

2. Los delitos de homicidio y lesiones

2.1. ¿Regulación específica del homicidio y las lesiones imprudentes?

2.2. El castigo del homicidio y las lesiones intentadas

2.3. ¿Regulación específica de los supuestos en los que se produce una pluralidad de resultados de muerte y/o lesiones?

2.4. ¿Regulación específica de la relación concursal entre los delitos de homicidio o lesiones, y los delitos contra la seguridad en el tráfico?

3. Relevancia penal de la conducción tras el consumo de alcohol y/o de otras drogas

4. Otros delitos contra la seguridad del tráfico

5. Consideraciones finales

6. Bibliografía

1. Introducción*

El elevado número de muertes y lesiones relacionadas con la circulación vial preocupa, desde hace tiempo, a los ciudadanos y a los poderes públicos de la mayoría de los países de nuestro entorno, que ya han adoptado numerosas medidas para reducirlo.¹ La reforma de la legislación penal ha sido una de las medidas adoptadas. Por esta razón, y porque el derecho comparado presenta todavía notables diferencias en este ámbito, parece oportuna la exposición y breve análisis de la *regulación legal* de determinados delitos relacionados con la seguridad vial en algunos de los países vecinos². Más concretamente, me centraré aquí en los aspectos esenciales del tratamiento que las legislaciones francesa, italiana, inglesa y alemana dispensan al homicidio y las lesiones ocasionadas en el ámbito de la circulación vial, a la conducción tras el consumo de bebidas alcohólicas y/o drogas, y a la incriminación de otras modalidades de conducción que comprometen la seguridad del tráfico, sin perjuicio de que se haga también referencia a conductas diversas. Todo ello viene precedido de unas breves notas introductorias acerca de la legislación penal de aquellos países, con especial referencia a las fuentes, la clasificación de las infracciones penales, la eventual concurrencia de diversos sectores del Ordenamiento jurídico, y la trascendencia de lo dispuesto específicamente para cada una de las infracciones en cuanto a sus consecuencias jurídicas.

La *legislación penal francesa* relacionada con la seguridad en el tráfico vial se encuentra en el *Code Penal* y en el *Code de la Route* (en adelante, CR), que incorpora algunos preceptos del primero, regula los aspectos esenciales de la circulación de vehículos a motor, e incrimina nuevas conductas. El Código Penal carece de un Título, Capítulo o Sección dedicados específicamente a los delitos contra la seguridad en el tráfico, o bien a los delitos relacionados con la circulación de vehículos.

Atendiendo a su gravedad, el derecho penal francés (art. 111-1 CP) distingue tres clases de infracciones penales: crímenes (*crimes*), delitos (*délits*) y contravenciones (*contraventions*).³ La

* Este trabajo se enmarca en el Proyecto "Políticas penales en materia de seguridad", núm. SEJ 2005-08814, de la Dirección General de Investigación Científica y Técnica, del Ministerio de Educación y Ciencia.

¹ En el ámbito de la Unión Europea, en 2001 la Comisión elaboró el Libro Blanco *La política europea de transportes para 2010: la hora de la verdad*, en el que se propone reducir a la mitad el número de accidentes mortales en 2010. Ver también la Recomendación de la Comisión de 6 de abril de 2004, sobre la aplicación de las normas de seguridad vial, así como la Recomendación de la Comisión de 17 de enero de 2001, sobre la tasa máxima de alcoholemia permitida para los conductores de vehículos a motor.

² Evidentemente, el conocimiento preciso de la realidad jurídica de un país requiere ir más allá del texto de su regulación legal y ocuparse, también, de los criterios interpretativos propuestos en la doctrina científica y jurisprudencial, de las medidas adoptadas para su aplicación efectiva, etc. Sin embargo, no podemos abordar aquí todos estos extremos. Las referencias a la doctrina científica y jurisprudencial se reducen a los aspectos que se han considerado esenciales o especialmente significativos y, casi siempre, remiten a obras generales.

³ Entre los efectos de esta clasificación, conviene destacar los siguientes: a) La tentativa de los crímenes se castiga sistemáticamente, la de los delitos sólo se castiga cuando el legislador lo establece, y la de las contravenciones no se castiga nunca (art. 121-4 CP); b) La complicidad se castiga en los crímenes y los delitos, pero no en las

gravedad de las infracciones depende de la gravedad de las penas que tienen previstas.⁴ El elevado número de infracciones penales relacionadas con la circulación de vehículos es una de las características de la legislación francesa en este ámbito, y se explica por la naturaleza penal, y no meramente administrativa, de las contravenciones (infracciones que no se castigan con penas privativas de libertad). Otro elemento característico es la extraordinaria severidad con la que pueden llegar a castigarse algunos delitos relacionados con la seguridad en el tráfico. Al respecto, debe recordarse que, con carácter general, el sistema de las consecuencias jurídicas del derecho penal francés se caracteriza por el amplio margen de discrecionalidad que se concede a los Jueces para determinar cuáles deben ser las consecuencias jurídicas de una infracción penal⁵. Una muestra significativa de esta flexibilidad es el hecho de que (salvo en el ámbito de los crímenes) las penas señaladas por el legislador al describir la infracción penal sólo representan un límite máximo.⁶ En relación con el derecho a conducir, el legislador francés distingue entre las penas de suspensión del permiso⁷, la anulación del mismo, y la prohibición de conducir determinados vehículos terrestres a motor, que puede incluir aquellos para cuya conducción no se exige ser titular de un permiso de conducir⁸.

contravenciones, salvo que el legislador lo haya previsto (arts. 121-6, 121-7, R 610-2 CP); c) la incriminación de los crímenes y de los delitos debe realizarse mediante una ley, mientras que la de las contravenciones se realizará reglamentariamente; d) La competencia material para enjuiciar los crímenes corresponde a la *Cour d'assises*, para los delitos corresponde al *Tribunal correctionnel*, y para las contravenciones corresponde al *Tribunal de police* o *Juge de proximité*; e) La ejecución de las multas es distinta según las infracciones por las que se hayan impuesto.

⁴ Ver arts. 131-1 a 131-18 CP. En el derecho penal común, los crímenes tienen prevista la pena principal de reclusión, que tendrá una duración mínima de 10 años y se modula en cuatro grados, atendiendo a su duración (máximo de 15 años, máximo de 20 años, máximo de 30 años, y perpetua). La pena de reclusión no excluye la imposición de una pena de multa, ni la de una o varias penas complementarias.

Las penas correccionales de carácter principal son la prisión y la multa. La pena de prisión se gradúa en una escala de ocho grados (hasta 3 meses, hasta 6 meses, hasta 1 año, hasta 2 años, hasta 3 años, hasta 5 años y hasta 7 años). En los casos de reincidencia, la prisión puede superar los 10 años.

El CP francés distingue cinco clases de contravenciones, según la cuantía de la multa que tienen prevista. La cuantía máxima de la multa prevista para las contravenciones de la 1ª clase es de 38 euros, mientras que la cuantía máxima de la multa prevista para las contravenciones de la 5ª clase es de 1.500 euros, que pueden llegar a ser 3.000 en caso de reincidencia.

⁵ Ver, por ejemplo, P. CONTE, P. MAESTRE DU CHAMBON (2004, pp. 51 y ss).

⁶ Además, parece oportuno recordar que el legislador francés ha previsto la posibilidad de sustituir las penas de prisión y multa (arts. 131-5 a 131-8 CP), de imponer sólo las penas complementarias previstas junto con la principal (art. 131-11 CP), de suspender la ejecución de la pena de prisión de hasta cinco años y/o de otras penas (arts. 132-29 y ss. CP), de que el Juez dispense de pena o aplase la decisión sobre su imposición (arts. 132-58 y ss. CP), y de que la ejecución tenga lugar en régimen de semilibertad, vigilancia electrónica, o de forma fraccionada (arts. 132-25 y ss. CP).

⁷ Salvo cuando se establece lo contrario, la suspensión del permiso de conducir puede limitarse a la conducción realizada al margen de la actividad profesional. Ver arts. R 131-1 y R 131-2 CP.

⁸ Ver arts. R 131-3 y R 131-4 CP.

Como ocurre en España, el *derecho sancionador italiano* relacionado con la seguridad en el tráfico vial se compone tanto de normas de naturaleza administrativa, como de normas de naturaleza penal. Las normas que describen las infracciones y sanciones administrativas relacionadas con la seguridad en el tráfico se encuentran, esencialmente, en el *Codice della Strada* (en adelante CS), que también recoge algunas conductas delictivas y sus consecuencias. El resto de las infracciones y sanciones penales se encuentran dispersas en el *Codice Penale*, o en alguna ley penal especial.⁹ Ni en el Código Penal ni en el *Codice della Strada* ha previsto el legislador italiano un Título, Capítulo o Sección dedicados específicamente a los delitos contra la seguridad en el tráfico. De hecho, como se expondrá más adelante, la legislación italiana relacionada con el tráfico vial se caracteriza por prever pocos delitos de peligro, y contemplar penas de escasa gravedad para la conducción en estado de embriaguez.

El derecho penal italiano divide las infracciones penales (*reati*) entre delitos (*delitti*) y contravenciones (*contravenzioni*), atendiendo a la clase de pena que tienen prevista en el Código Penal¹⁰. Con carácter cumulativo o alternativo, los delitos tienen previstas las penas principales de reclusión perpetua (*ergastolo*), reclusión (*reclusione*) y la multa (*multa*). Las contravenciones tienen previstas las penas principales de arresto (*arresto*) y/o multa contravencional (*ammenda*)¹¹. La suspensión y la revocación del carné de conducir no aparecen como penas autónomas en los catálogos de los arts. 17 y 19 CP. Pero la suspensión está prevista como uno de los efectos de las penas sustitutivas de semidetención y libertad controlada¹². Además, ocasionalmente se prevé su imposición como sanciones administrativas accesorias por la comisión de un delito (p. ej. en el art. 222 CS)¹³.

También el *derecho sancionador alemán* relacionado con la seguridad en el tráfico se compone tanto de normas de naturaleza administrativa, como de normas penales. Las normas que describen las

⁹ Al respecto conviene destacar que el Decreto Legislativo de 28 de agosto de 2000, núm. 274, además de modificar las penas previstas en el CP para algunos delitos, ha ampliado el propio catálogo de las penas previstas en el CP.

¹⁰ Ver art. 39 CP.

¹¹ Ver art. 17 CP. En el Código Penal la regulación general de las penas se encuentra en los arts. 17 a 38. En relación con las penas accesorias previstas para los delitos y las contravenciones, ver art. 19 CP, si bien no se trata de un catálogo cerrado.

La pena de reclusión puede tener, en principio, una duración de 15 días a 24 años (art. 23 CP). La pena de arresto puede tener de 5 días a 3 años (art. 25).

Además de las penas principales previstas en el CP, para las infracciones penales atribuidas a la competencia del Juez de Paz, la legislación penal italiana ha previsto las penas de permanencia en el domicilio y la de trabajos de utilidad pública. Son penas principales aplicables a delitos y contravenciones, puesto que esta distinción se realiza atendiendo a las penas previstas para cada conducta en el CP.

¹² Ver arts. 55 y 56 de la Ley de 24 noviembre 1981, núm. 689.

¹³ Ver también arts. 129, 130, 130 bis, 218 y 219 CS. La jurisprudencia italiana ha considerado que la suspensión del permiso de conducir no puede imponerse cuando el delito que tiene prevista tal sanción se ha cometido conduciendo un vehículo para el que no es necesaria ninguna habilitación, ni cuando se haya cometido con un vehículo que sí requiera permiso de conducir, pero el autor todavía no lo haya conseguido nunca; en este sentido, ver la Sentencia de Casación Penal de 29-3-02 (n. 12316), citada en R. CHIAESE, R. PETRUCCI (2005, p. 213).

infracciones y sanciones administrativas relacionadas con la seguridad en el tráfico se encuentran, esencialmente, en la *Straßenverkehrsgesetz* (Ley del Tráfico Vial, en adelante LTV), que también recoge algunas conductas delictivas y sus consecuencias. El resto de las infracciones y sanciones penales se encuentran en el Código Penal (*Strafgesetzbuch*) que, sin embargo, carece de un Título, Capítulo o Sección dedicados específicamente a los delitos contra la seguridad en el tráfico¹⁴. Otra característica de la legislación penal alemana relacionada con la seguridad del tráfico vial es la incriminación de la modalidad imprudente, junto con la modalidad dolosa.

Con carácter general, el derecho penal alemán distingue dos clases de infracciones penales: los delitos graves (*Verbrechen*) y los menos graves (*Vergehen*). La distinción se realiza atendiendo a la pena que tienen prevista. Los delitos graves tienen prevista una pena principal privativa de libertad de 1 año como mínimo, mientras que los delitos menos graves son los que tienen prevista una pena privativa de libertad de una duración inferior, o bien una pena de multa (§ 12 CP)¹⁵. En la legislación alemana, la privación del derecho a conducir no está prevista como pena principal, sino como pena accesoria y medida de seguridad, que puede imponerse a los sujetos plenamente culpables.

Concretamente, la prohibición de conducir está prevista como pena accesoria en el § 44 CP, para los supuestos en los que alguien es condenado a una pena de prisión o multa, por un delito cometido conduciendo un vehículo a motor, o relacionado con la conducción, o que haya supuesto la lesión de los deberes de un conductor de vehículos a motor. Esta pena tendrá una duración de uno a tres meses, y se impone a aquellos conductores respecto de los cuales no cabe apreciar la falta de aptitud para conducir a la que se refiere el § 69 CP. La prohibición puede ir referida a todos los vehículos a motor, o sólo a una determinada clase. En el § 69 CP está prevista la retirada del permiso de conducir como medida de seguridad, para los condenados por un hecho antijurídico realizado mediante la conducción de un vehículo a motor, o relacionado con la conducción, o que haya supuesto la lesión de los deberes de un conductor de vehículos a motor, y para aquellos sujetos que no hayan sido condenados por ser incapaces para actuar con culpabilidad, o bien por no poderse excluir tal posibilidad. El § 69 exige, además, que del hecho cometido se desprenda que el sujeto no es apto para conducir vehículos a motor¹⁶. La retirada del permiso de conducir comporta que el sujeto no puede obtener uno nuevo durante un período de entre 6 meses y 5 años. Esta prohibición puede establecerse con carácter perpetuo, cuando sea de esperar que el plazo máximo no bastará para neutralizar el peligro que representa el sujeto. El Juez puede excluir de aquella prohibición determinadas clases de vehículos, cuando circunstancias especiales permitan creer que la finalidad de la medida no se pondrá así en peligro. La prohibición tendrá una duración mínima de 1 año cuando, antes de la

¹⁴ Los delitos de “intervención peligrosa en el tráfico vial” (§ 315 b), “puesta en peligro del tráfico vial” (§ 315 c), “conducción en estado de embriaguez” (§ 316), y “agresión con violencia a conductores” (§ 316a) están recogidos en la sección vigésimo octava del Código Penal, dedicada a los delitos de peligro público.

¹⁵ La distinción tiene significado para el derecho penal material (§§ 23 I, 30, 45 I, 241 CP), para el derecho procesal (§§ 140 I núm. 2, 153 a, 407 Ley Procesal Penal) y para la competencia de los Tribunales (§§ 25, 74 GVG).

¹⁶ El § 69 II añade que, por regla general, será considerado no apto para conducir un vehículo a motor el autor de alguno de los siguientes delitos menos graves: puesta en peligro del tráfico vial (§ 315c); conducción en estado de embriaguez (§ 316); alejamiento no permitido del lugar del accidente (§ 142), a pesar de que el autor sabía, o pudo saber, que el accidente ha producido la muerte o lesiones importantes de un hombre, o bien daños significativos en cosas ajenas; embriaguez total (§ 323a) referida a alguno de los hecho enumerados anteriormente.

comisión del hecho, el sujeto ya hubiera sido objeto de una prohibición semejante en los últimos tres años. Dentro de determinados límites, cuando existan razones para creer que el sujeto vuelve a ser apto para conducir vehículos a motor, el Juez podrá dejar sin efecto la prohibición antes de que se cumpla el plazo por el que se impuso.

Al aproximarse al *derecho penal del Reino Unido* debe tenerse presente que, junto a las leyes, está compuesto por el denominado *common law*, surgido y desarrollado a través de las decisiones de los Tribunales y de los trabajos de juristas eminentes. Ciertamente, la mayor parte del derecho penal inglés se encuentra actualmente en diversas disposiciones legales. Pero algunos de los delitos (v. gr. el asesinato [*murder*] y el homicidio [*manslaughter*]) se encuentran todavía regidos por el *common law*, sin que exista una definición legal. Y lo mismo sucede en relación con algunos de los presupuestos de la responsabilidad penal y de los conceptos básicos¹⁷. Las infracciones penales más importantes relacionadas con la circulación vial se encuentran previstas legalmente en la *Road Traffic Act* de 1988 (en adelante, RTA), y la regulación específica de sus consecuencias jurídicas se establece en la *Road Traffic Offenders Act* del mismo año (en adelante, RTOA)¹⁸. Ambas han sido modificadas con posterioridad, destacando, por su importancia, las reformas aprobadas en 1991 y, más recientemente, las modificaciones introducidas mediante la *Road Safety Act 2006*, que recibió el *Royal Assent* el 8 de noviembre de 2006. El contenido de aquellas leyes, aprobadas por el Parlamento británico,¹⁹ no se limita al establecimiento de los delitos más graves relacionados con la seguridad vial. Como tampoco puede afirmarse que toda la regulación legal relativa a la circulación vial se encuentra en aquellas normas²⁰. Otra cuestión que merece destacarse aquí es el amplísimo margen de maniobra que el legislador inglés concede a los jueces en la determinación de la pena²¹.

Atendiendo al órgano ante el que se juzgan y al procedimiento que se sigue, es tradicional plantear la siguiente clasificación de las infracciones penales previstas en el derecho inglés: aquellas que se juzgan con acusación ante un jurado en la *Crown Court*, aquellas que se juzgan con un procedimiento abreviado ante Magistrados con poderes limitados en cuanto a la condena, y aquellas cuya gravedad puede variar según las circunstancias concurrentes, y que pueden juzgarse de las dos formas apuntadas.²²

¹⁷ Ver, p. ej., A. ASHWORTH (2006, p. 7).

¹⁸ La legislación vigente relacionada con la circulación vial puede consultarse en P. WALLIS (2005, tomo 2). El primer tomo de esta obra contiene un estudio doctrinal, con numerosas referencias jurisprudenciales, de las infracciones más importantes y sus consecuencias jurídicas.

¹⁹ Alguna de las disposiciones de aquellas leyes no rigen en Escocia; ver, p. ej., sec. 4(8) RTA. La mayoría tampoco rigen en Irlanda del Norte; ver, al respecto, sec. 197(3) RTA, sec. 99(7) RTOA.

²⁰ Ver también, sin ánimo de ser exhaustivo, *Public Passenger Vehicles Act 1981, Road Traffic Regulation Act 1984, Transport Act 1968, Highway Code, Traffic Management Act 2004*.

²¹ Al respecto, ver, p. ej., P. WALLIS (2005, tomo 1, pp. 403 y ss., 463 y ss., 1071 y ss.).

²² En relación con esta distinción, ver, p. ej., J. HERRING (2005, p. 40).

2. Los delitos de homicidio y lesiones

En el ámbito de los delitos de homicidio y lesiones, las diferencias más notables de la legislación de los países que acabamos de mencionar guardan relación con los siguientes aspectos, que analizamos separadamente: a) Regulación específica de los supuestos en los que el homicidio y las lesiones imprudentes se producen en el ámbito de la circulación vial; b) Incriminación de la tentativa, admisibilidad de la tentativa con dolo eventual, y diferencias entre su marco penal y el de los delitos consumados; c) Regulación específica de los supuestos en los que se produce una pluralidad de resultados de muerte y/o lesiones, y que desplaza la regulación general del concurso de delitos; d) Regulación específica de la relación concursal entre los delitos de lesión (homicidio y lesiones) y los de peligro (o contra la seguridad en el tráfico), que desplaza el régimen general del concurso de leyes o delitos.

2.1. ¿Regulación específica del homicidio y las lesiones imprudentes?

Como se acaba de indicar, la primera de las diferencias que se advierte en el ámbito de los delitos de homicidio y lesiones, se refiere a la previsión o no de una regulación específica para los supuestos en los que aquellos delitos se producen imprudentemente en el ámbito de la circulación vial (normalmente se hace referencia a la infracción de las normas de seguridad vial). Al respecto, lo primero que conviene subrayar es que, cuando existe, tal regulación específica se refiere, exclusivamente, al homicidio y las lesiones *imprudentes*.

En *Italia* los arts. 589 y 590 CP elevan el límite mínimo de la pena del homicidio y de las lesiones imprudentes graves o muy graves, cuando el hecho se realiza con violación de las normas sobre la disciplina de la circulación en la vía pública.²³ Además, de acuerdo con el art. 222 CS, en los delitos de lesiones imprudentes que supongan la infracción de las normas previstas en el CS, junto con las sanciones pecuniarias que correspondan, se impondrá la suspensión del permiso de conducir, con una duración de 15 días a 3 meses, salvo que se trate de lesiones graves o muy graves; en este caso la suspensión tendrá una duración de hasta 2 años. En los casos de homicidio imprudente, la suspensión será de hasta 4 años.²⁴ El legislador italiano también ha previsto la revocación del

²³ La diferencia de los marcos penales previstos en el art. 590 CP para las lesiones imprudentes, en función de si el hecho se realiza o no con violación de las normas sobre la disciplina de la circulación en la vía pública, no se mantiene en el art. 52.2 del Decreto Legislativo de 28 de agosto de 2000, núm. 274, que sustituye las penas previstas en el art. 590 CP para la mayoría de los supuestos de lesiones imprudentes. Sobre esta cuestión, ver, p. ej., E. MARINUCCI, E. DOLCINI (2006, pp. 480-482).

²⁴ El art. 222 CS ha sido recientemente modificado, mediante la Ley de 21 de febrero de 2006, núm. 102, sobre disposiciones en materia de consecuencias derivadas de incidentes en la vía pública.

permiso de conducir para determinados supuestos.²⁵ Estas sanciones se impondrán aunque la pena impuesta en la condena se suspenda condicionalmente (art. 224 CS). A su vez, el art. 224 bis CS prevé que, al imponerse la pena de reclusión, el Juez también puede imponer la sanción administrativa accesoria del trabajo de utilidad pública.²⁶

Por otra parte, en los arts. 9 bis y 9 ter CS se prevé un régimen especial para los casos en que el resultado de muerte o lesiones se produce en el contexto de competiciones o carreras de velocidad.²⁷

Concretamente, en relación con el *homicidio imprudente*, el art. 589 CP dispone: “Cualquiera que ocasione por culpa la muerte de una persona será castigado con reclusión de seis meses a cinco años. [./.] Si el hecho se ha cometido con infracción de las normas sobre la disciplina de la circulación vial o de aquellas para la prevención de los accidentes de trabajo, la pena será de reclusión de dos a cinco años. [./.] En el caso de muerte de diversas personas, o bien de muerte de una o más personas y lesiones de una o varias personas, se impondrá la pena que debería imponerse por la más grave de las infracciones cometidas, aumentada hasta el triple, pero sin que la pena pueda superar los doce años”.²⁸

En el art. 61 CP se considera como circunstancia agravante genérica el hecho de actuar con imprudencia consciente.²⁹ Por otra parte, aunque el CP italiano no distingue expresamente entre los delitos realizados con imprudencia grave y los que se realizan con imprudencia leve, el art. 133 establece expresamente que, al determinar la pena, el Juez deberá tener en cuenta el grado de la imprudencia.³⁰

²⁵ Concretamente, desde su reciente introducción (mediante el DL 30-6-2005, núm. 115), el art. 130 bis CS prevé la revocación del permiso de conducir en los supuestos en que el conductor “haya incurrido en la violación de una de las normas de comportamiento indicadas o reprendidas en el título V, provocando la muerte de otra persona, cuando la mencionada violación se haya cometido en estado de embriaguez, o cuando de las comprobaciones previstas en los números 4 o 5 del art. 186 resulte un valor correspondiente a una tasa de alcohol igual o superior al doble del valor indicado en el número 9 de aquel precepto, en el sentido del art. 92 del Código Penal, o bien bajo los efectos de sustancias estupefacientes, en el sentido del art. 93 del Código Penal”.

Además, de acuerdo con el art. 222.3 CS, podrá imponerse la revocación en los casos de reincidencia reiterada verificada dentro de un periodo de 5 años desde la fecha de la condena definitiva por la primera infracción.

²⁶ La posibilidad de imponer esta sanción administrativa accesoria en estos casos se ha introducido mediante la mencionada Ley de 21 de febrero de 2006, núm. 102.

²⁷ En relación con la regulación de los arts. 9 bis y 9 ter, ver G. PROTOSPATARO (2006, pp. 452 y ss).

²⁸ El art. 589 CP también se ha modificado mediante la Ley de 21 de febrero de 2006, núm. 102.

La imprudencia se define en el art. 43 CP, que dispone que el delito “es culposo o contra la intención cuando el resultado, aunque haya sido previsto, no es querido por el agente y se verifica a causa de negligencia o imprudencia o impericia, o bien por inobservancia de leyes, reglamentos, órdenes o disposiciones”.

²⁹ En relación con la eficacia de la concurrencia de circunstancias atenuantes y/o agravantes genéricas en la determinación de la pena, ver arts. 63 a 69 CP. Con carácter general, para los casos en los que concurre una única circunstancia agravante, el art. 64 CP dispone que la pena podrá aumentarse hasta un tercio de su cuantía.

³⁰ En relación con estas cuestiones, ver, p. ej. E. MARINUCCI, E. DOLCINI (2006, pp. 280-281).

El art. 9 bis.2 CS establece: “Si del desarrollo de la competición [deportiva de velocidad con vehículos a motor organizada sin autorización] deriva, de algún modo, la muerte de una o más personas, se impondrá la pena de reclusión de seis a doce años; si deriva una lesión personal la pena es de reclusión de tres a seis años”. A su vez, el art. 9 bis.3 dispone: “Las penas indicadas en los puntos 1 y 2 se aumentarán hasta un año si las manifestaciones son organizadas con fines de lucro o con el fin de practicar o de consentir apuestas clandestinas, o bien si en la competición participan menores de dieciocho años”. El art. 9 bis.5 dispone que, en relación con aquellos que hayan intervenido en la competición, la comprobación del delito dará lugar a la sanción administrativa accesoria de suspensión del permiso de 1 a 3 años, en el sentido del Capítulo II, Sección II, del Título VI. El permiso se revocará siempre si del desarrollo de la competición han derivado lesiones personales graves o gravísimas o la muerte de una o más personas.

Sin que sea fácil delimitar esta conducta de la descrita en el art. 9 bis, el art. 9 ter.1 CS dispone: “Fuera de los casos previstos en el art. 9 bis, si alguien realiza una carrera de velocidad con vehículos a motor, será castigado con reclusión de 6 meses a un año y multa de 5.000 a 20.000 euros”. La reclusión será de 6 a 10 años cuando se produzca la muerte de una o más personas, y de 2 a 5 años cuando se deriven lesiones personales (art. 9 ter.2). La realización de este delito también comporta la sanción administrativa accesoria de suspensión o revocación del permiso de conducir.³¹

En *Francia* también existe un régimen especial para los supuestos de homicidio o lesiones graves imprudentes cometidos por conductores³². En los arts. 221-6-1, 222-19-1 y 222-20-1 CP se eleva, con carácter general, el límite máximo de la pena del homicidio y las lesiones imprudentes, y se prevé la posibilidad de una segunda elevación cuando concurren determinadas circunstancias (v. gr. violación manifiestamente deliberada de una obligación especial de seguridad o de prudencia prevista en la ley o el reglamento; conducción bajo la influencia del alcohol u otras drogas; negativa a someterse a las pruebas previstas para comprobar el consumo de drogas o la existencia de un estado alcohólico; conducción sin permiso o con permiso anulado, invalidado, suspendido o retenido; conducción sobrepasando en 50 km/h o más la velocidad autorizada; continuación de la marcha tras la colisión). La pena de prisión del homicidio imprudente puede llegar a los 10 años, y la de las lesiones imprudentes puede llegar a los 7 años. Además, el legislador francés ha previsto un régimen específico en relación con determinadas penas complementarias (arts. 221-8 y 222-44 CP). En algún supuesto, aquellas agravaciones permiten imponer una pena más grave cuando el resultado se

³¹ La delimitación de las conductas delictivas descritas en los arts. 9 bis y 9 ter CS se ve dificultada por la previsión en el art. 9.8, como *infracción administrativa*, de la conducta consistente en organizar, fuera de los supuestos previstos en aquellos artículos, una competición deportiva de las indicadas en el art. 9 sin estar autorizado del modo aquí previsto. Finalmente, en el art. 9.9 se establece una *sanción administrativa* de multa en cuantía inferior a la prevista en el art. 9.8, para “aquel que no obedece las obligaciones, prohibiciones o limitaciones a las que el presente artículo subordina la realización de una competición deportiva y que resultan de la correspondiente autorización”. En relación con las normas *generales* de comportamiento relativas a la velocidad, ver arts. 141 y 142 CS, y su desarrollo reglamentario. Debe destacarse la prohibición general de realizar carreras de velocidad recogida en el art. 141.5 CS, y la sanción administrativa de multa prevista en el art. 141.9 CS para los casos en los que se viola la prohibición del art. 141.5, sin que se trate de los casos previstos en los arts. 9 bis y 9 ter. Los límites de velocidad y las correspondientes infracciones y sanciones se encuentran en el art. 142 CS.

³² Cfr. arts. 221-6, 221-6-1, 221-8, 221-9, 221-10, 222-19, 222-19-1, 222-20, 222-20-1, 222-44, R 622-1, R 625-2, 625-3 CP.

produce imprudentemente por parte de un conductor, que cuando se produce dolosamente³³. La severidad en el tratamiento de los homicidios y las lesiones imprudentes cometidos por el conductor de un vehículo terrestre a motor contrasta con los marcos penales que se prevén para alguno de los supuestos en los que la misma conducta no llega a producir aquel resultado³⁴.

Concretamente, en relación con el *homicidio imprudente*, el art. 221-6-1 CP (reproducido en el art. L 232-1 CR) dispone: “Cuando la torpeza, imprudencia, descuido, negligencia o incumplimiento de una obligación de seguridad o prudencia impuesta legal o reglamentariamente, previstos en el art. 221-6, se cometan por el conductor de un vehículo terrestre a motor, el homicidio involuntario está castigado con cinco años de prisión y 75.000 euros de multa. [./.] Las penas se elevarán a siete años de prisión y 100.000 euros de multa cuando: 1º El conductor ha cometido una violación manifiestamente deliberada de una obligación especial de seguridad o de prudencia prevista por la ley o el reglamento, y distinta de las mencionadas a continuación; 2º El conductor se encuentra en estado de embriaguez manifiesta o bajo la influencia de un estado alcohólico caracterizado por una concentración de alcohol en la sangre o en el aire espirado igual o superior a los índices fijados por las disposiciones legales o reglamentarias del Código de Circulación, o se haya negado a someterse a las verificaciones previstas por este Código y destinadas a establecer la existencia de un estado alcohólico; 3º Resulte de un análisis de sangre que el conductor había hecho uso de sustancias o plantas clasificadas como estupefacientes, o se haya negado a someterse a las verificaciones previstas por el Código de Circulación destinadas a establecer si conducía habiendo hecho uso de estupefacientes; 4º El conductor no fuera titular del permiso de conducir exigido por la ley o el reglamento, o su permiso hubiera sido anulado, invalidado, suspendido o retenido; 5º El conductor haya sobrepasado en 50 km/h o más la velocidad máxima autorizada; 6º El conductor, a sabiendas de que acaba de causar u ocasionar un accidente, no se hubiera detenido y tratara así de sustraerse a la responsabilidad penal o civil en que hubiera podido incurrir. [./.] Las penas se elevarán a diez años de prisión y 150.000 euros de multa cuando el homicidio involuntario se haya cometido con dos o más de las circunstancias mencionadas en el número 1º y siguientes del presente artículo”.³⁵

El art. 221-8 CP (reproducido también en el art. 232-1 CR) establece: “Las personas físicas culpables de las infracciones previstas en el presente capítulo incurrirán igualmente en las siguientes penas complementarias: 1º La prohibición, conforme a las modalidades previstas en el artículo 131-27 CP, de ejercer la actividad profesional o social en cuyo ejercicio o con ocasión de la cual se ha cometido la infracción; [...]; 3º La suspensión del permiso de conducir, durante un periodo máximo de cinco años, que puede limitarse a la conducción realizada al margen de la actividad profesional; en los casos previstos por el art. 221-6-1 CP, la suspensión del permiso de conducir no puede ir acompañada de suspensión condicional (*sursis*) ni siquiera parcialmente, ni puede verse limitada a la conducción realizada al margen de la actividad profesional; en los casos previstos por los números 1 a 6 y el último párrafo del art. 221-6-1 CP, la duración de esta suspensión es de hasta diez años; 4º La anulación del permiso de conducir con prohibición de solicitar la emisión de un nuevo permiso hasta un máximo de cinco años. [...] 7º En los casos previstos en el art. 221-6-1 CP, la

³³ Cfr. arts. 222-11, 222-19-1 y 222-20-1 CP.

³⁴ Ver *infra*.

³⁵ Con carácter general, en el art. 221-6 CP se castiga el homicidio imprudente con 3 años de prisión y 45.000 euros de multa, y con penas de 5 años de prisión y 75.000 euros de multa “en caso de violación manifiestamente deliberada de una obligación especial de seguridad o de prudencia impuesta por la ley o el reglamento”.

prohibición de conducir ciertos vehículos terrestres a motor, incluidos aquellos para cuya conducción no se exige permiso de conducir, durante un periodo máximo de cinco años; 8º En los casos previstos en el art. 221-6-1 CP, la obligación de realizar, a costa del condenado, una estancia de sensibilización por la seguridad vial; 9º En los casos previstos en el art. 221-6-1 CP, la inmovilización, por el máximo de un año, del vehículo del que se haya servido el condenado para cometer la infracción, cuando sea el propietario; 10º En los casos previstos en el art. 221-6-1 CP, el comiso del vehículo del que el condenado se ha servido para cometer la infracción, cuando sea el propietario. [./.] Toda condena por los delitos previstos en los números 1 a 6 y el último párrafo del art. 221-6-1 CP da lugar, de pleno de derecho, a la anulación del permiso de conducir, con la prohibición de solicitar uno nuevo hasta un máximo de diez años. En caso de reincidencia, la duración de la prohibición llegará, de pleno derecho, a los diez años, y el Tribunal puede, mediante una decisión especialmente motivada, prever que tal interdicción sea definitiva”.

En el *Reino Unido*, la producción de la muerte de otra persona por conducción peligrosa (*causing death by dangerous driving*), se incrimina específicamente en la sec. 1 de la *Road Traffic Act 1988* (modificada en 1991). Se trata de un delito que siempre se juzgará en la *Crown Court*, y que actualmente tiene prevista una pena máxima de 14 años de prisión.³⁶ Además, salvo que concurren “razones especiales”, se impondrá una pena de inhabilitación para conducir durante un periodo mínimo de 2 años (3 años si existe una condena previa relevante), y hasta que el condenado no apruebe un examen de conducir.³⁷ En 1991 se introdujo en la sec. 3A RTA el delito de producción de la muerte de terceros por conducción descuidada relacionada con la influencia de bebidas alcohólicas y drogas (*causing death by careless driving when under influences of drink or drugs*), cuya definición ha sido modificada mediante la *Road Safety Act 2006*. También este delito se juzga siempre en la *Crown Court*, y tiene actualmente prevista una pena máxima de 14 años de prisión y/o una multa de cuantía ilimitada, así como la inhabilitación para conducir en los términos que se acaban de indicar³⁸.

Muy recientemente, la *Road Safety Act 2006* ha introducido en la sec. 2B RTA el delito de producción de la muerte por conducción descuidada o desconsiderada (*causing death by careless, or inconsiderate, driving*). Podrá juzgarse en la *Crown Court*, o bien de forma sumaria en la *Magistrates’ Court*. En el primer caso puede castigarse con prisión de hasta 5 años y/o multa de cuantía ilimitada. En el segundo caso comporta una multa máxima del nivel 5 (5.000 libras) y/o 12 meses de prisión (en Inglaterra y Gales) o 6 meses de prisión (en Escocia).

³⁶ La pena de prisión se elevó de 10 a 14 años en virtud de la *Criminal Justice Act 2003*. En un primer momento, la *Road Traffic Offenders Act 1988* preveía una pena de prisión de 5 años, que se elevó a 10 años mediante la *Criminal Justice Act 1993*.

Los supuestos en los que la muerte se produce mediante la conducción peligrosa de un vehículo hurtado, están específicamente previstos en la sección 12A de la *Theft Act 1968*, y se castigan también con una pena de prisión de hasta 14 años.

³⁷ Ver sec. 33 *Road Traffic Offenders Act 1988*, que remite a la Parte I del Catálogo 2 de la misma disposición. Sobre la regulación de la inhabilitación para conducir, ver secciones 34 a 40, 97 y 98 RTOA. Excepcionalmente, esta pena puede ser perpetua; al respecto, ver P. WALLIS (2005, tomo 1, pp. 474-476).

³⁸ La pena de prisión se elevó de 10 a 14 años en virtud de la *Criminal Justice Act 2003*.

Así mismo, la *Road Safety Act 2006* ha introducido en la sec. 3ZA RTA una regulación específica de los supuestos en los que quien produce la muerte es un conductor que carece de permiso, se le ha privado del derecho a conducir, o conduce sin contar con el correspondiente seguro (*causing death by driving: unlicensed, disqualified or uninsured drivers*).³⁹ Podrá juzgarse en la *Crown Court*, o bien de forma sumaria en la *Magistrates' Court*. En el primer caso puede castigarse con prisión de hasta 2 años y/o multa de cuantía ilimitada. En el segundo caso comporta una multa máxima del nivel 5 (5.000 libras) y/o 12 meses de prisión (en Inglaterra y Gales) o 6 meses de prisión (en Escocia).

La previsión de aquellas figuras delictivas no excluye la estimación de un delito de asesinato cuando el vehículo se utiliza intencionadamente como arma para producir la muerte. Y tampoco excluye que, en algunos casos, la muerte provocada imprudentemente por el conductor se castigue (más gravemente) como un delito de homicidio imprudente, en la modalidad de "*constructive manslaughter*" o "*gross negligence manslaughter*".⁴⁰ Sin embargo, la jurisprudencia ha entendido que las previsiones específicas de la *Road Traffic Act* hacen que la condena por un delito de homicidio imprudente se reserve para los casos muy graves, que comportan un riesgo muy alto de producción de la muerte, o bien para los supuestos en los que la conducción no se produce en una carretera o lugar público. También se admite la posibilidad de apreciar un delito de homicidio en los casos en los que la muerte no se produce por la forma de conducir, sino por la omisión de socorro del conductor.⁴¹

En cuanto a la producción de un resultado de lesiones, debe destacarse que en la RTA no se prevé expresamente tal hipótesis. Sin embargo, y a pesar de que el delito de conducción peligrosa no exige la producción de lesiones, también es aplicable en estos casos. Por ello, será excepcional que la acusación recurra al delito de producción de lesiones por conducción furibunda o arbitraria (*causing bodily harm by furious or wanton driving*), previsto en la sección 35 de la *Offences Against the Person Act 1861*, y que también puede sancionarse con 2 años de prisión, pero por el cual no puede imponerse una pena de inhabilitación para conducir.⁴²

³⁹ En relación con los límites de este delito, ver p. ej. S. COOPER, M. ORME (2006, pp. 30-31).

⁴⁰ El *constructive manslaughter* es un delito de *common law*, que consiste en la producción de la muerte por la realización de un acto antijurídico (en principio, un acto delictivo) y peligroso; se trata, por lo tanto, de una figura similar al homicidio preterintencional.

⁴¹ Al respecto, ver, p. ej., P. WALLIS (2005, tomo 1, pp. 429-430); A. ASHWORTH (2006, pp. 299-301). Ver también las indicaciones contenidas en la web del [Crown Prosecutors Service](#).

⁴² Así lo destaca en sus instrucciones el *Crown Prosecutors Service*, partiendo de la *Home Office Circular 46/1983*. Ver también P. WALLIS (2005, tomo 1, pp. 454-455).

Concretamente, la sec. 1 RTA dispone: “Una persona que cause la muerte de otra persona conduciendo peligrosamente un vehículo propulsado mecánicamente en una carretera u otro lugar público, es culpable de un delito”.⁴³

La sec. 2B establece: “Una persona será culpable de un delito si causa la muerte de otra persona conduciendo un vehículo propulsado mecánicamente en la carretera u otro lugar público, sin el debido cuidado y atención, o sin una razonable consideración por las otras personas que usan la carretera o el lugar”.

La sec. 3A establece: “(1) Una persona será culpable de un delito si causa la muerte de otra persona conduciendo un vehículo propulsado mecánicamente en la carretera u otro lugar público, sin el debido cuidado y atención, o sin una razonable consideración por las otras personas que usan la carretera o el lugar, y (a) en el momento de conducir, es incapaz de hacerlo, debido a la bebida o las drogas (*he is, at the time when he is driving, unfit to drive through drink or drugs*), o (b) ha consumido tanto alcohol que la proporción del mismo en el aire espirado, sangre u orina excede, en ese momento, el límite prescrito⁴⁴, o (c) habiendo sido requerido, dentro de las 18 horas siguientes, para suministrar una muestra en cumplimiento de la sección 7 de esta Ley, se negara a hacerlo sin una excusa razonable⁴⁵, o (d) habiendo sido requerido por la policía para autorizar el análisis en el laboratorio de una muestra de su sangre obtenida conforme a lo dispuesto en la sección 7A de esta Ley, se negara a hacerlo sin una excusa razonable.

(2) A los efectos de esta sección, una persona debe ser considerada incapaz de conducir, en cualquier momento, cuando tiene afectada su habilidad para conducir correctamente (*when his ability to drive properly is impaired*)”.

(3) La anterior subsección (1)(b), (c) y (d) no es aplicable en relación con aquel que conduzca un vehículo propulsado mecánicamente distinto de un vehículo a motor”.

La sec. 3ZA dispone: “Una persona será culpable del delito previsto en esta sección si causa la muerte de otra persona al conducir un vehículo a motor en una carretera y, en el momento de conducir, realiza un delito de los previstos en

(a) la sección 87(1) de esta Ley (conducir de forma distinta a lo que resulta acorde con la licencia), (b) sección 103(1)(b) de esta Ley (conducir mientras dura la inhabilitación) o (c) sección 143 de esta Ley (usar un vehículo a motor mientras carece de seguro o no está asegurado contra riesgos a terceros)”.

⁴³ En relación con la definición legal de conducción peligrosa, que se incrimina también como delito autónomo de peligro en la sec. 2 RTA, y se define en la sec. 2A, ver *infra*.

⁴⁴ Conforme a lo dispuesto en el la sección 11(2) RTA, la referencia al “límite prescrito” en relación con la proporción de alcohol, debe entenderse como una remisión a las siguientes tasas: 35 microgramos de alcohol en 100 mililitros de aire espirado, 80 miligramos de alcohol en 100 mililitros de sangre, y 107 miligramos de alcohol en 100 mililitros de orina. Sin embargo, en relación con las tasas de alcohol en aire espirado, no se formula ninguna acusación pública cuando la tasa es inferior a 35 microgramos; así lo destaca en sus instrucciones el *Crown Prosecutors Service*, partiendo de la *Home Office Circular 46/1983*.

⁴⁵ Por lo que respecta al cumplimiento de los requerimientos dirigidos a averiguar la proporción de alcohol en el aire espirado o la sangre, la sección 11(3) RTA establece expresamente que sólo se entenderá que se ha proporcionado una muestra de aire cuando ésta permita realizar el test o el análisis correspondiente.

En *Alemania*, la singularidad del tratamiento del homicidio y las lesiones imprudentes (§§ 22 y 229 CP)⁴⁶ cometidas en el marco de la circulación vial se limita, en principio, a lo dispuesto en los §§ 44 y 69 CP, en relación con la privación del derecho a conducir. No se prevé específicamente un tipo agravado para todos los supuestos en los que las lesiones imprudentes se producen con infracción de las normas de circulación vial. Pero el límite máximo de la pena prevista para algunos delitos dolosos de peligro es superior al de las lesiones imprudentes, de modo que la concurrencia del delito de lesiones con alguno de aquellos delitos de peligro podrá comportar una pena más grave que la prevista para las lesiones imprudentes. Concretamente, cuando el delito de lesiones imprudentes se produzca en concurso ideal con el delito de intervención dolosa y peligrosa en el tráfico vial (§ 315b), o bien en concurso con el delito doloso de puesta en peligro del tráfico vial (§ 315c), la pena privativa de libertad podrá llegar hasta los 5 años, superado así el límite de los 3 años previsto con carácter general para las lesiones imprudentes en el § 229 CP.⁴⁷ Además, debe destacarse que el § 315b III CP prevé una pena más elevada (de 1 a 10 años de privación de libertad, o de 6 meses a 5 años en los casos menos graves) para los supuestos en los que, como consecuencia de una intervención dolosa y peligrosa en el tráfico vial, se produce imprudentemente una grave afectación de la salud, o bien la afectación de la salud de una gran cantidad de personas.

2.2. El castigo del homicidio y las lesiones intentadas

La mayoría de las muertes y lesiones que se producen en el ámbito de la circulación vial no son dolosas. Sin embargo, sí cabría entender que un número importante de aquellos resultados se produce con dolo eventual. Por otra parte, también sucede, en ocasiones, que el homicidio y las lesiones dolosas no llegan a consumarse. Por todo ello, hemos considerado oportuno exponer las diferencias que existen en el derecho comparado en relación con el castigo de la tentativa.

En la *legislación italiana*, junto con los delitos y contravenciones dolosos consumados, se castigan también los delitos intentados. Con carácter general y salvo cuando el delito consumado tenga prevista una pena de cadena perpetua, al autor del delito intentado se le impondrá la pena del delito consumado reducida entre uno y dos tercios (arts. 49 y 56 CP). Una parte de la doctrina y la

⁴⁶ Para el homicidio imprudente, § 222 CP prevé una pena privativa de libertad de hasta 5 años o multa. Las lesiones imprudentes se castigan en el § 229 CP con una pena privativa de libertad de hasta 3 años o multa.

Los supuestos en los que el homicidio imprudente se produce mediante una conducta realizada con dolo de lesionar (homicidio preterintencional) se contemplan específicamente en el § 227 CP. En el § 316a CP se prevé una pena más grave para los supuestos en los que la muerte se produce con imprudencia grave, mediante un ataque al conductor o al pasajero de un vehículo, aprovechando las especiales circunstancias del tráfico vial, y para cometer un robo con violencia o intimidación, un hurto o una extorsión violentos. El legislador alemán también ha previsto una regulación específica para los casos en los que el homicidio imprudente está directamente vinculado a una conducta de abandono cometida por parte de quien se encuentra en posición de garante (§ 221 III CP).

⁴⁷ En relación con los delitos de peligro previstos en los §§ 315b y 315c CP, ver *infra*.

jurisprudencia italianas consideran que la descripción legal de la tentativa que realiza el art. 56 CP impide apreciar un delito intentado realizado con dolo eventual⁴⁸.

En la *legislación penal francesa*, junto con los hechos consumados, con carácter general se castiga también la tentativa de los crímenes; la tentativa de los delitos se castiga cuando así lo prevé la ley expresamente (arts. 121-4 y 121-5 CP). El marco penal del crimen o delito intentado es el mismo que el de la infracción consumada.⁴⁹

Conviene recordar que, en Francia, la consideración del aspecto subjetivo de los hechos delictivos se basa en la distinción entre hechos realizados intencionadamente y hechos realizados imprudentemente, recogida en el art. 121-3 CP. Este punto de partida, y su desarrollo doctrinal, no coinciden necesariamente con la distinción entre hechos dolosos y hechos imprudentes que se realiza en el marco de la legislación penal española, alemana e italiana. Por otra parte, aquella situación ha llevado a que, en principio, se rechace en Francia la posibilidad de admitir que sea constitutiva de una tentativa punible la realización parcial del hecho típico con dolo eventual en relación con todos los elementos del tipo⁵⁰. Por lo tanto, en principio, la conducta consistente en poner en considerable peligro la vida de terceros, sin la intención de producir la muerte, pero aceptando esta posibilidad, sólo se castigará a través del correspondiente delito de peligro (arts. 223-1 y ss. CP), y no podrá castigarse como una tentativa de homicidio, lo que permitiría imponer una pena mucho más grave.

Una situación similar a la de Francia es la que existe en el *Reino Unido*, donde la *Criminal Attempts Act 1981* ofrece una definición general de la tentativa y la castiga en relación con aquellos delitos que pueden o deben juzgarse con acusación ante un jurado en la *Crown Court*.⁵¹ La referencia de la definición legal a la intención (*intent*) y la delimitación jurisprudencial de este elemento frente a la temeridad (*recklessness*), llevan a excluir el castigo de lo que podría entenderse como tentativa de homicidio o lesiones con dolo eventual.⁵²

⁴⁸ Concretamente, se entiende que el dolo eventual es incompatible con la exigencia legal de la realización de actos “dirigidos inequívocamente a cometer un delito”. Sobre esta cuestión, ver p. ej, E. MARINUCCI, E. DOLCINI (2006, pp. 344-345), destacando la división de la doctrina y la jurisprudencia, pero aceptando la tentativa con dolo eventual; G. LATTANZI (2004, p. 216-217), que sólo recoge sentencias que rechazan la tentativa con dolo eventual.

⁴⁹ Esto no significa necesariamente que la tentativa y la consumación se castiguen siempre igual, pues la ausencia del resultado podrá tenerse en cuenta por el Juez al determinar la pena (ver art. 132-24 CP).

⁵⁰ Ver, por ejemplo, P. CONTE, P. MAESTRE DU CHAMBON (2004, pp. 121, 193-194). Estos autores reconocen (*Op. cit.*, pp. 225-226) que, sin embargo, a veces la jurisprudencia condena por una infracción intencional a alguien que no ha querido el resultado, en base a que, al menos, al haber creado un riesgo deliberadamente, ha previsto o debía de haber previsto la posibilidad del resultado que finalmente se ha realizado.

⁵¹ La sección 1 de la *Criminal Attempts Act 1981* establece: “Si, con la intención de cometer un delito de aquellos a los que se aplica esta sección, una persona realiza un hecho que va más allá de la mera preparación de su comisión, es responsable de intentar cometer el delito”.

⁵² Ver, p. ej., J. HERRING (2005, pp. 85 y ss., 451 y ss).

En *Alemania*, los delitos graves intentados se castigan con carácter general, mientras que la tentativa de los delitos menos graves sólo se castiga cuando así lo establece expresamente el legislador en relación con cada uno de ellos (§ 23 I CP). Tanto la mayoría de la doctrina como la jurisprudencia alemanas admiten que, salvo que se oponga a ello la descripción legal concreta del correspondiente delito, el dolo del delito intentado puede ser un dolo eventual⁵³. En cuanto a la pena que corresponde al delito intentado, el § 23 II establece que la atenuación de la pena prevista para el delito consumado tendrá carácter facultativo en los casos de tentativa idónea⁵⁴. En los casos de tentativa inidónea, el § 23 III permite no imponer ninguna pena o atenuarla.

2.3. ¿Regulación específica de los supuestos en los que se produce una pluralidad de resultados de muerte y/o lesiones?

Otra de las características de los homicidios y las lesiones cometidos en el marco de la circulación vial consiste en que, a menudo, concurren con otras infracciones penales. Empezaremos exponiendo las distintas respuestas que el derecho comparado ofrece a los supuestos en los que se produce un concurso entre diversos delitos de homicidio y/o lesiones imprudentes, para analizar a continuación la regulación del concurso entre estos delitos y determinados delitos de peligro, más concretamente, los denominados delitos contra la seguridad del tráfico.

El *legislador italiano* ha optado por una regulación específica para el concurso ideal de homicidios y/o lesiones imprudentes, que puede resultar más favorable que la aplicación de las reglas generales previstas en los arts. 71 a 83 CP⁵⁵.

Concretamente, para los supuestos en los que se produce la muerte de diversas personas, o bien la muerte de una o varias y, además, lesiones en una o varias, el art. 589 CP dispone que se impondrá la pena que debería inflingirse por la más grave de las infracciones cometidas, aumentada hasta el triple, aunque no podrán superarse los 12 años de reclusión. Este régimen queda desplazado en los casos previstos en los arts. 9 bis.2 y 9 ter.2 CS.

Cuando se produzcan lesiones en varias personas, el art. 590 CP dispone que se impondrá la pena que debería inflingirse por la más grave de las infracciones cometidas, aumentada hasta el triple, aunque no

⁵³ Sobre esta cuestión, ver p. ej. H.-H. JESCHECK, T. WEIGEND (2002, p. 554, con referencias).

⁵⁴ Conviene destacar que el límite mínimo del marco penal del homicidio doloso (5 años de prisión) previsto en Alemania (§ 212 CP) es muy inferior al previsto en España.

⁵⁵ La regulación italiana del concurso de delitos distingue entre los supuestos de concurso real de delitos, y los casos de concurso ideal y delito continuado. En el primer caso, la determinación de la pena se hace con arreglo al principio de acumulación, si bien respetando ciertos límites. En los casos de concurso ideal y delito continuado, se impone la pena correspondiente al delito más grave aumentada hasta el triple, sin que pueda superarse el límite de la pena que correspondería imponer aplicando las reglas previstas para el concurso real (art. 81 CP).

podrán superarse los 5 años de reclusión⁵⁶. Este régimen general queda desplazado en los casos previstos en los arts. 9 bis.2 y 9 ter.2 CS.

En *Francia y Alemania* será de aplicación el régimen general del concurso de delitos previsto, respectivamente, en los arts. 132-2 y ss. CP francés⁵⁷, y en los §§ 52 a 55 CP alemán⁵⁸.

En *Inglaterra*, cuando se pone conscientemente en peligro a varias personas, o podría preverse la muerte de varias personas, su producción efectiva se considera como una circunstancia agravante del delito.⁵⁹

2.4. ¿Regulación específica de la relación concursal entre los delitos de homicidio o lesiones, y los delitos contra la seguridad en el tráfico?

Como hemos indicado ya, en *Italia*, con carecer general y de forma bastante ambigua, los arts. 589 y 590 CP *elevan* el límite mínimo del marco penal del homicidio y las lesiones imprudentes, “si el hecho se ha cometido con infracción de las normas sobre la disciplina de la circulación vial”. A su vez, en los arts. 9 bis y 9 ter CS se prevén específicamente los casos en los que el homicidio y/o las lesiones derivan de una competición no autorizada. La referencia en la descripción legal de los delitos de peligro a que el hecho no constituya un delito más grave⁶⁰, vendría a confirmar que el legislador italiano ha optado por la estimación de un concurso de leyes (principio de subsidiariedad).⁶¹

Al configurar como una modalidad agravada del homicidio y las lesiones imprudentes los supuestos en los que, además, concurren las circunstancias que definen determinados delitos de peligro, parece que también el *legislador francés* habría excluido la posibilidad de acudir al régimen general del concurso de delitos, que no permite llegar a imponer penas tan graves como las previstas en los arts. 221-6-1, 222-19-1 y 222-20-1 CP.

⁵⁶ Cuando, como sucederá en la mayoría de casos, el enjuiciamiento de las lesiones corresponda al Juez de Paz, las penas previstas en el Código Penal quedan sustituidas por las previstas en el art. 52 del Decreto Legislativo de 28 agosto de 2000, núm. 274.

⁵⁷ De acuerdo con esta regulación, se procederá a la acumulación de las penas correspondientes a los distintos delitos, respetando algunos límites (no podrán imponerse varias penas de la misma naturaleza, y la que se imponga vendrá limitada por el máximo legal más elevado).

⁵⁸ El § 52 no prevé con carácter imperativo una agravación de la pena prevista para el delito más grave en los casos de concurso ideal de delitos. Para los casos de concurso real de delitos, los §§ 53, 54 y 55 prevén la imposición de una pena conjunta.

⁵⁹ Ver P. WALLIS (2005, tomo 1, pp. 467-472).

⁶⁰ Cfr., por ejemplo, art. 186.2 CS.

⁶¹ Con carácter general, ver, p. ej., E. MARINUCCI, E. DOLCINI (2006, pp. 387-390). Cfr. G. PROTOSPATARO (2006, pp. 2214 y 2218, n. 22).

En el *Reino Unido* la comisión de una pluralidad de infracciones se considera como una circunstancia agravante⁶².

En *Alemania*, no hay una regulación específica para los supuestos que ahora analizamos, de modo que será de aplicación el régimen general. Por lo tanto, es posible apreciar un concurso entre un delito de lesión y otro de peligro, cuando la comisión de este último haya puesto en peligro bienes jurídicos distintos del que se ha visto lesionado⁶³. Por otra parte, conviene recordar que, el límite máximo de la pena prevista para algunos delitos dolosos de peligro, es superior al de las lesiones imprudentes, de modo que la concurrencia de ambos delitos podrá comportar una pena más grave que la prevista para las lesiones imprudentes.

3. Relevancia penal de la conducción tras el consumo de alcohol y/o de otras drogas

En todos los países cuya legislación estamos analizando, la conducción posterior al consumo de alcohol u otras drogas está prevista como delito autónomo cuando, además, concurren determinadas circunstancias. Las diferencias se refieren a la delimitación de las conductas típicas, y a sus consecuencias jurídicas. Al respecto, debe destacarse que en algunos países la severidad de las penas previstas para los delitos de homicidio y lesiones contrasta con la reacción prevista en el ámbito de los delitos de peligro, a menudo con la única excepción de las “alcoholemias”. Es lo que sucede en la legislación de Italia, Francia y el Reino Unido, donde se prevén penas mucho más graves que en España para los delitos de resultado y —con la excepción mencionada— sucede lo contrario en relación con los delitos de peligro.

En *Italia* el art. 186 CS incrimina la conducción en estado de embriaguez, añadiendo que, a tales efectos, se considera que el conductor se encuentra en estado de embriaguez cuando la tasa alcohólica es superior a 0,5 gr. por litro de sangre⁶⁴. La jurisprudencia ha declarado reiteradamente que el estado de embriaguez puede considerarse probado por medios distintos del análisis de aire espirado, como también ha señalado que el Juez puede, incluso, desatender el resultado reflejado por el etilómetro, siempre que su convicción se apoye en una motivación lógica y exhaustiva⁶⁵. Salvo que

⁶² Ver P. WALLIS (2005, tomo 1, pp. 467-472).

⁶³ Ver, p. ej., C. ROXIN 2003, § 33 n. m. 209).

⁶⁴ La referencia a esta tasa se introdujo en 2002.

⁶⁵ Ver la numerosa y reciente jurisprudencia citada en R. CHIAESE, R. PETRUCCI (2005, pp. 211-213); G. PROTOSPATARO (2006, pp. 2194 y ss.), con referencias a los pronunciamientos del Tribunal Constitucional italiano.

constituya un delito más grave, la negativa a someterse a las comprobaciones previstas en el propio art. 186 se castiga con las mismas penas que la conducción en estado de embriaguez (art. 186.7).⁶⁶

La conducción con alteración física o psíquica derivada del uso de sustancias estupefacientes o psicotrópicos se castiga en el art. 187 CS, que remite a las penas previstas en el art. 186.2. Este es también el castigo previsto en el art. 187.8 para el rechazo a la comprobación de si el conductor se encuentra bajo los efectos del uso de tales sustancias.⁶⁷

El art. 186 CS dispone: “1. Está prohibido conducir en estado de embriaguez como consecuencia del uso de bebidas alcohólicas. [./.] 2. Cuando el hecho no constituya un delito más grave, la conducción en estado de embriaguez se castiga con el arresto de hasta un mes y multa de 258 a 1.032 euros. Para la imposición de la pena es competente el Tribunal. La comprobación del delito comporta la sanción administrativa accesoria de la suspensión del permiso de 15 días a 3 meses, o bien de 1 a 6 meses cuando el mismo sujeto comete varias infracciones en el curso de un año, en el sentido del Capítulo II, Sección II, del Título VI. Cuando la violación se comete por el conductor de un autobús o de un vehículo de una masa total superior a 3,5 t., o bien de un conjunto de vehículos, con la sentencia condenatoria se dispondrá la revocación del permiso de conducir en el sentido del Capítulo II, Sección II del Título VI; en este caso, respecto a la retirada del permiso se aplicarán las disposiciones del art. 223 [...] 6. Cuando de las comprobaciones previstas en los puntos 4 o 5 [comprobación de la tasa de alcohol por parte de la policía o de la estructura sanitaria] resulte un valor correspondiente a una tasa alcohólica superior a 0,5 gramos por litro (g/l), el interesado se considera en estado de embriaguez a los fines de la aplicación de las sanciones previstas en el art. 186.2.”.

El art. 187 CS dispone: “1. Está prohibido conducir en condiciones de alteración física y psíquica derivada del uso de sustancias estupefacientes o psicotrópicos [...] 7. Salvo que el hecho constituya un delito más grave, cualquiera que conduzca en condiciones de alteración física y psíquica derivada del uso de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, será castigado con las sanciones del art. 186.2 [...]”.

También en *Francia* (arts. L 234-1 y 234-2 CR)⁶⁸ la incriminación genérica de la conducción en estado de embriaguez (manifiesta)⁶⁹ va acompañada de la incriminación de la conducción con determinadas

⁶⁶ La jurisprudencia italiana parece aceptar el concurso de delitos entre las infracciones descritas en los arts. 186.2 y 186.7 CS; ver, en este sentido, la Sentencia de Casación Penal de 2-7-97 (n. 6355), citada en R. CHIAESE, R. PETRUCCI (2005, p. 212).

⁶⁷ Sin embargo, la jurisprudencia italiana ha considerado que la sanción administrativa accesoria de suspensión del permiso de conducir sólo es aplicable al delito de conducción bajo la influencia de sustancias estupefacientes, y no a la negativa a someterse a las comprobaciones médicas previstas para cuando hay razones para sospechar que el conductor se encuentra en aquella situación; ver la Sentencia de Casación Penal de 14-2-03 (n. 7339), citada en R. CHIAESE, R. PETRUCCI (2005, p. 218).

⁶⁸ La última modificación de estos preceptos se produjo mediante la Ley núm. 2003-495, de 12 de junio de 2003.

⁶⁹ La jurisprudencia francesa identifica la embriaguez manifiesta con aquellos supuestos en los que el propio conductor muestra síntomas de embriaguez (aliento con olor a alcohol, manifestaciones incoherentes, dificultades para guardar el equilibrio, etc), sin exigir que la embriaguez se manifieste también y necesariamente en la conducción. Ver P. COUVROT, M. MASSE (2006, pp. 136-137).

tasas de impregnación alcohólica (a partir de 0,8 gr./l sangre o 0,4 mgr./l aire espirado)⁷⁰. Las mismas penas principales y complementarias están previstas en el art. L 234-8 CR para la negativa a someterse a las comprobaciones destinadas a corroborar el consumo de alcohol (previstas en los arts. L 234-4 a 6 CR), o bien a las pruebas preventivas sobre la impregnación alcohólica por aire espirado (previstas en el art. L 234-9 CR)⁷¹.

La conducción tras el consumo de estupefacientes se castiga en el art. L 235-1 CR, elevándose las penas cuando, además, se detecte una concentración de alcohol igual o superior a las tasas fijadas por las disposiciones legales o reglamentarias (esto es, las tasas que determinan la presencia de un delito o de una mera contravención). De acuerdo con el art. L 235-3 CR, se impondrán las mismas penas a quien rechace someterse a las comprobaciones para determinar el consumo de sustancias o plantas clasificadas como estupefacientes (previstas en el art. L 235-2).

Concretamente, el art. L 234-1 CR dispone: “I. Incluso en ausencia de todo signo de embriaguez manifiesta, el hecho de conducir un vehículo bajo la influencia de un estado alcohólico (*conduire un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique*) caracterizado por una concentración de alcohol en la sangre igual o superior a 0,80 gramos por litro, o bien por una concentración de alcohol en el aire espirado igual o superior a 0,40 miligramos por litro, se castiga con dos años de prisión y multa de 4.500 euros. [./.] II. El hecho de conducir un vehículo en estado de embriaguez manifiesta se castiga con las mismas penas. [./.] III. En los casos previstos en I y II de este artículo, puede prescribirse la inmovilización, dentro de las condiciones previstas en los artículos L 325 a L 325-3. [./.] IV. Estos delitos dan lugar, de pleno derecho, a la reducción de la mitad del número máximo de puntos del permiso de conducir. [./.] V. Las disposiciones del presente artículo son aplicables al acompañante de quien aprende a conducir”.

Por su parte, el art. L 234-2 CR prevé las penas complementarias siguientes⁷²: a) Suspensión del permiso de conducir, durante un periodo máximo de tres años, no pudiendo limitarse dicha suspensión a la conducción realizada al margen de la actividad profesional, ni ir acompañada de suspensión condicional, ni siquiera parcial; b) Anulación del permiso de conducir, con la prohibición de solicitar la expedición de uno nuevo durante un máximo de tres años; c) Trabajos de interés general según las modalidades previstas en el art. 131-8 CP y según las condiciones previstas en los arts. 131-22 a 131-24 CP y en el art. 20-5 de la *Ordonnance* nº 45-174 de 2 febrero 1945 relativa a la infancia delincuente; d) Pena de días-multa, en las condiciones fijadas en los arts. 131-5 y 131-25 CP; e) Prohibición de conducir ciertos vehículos terrestres a motor, incluidos aquellos para cuya conducción no se exige permiso de conducir, por un periodo con una duración máxima

⁷⁰ En el art. R 234-1 CR se castiga con una pena más leve la conducción de un vehículo de transporte con tasas de alcohol inferiores a las previstas en el art. L 234-1 CR e iguales o superiores a 0,2 gr./l. sangre o 0,1 mgr./l. aire espirado, así como la conducción de otras categorías de vehículos con tasas iguales o superiores a 0,5 gr./l sangre, o 0,25 mgr./l aire espirado. La pena de estos supuestos es la multa prevista para las contravenciones de 4ª clase: hasta 750 euros. Se impondrá también la pena complementaria de suspensión del permiso de conducir por un máximo de tres años, pudiendo limitarse a la conducción independiente de la actividad profesional.

⁷¹ Las penas de prisión son muy superiores a las previstas en el art. L 233-1 para los supuestos de desobediencia relacionados con la circulación de vehículos a motor.

⁷² En relación con los supuestos de reincidencia, ver art. L 234-12 CR.

de cinco años; f) Obligación de realizar, a costa del condenado, una estancia de sensibilización por la seguridad vial.

El art. L 235-1 CR dispone: “I. Toda persona que conduzca un vehículo, o que acompañe a quien aprende a conducir, cuando resulte de un análisis sanguíneo que ha consumido sustancias o plantas clasificadas como estupefacientes, será castigada con dos años de prisión y multa de 4.500 euros [./.] Si la persona también se encuentra bajo los efectos de un estado alcohólico caracterizado por una concentración de alcohol en sangre o en el aire espirado igual o superior a las tasas fijadas por las disposiciones legales o reglamentarias del presente Código, las penas llegarán a los tres años de prisión y 9.000 euros de multa”. También se prevé la imposición de las penas complementarias contempladas en el art. L 234-2 CR.⁷³ Además, podrá prescribirse la inmovilización del vehículo, y se producirá, de pleno derecho, la reducción de la mitad del número máximo de puntos del permiso de conducir.

En *Alemania*, la conducción sin la seguridad necesaria, como consecuencia de la ingestión de bebidas alcohólicas u otras sustancias embriagadoras, se incrimina en los §§ 315c y 316 CP, que no contienen ninguna referencia expresa a tasas de alcoholemia. En lo que aquí interesa, la delimitación de ambos párrafos viene determinada por la producción o no de un resultado de peligro para la integridad física, la vida de otra persona, o cosas ajenas de un valor significativo. Es en el ámbito de las infracciones administrativas donde se hace referencia expresa a determinadas tasas de alcohol. Concretamente, el § 24a de la Ley del Tráfico Vial prevé, como infracción administrativa, castigada con una multa de hasta 1.500 euros, la conducción en el tráfico vial, dolosa o imprudente, de un vehículo a motor con 0,25 o más mg. de alcohol por litro de aire espirado, o con 0,5 gr. o más por litro de sangre, o con una cantidad de alcohol en el cuerpo que lleva a tales concentraciones, o bien bajo los efectos de determinadas sustancias embriagadoras que se mencionan en un Anexo de aquél párrafo. Se entiende que se producen los efectos de tales sustancias cuando se comprueba su presencia en la sangre⁷⁴. Respecto a la medición de la tasa de alcohol en aire espirado, debe destacarse que la legislación alemana no prevé la posibilidad de forzar la colaboración del conductor, que sólo viene obligado a soportar la oportuna extracción de sangre, en los términos previstos en el § 81a de la Ley de Enjuiciamiento Criminal (*Strafprozeßordnung*).⁷⁵

⁷³ En relación con los supuestos de reincidencia, ver art. L 235-4 CR.

⁷⁴ Concretamente, el § 24a de la Ley del Tráfico Vial dispone: “(1) Actúa antijurídicamente quien conduce un automóvil en el tráfico vial, a pesar de tener 0,25 mg. o más de alcohol por litro de aire espirado, o bien 0,5 gr. o más de alcohol por litro de sangre, o una cantidad de alcohol en el cuerpo que lleva a semejante concentración de alcohol en aire espirado o sangre [./.] (2) Actúa antijurídicamente quien conduce un automóvil en el tráfico vial, bajo la influencia de una de las sustancias embriagadoras mencionadas en el Anexo a este precepto. Existe semejante influencia cuando se comprueba la presencia en la sangre de una de las sustancias mencionadas en este Anexo. No rige la primera proposición cuando la sustancia procede de la ingestión, conforme a lo establecido, de un medicamento prescrito para un determinado caso de enfermedad [....]”. La tasa de alcoholemia se redujo de 0,8 a 0,5 gr./l de sangre mediante la Ley de 27 abril de 1998.

⁷⁵ Al respecto, ver HENTSCHEL (2005, § 24a StVG n. m. 16; § 81a StPO, ns.ms. 1, 4 y 5).

En relación con la aplicación de los §§ 316 y 315c CP, es necesario indicar aquí que la doctrina científica y jurisprudencial alemanas parecen coincidir en considerar que existirá una incapacidad absoluta para la conducción con seguridad — y, por lo tanto, debe apreciarse el delito previsto en el § 316 o, en su caso, el § 315c — a partir de la comprobación de una concentración de 1,1 gr. (1 gr. se considera el valor básico, al que se añade un margen de seguridad de 0,1 gr.), en el momento de la conducción o con posterioridad. En estos casos no se admite prueba en contrario, salvo en supuestos de extraordinaria tolerancia al alcohol derivada de una enfermedad.⁷⁶ Por debajo de aquella tasa y, en principio, a partir de una tasa de 0,3 gr., se entiende que debe acudir a otros indicios para apreciar la falta de capacidad de conducir.⁷⁷

En lo que aquí interesa, el § 315c CP dispone: “(1) Quien, en el tráfico vial,

1. conduce un vehículo, a pesar de que [./.] a) como consecuencia de la ingestión de bebidas alcohólicas u otras sustancias embriagadoras (*berauschender Mittel*), o [./.] b) como consecuencia de deficiencias físicas o mentales [./.] no está en situación de conducir el vehículo de forma segura, [...] y pone así en peligro la integridad física o la vida de otra persona o cosas ajenas de un valor significativo, será castigado con pena privativa de libertad de hasta cinco años o multa.

(2) La tentativa es punible en los casos del número 1 del apartado 1.

(3) Quien, en los casos del apartado 1, [./.] 1. causa imprudentemente el peligro, o [./.] 2. actúa imprudentemente y causa imprudentemente el peligro [./.] será castigado con pena privativa de libertad de hasta dos años o multa”.

El § 316 CP dispone: “(1) Quien conduzca un vehículo en el tráfico, a pesar de no estar en situación de conducirlo de forma segura, como consecuencia de la ingestión de bebidas alcohólicas u otras sustancias embriagadoras, será castigado con una pena privativa de libertad de hasta un año o multa, salvo que el hecho esté contemplado en el § 315a o en el § 315c [./.] (2) Quien realice el hecho imprudentemente también será castigado conforme al apartado 1”.⁷⁸

En el *Reino Unido*, junto con la incriminación genérica (sec. 4 RTA) de la conducción por parte de quien es incapaz de hacerlo correctamente, a causa de la bebida o la droga, se incrimina también la conducción cuando se superan determinadas tasas de impregnación alcohólica (sec. 5 RTA en relación con la sec. 11): 35 microgramos de alcohol en 100 mililitros de aire espirado, 80 miligramos

⁷⁶ Ver, p. ej., HENTSCHEL (2005, § 316 StGB, n.m. 11 y ss.); TRÖNDLE, FISCHER (2004, § 316 ns. ms. 6 y 6a).

⁷⁷ Ver, p. ej., HENTSCHEL (2005, § 316 StGB ns. ms. 15 y ss.); TRÖNDLE, FISCHER (2004, § 316 n. m. 7).

⁷⁸ De acuerdo con el § 47 CP alemán, en principio, la comisión del delito descrito en el § 316 se castigará con una pena de multa. La pena privativa de libertad de 6 meses a 1 año suele reservarse para los reincidentes. Normalmente, la comisión de aquel delito comporta la retirada del permiso de conducir (§ 69 II); cuando, excepcionalmente, no se produce la retirada del permiso, lo habitual será imponer la pena accesoria de prohibición de conducir (§ 44 I). Sobre estas cuestiones, ver, p. ej., TRÖNDLE, FISCHER (2004, § 316a, ns. ms. 11, 11a, 11b y 11c).

de alcohol en 100 mililitros de sangre, y 107 miligramos de alcohol en 100 mililitros de orina⁷⁹. La singularidad de esta regulación radica en que no sólo se castiga la conducción. Con la misma pena se incrimina también el mero intento de conducir en tales circunstancias y, con una pena con un límite máximo inferior, se incrimina a quien se encuentra a cargo de un vehículo propulsado mecánicamente, salvo que se pruebe que no es posible que condujera mientras era incapaz de hacerlo debido al consumo de alcohol u otras drogas o superaba las tasas indicadas⁸⁰. La conducción y el intento de conducir (secs. 4(1) y 5(1)(a) RTA) sólo se pueden juzgar de forma sumaria en la *Magistrates' Court*, y tienen prevista en la RTOA una pena de prisión con una duración máxima de 6 meses y/o multa que no exceda del nivel 5 (5.000 libras). Salvo que concurren razones especiales, se impondrá, también, una pena de inhabilitación para conducir durante, al menos, 1 año. El hecho de estar a cargo de un vehículo propulsado mecánicamente en las circunstancias apuntadas (secs. 4(2) y 5(1)(b) RTA) también se puede juzgar únicamente de forma sumaria en la *Magistrates' Court*. Tiene prevista una pena de prisión con una duración máxima de 3 meses y/o multa que no exceda del nivel 4 (2.500 libras). La pena de inhabilitación para conducir es aquí discrecional.

En la sec. 6 RTA se regulan los supuestos en los que la policía puede requerir la realización de un test preliminar de aire espirado (*breath test*), sobre las cualidades del requerido (*impairment test*), y sobre el consumo de drogas. La negativa inexcusable a colaborar en la práctica de un test preliminar tras el oportuno requerimiento, se castiga con una multa que no exceda del nivel 3 (1.000 libras), con la posibilidad de que se imponga también la inhabilitación para conducir. En la sec. 7 RTA se regulan los requerimientos que la policía puede formular en el curso de la investigación de las infracciones previstas en las secciones 3A, 4 y 5 RTA. La negativa inexcusable, tras el oportuno requerimiento, a proporcionar una muestra que pueda ser analizada, se incrimina en la sec. 7(6). En el caso de que la solicitud de la muestra guarde relación con la investigación de los delitos previstos en las secs. 4 y 5 se podrán imponer las mismas penas que si se hubiera comprobado su efectiva realización.

Concretamente, la sec. 4 RTA dispone: "(1) Es culpable de un delito la persona que, al conducir, o intentar conducir, un vehículo propulsado mecánicamente en una carretera u otro lugar público, es incapaz de hacerlo a causa de la bebida o la droga. (2) Sin perjuicio de la anterior subsección (1), cuando se está a cargo de un vehículo propulsado mecánicamente que se encuentra en la carretera u otro lugar público, es culpable

⁷⁹ La eficacia probatoria de las muestras de aire espirado, orina y/o sangre se regula en la sec. 15 RTA. Al respecto, ver, p. ej., P. WALLIS (2005, tomo 1, pp. 393-395). Excepcionalmente puede considerarse probado que, en el momento de la conducción, la proporción de alcohol era superior a la reflejada en el test; sobre esta cuestión, ver, p. ej. *Op. cit.*, tomo 1, pp. 334 a 338.

⁸⁰ Al determinar si existía tal posibilidad, el Tribunal puede prescindir de las lesiones que presente el sujeto y de los daños del vehículo. Por su parte, la jurisprudencia y la doctrina destacan que estar a cargo de un vehículo que se encuentra en la carretera o en un lugar público, no presupone encontrarse en estos lugares. Así sucede en supuestos en los que el encargado del vehículo es su propietario, quien lo posee legítimamente, o quien lo ha conducido recientemente. La condición de estar a cargo de un vehículo permite castigar momentos previos a aquellos en los que ya puede apreciarse un intento de conducir; al respecto, ver, por ejemplo, CARD, CROSS, JONES (2001, p. 524).

de un delito la persona que es incapaz de conducir, a causa de la bebida o la droga. (3) En relación con la anterior subsección (2), se considerará que una persona no ha estado a cargo de un vehículo propulsado mecánicamente, si prueba que, en el momento material, las circunstancias eran tales que no existía ninguna posibilidad de que lo estuviera conduciendo mientras permaneció incapaz de conducir a causa de la bebida o la droga [...] (5) A los efectos de esta sección, una persona deberá considerarse incapaz de conducir si su habilidad para conducir correctamente está afectada (*if his ability to drive properly is for the time being impaired*) [...]”.⁸¹

El contenido de la sec. 5 es el siguiente: “(1) Si una persona, después de consumir tanto alcohol como para que la proporción del mismo en su aire espirado, sangre u orina exceda del límite prescrito, (a) conduce o intenta conducir un vehículo de motor en una carretera u otro lugar público, o (b) está a cargo de un vehículo a motor en una carretera u otro lugar público, es culpable de un delito. (2) Es una defensa para la persona acusada del delito previsto en la anterior subsección (1)(b), probar que, en el momento en que se alega que cometió el delito, las circunstancias eran tales que no existía ninguna posibilidad de conducción del vehículo mientras la proporción de alcohol en su aire espirado, sangre u orina permanecía con posibilidades de superar el límite prescrito [...]”⁸²

4. Otros delitos contra la seguridad del tráfico

La incriminación de la conducción en supuestos distintos a los acabados de examinar presenta importantes diferencias en los países que venimos considerando. No en todos ellos existe un delito genérico de conducción imprudente, ni coinciden las modalidades específicas de conducción peligrosa que el legislador ha incriminado expresamente. Así mismo, existen diferencias en relación con la incriminación de la afectación de la seguridad vial mediante conductas distintas de la conducción, en cuanto a la relevancia de la comisión imprudente de los delitos de peligro, y en relación con la exigencia de la producción de un resultado de peligro concreto.

La *legislación penal italiana* no prevé un delito genérico de peligro para la vida o la salud, ni tampoco uno más específico de conducción temeraria. En el ámbito de la circulación, la mera puesta en peligro de la vida y/o la salud de las personas sólo es penalmente relevante cuando está relacionada con el consumo de alcohol, de otras drogas, con competiciones o carreras de velocidad no autorizadas (arts. 9 bis y 9 ter CS⁸³),⁸⁴ o bien cuando se trate del delito de atentado a la seguridad de los transportes públicos previsto en el art. 432 CP⁸⁵.

⁸¹ En la sec. 11 RTA se establece que, en las secciones 3A a 10, la referencia legal a “droga” incluye cualquier sustancia intoxicante distinta del alcohol.

⁸² En la sec. 11 RTA se establece que, en las secciones 3A a 10, la referencia legal al “límite prescrito” significa, según los casos: 35 microgramos de alcohol en 100 mililitros de aire espirado, 80 miligramos de alcohol en 100 mililitros de sangre, y 107 miligramos de alcohol en 100 mililitros de orina.

⁸³ Esta materia se reformó mediante la Ley 214/2003, de 1 de agosto. La regulación de los arts. 9 bis y 9 ter se completa con las infracciones administrativas previstas en los arts. 9.8 (organización, fuera de los supuestos previstos en los arts. 9 bis y 9 ter, de una competición deportiva de las indicadas en el art. 9 sin estar autorizado del modo aquí

Concretamente, el art. 9 bis.1 CS establece: “Salvo que el hecho constituya un delito más grave, si alguien organiza, promueve, dirige o de cualquier modo favorece una competición deportiva de velocidad con vehículos a motor sin estar autorizado en el sentido del art. 9, será castigado con reclusión de uno a tres años y multa de 25.000 a 100.000 euros. La misma pena se aplica a aquel que toma parte en la competición no autorizada”.⁸⁶

A su vez, el art. 9 bis.3 dispone: “Las penas indicadas en los puntos 1 y 2 se aumentarán hasta un año si las manifestaciones son organizadas con fines de lucro o con el fin de practicar o de consentir apuestas clandestinas, o bien si en la competición participan menores de dieciocho años”.

El art. 9 bis.5 dispone que, en relación con aquellos que hayan intervenido en la competición, la comprobación del delito dará lugar a la sanción administrativa accesoria de suspensión del permiso de uno a tres años, en el sentido del Capítulo II, Sección II, del Título VI. El permiso se revocará siempre si del desarrollo de la competición han derivado lesiones personales graves o gravísimas o la muerte de una o más personas. A su vez, se establece que con la sentencia condenatoria se dispondrá siempre la confiscación de

previsto) y 9.9 CS (desobediencia de las obligaciones, prohibiciones o limitaciones a las que el art. 9 subordina la realización de una competición deportiva y que resultan de la correspondiente autorización). En relación con las normas *generales* de comportamiento relativas a la velocidad, ver arts. 141 y 142 CS, y su desarrollo reglamentario. Debe destacarse la prohibición *general* de realizar carreras de velocidad recogida en el art. 141.5 CS, y la sanción administrativa de multa prevista en el art. 141.9 CS para los casos en los que se viola la prohibición del art. 141.5, sin que se trate de los casos previstos en los arts. 9 bis y 9 ter. Los límites de velocidad y las correspondientes infracciones y sanciones se encuentran en el art. 142 CS. Sobre la delimitación de las conductas previstas en los arts. 9.8, 9.9, 9 bis, 9 ter y 141.5, ver G. PROTOSPATARO (2006, pp. 452 y ss).

⁸⁴ El legislador italiano ha ido despenalizando numerosas modalidades concretas de conducción temeraria para convertirlas en infracciones administrativas, castigadas con cuantiosas multas (que en algunos casos llegan a los 6.774 euros) y la suspensión del permiso de conducir (que en algunos casos puede alcanzar una duración de hasta 24 meses); cfr., p. ej., arts. 142.9, 143.4 y 12, 148, 168.8 y 9, 176.19 y 20, 179.2, 2 bis y 3 CS. Concretamente, el Decreto Legislativo núm. 507, de 30 de diciembre de 1.999, desincrimó conductas como el cambio de sentido de la marcha, atravesar la medianera, circular en sentido contrario, o circular sin permiso. Al respecto, ver G. PROTOSPATARO (2006, pp. 1.512, 2.092-2.093, 2.886 y ss).

⁸⁵ El art. 432 CP dispone: “Quien, fuera de los casos previstos en los artículos precedentes, pone en peligro la seguridad de los transportes públicos por tierra, agua o aire, será castigado con la reclusión de uno a cinco años. [./.] Se impondrá la reclusión de tres meses a dos años a quien lance cuerpos contundentes o proyectiles contra vehículos en movimiento destinados al transporte público por tierra, agua o aire. [./.] Si del hecho deriva un desastre, la pena será de reclusión entre tres y diez años”.

Entre las contravenciones relativas a la integridad de las personas en los lugares de tránsito público o en las viviendas, el art. 673 CP tipifica la de *omisión de la colocación o retirada de señales o protecciones*. Concretamente, el art. 673 dispone: “Quien omite colocar las señales o las protecciones prescritas en la ley o por la Autoridad para impedir peligros a las personas en un lugar de tránsito público, o bien remueve aquellas señales o protecciones, o apaga las luces colocadas como señales, será castigado con arresto de hasta tres meses o con multa contravencional de hasta 516 euros [./.] Se impone la misma pena a quien remueve aparatos o señales diversas a las indicadas en la disposición precedente y destinadas a un servicio público o de necesidad pública, o bien apaga las luces del alumbrado público”.

⁸⁶ Como ya hemos señalado anteriormente, el art. 9 bis.2 dispone: “Si del desarrollo de la competición deriva, de algún modo, la muerte de una o más personas, se aplicará la pena de reclusión de 6 a 12 años; si deriva una lesión personal la pena es de reclusión de 3 a 6 años”.

los vehículos de los participantes, salvo que pertenezcan a una persona extraña al delito y que ésta no lo hubiera cedido con ese fin.

El art. 9 ter.1 dispone: “Fuera de los casos previstos en el art. 9 bis, si alguien realiza una carrera de velocidad con vehículos a motor, será castigado con reclusión de seis meses a un año y multa de 5.000 a 20.000 euros”.⁸⁷ La realización de este delito también comporta la sanción administrativa accesoria de suspensión o revocación del permiso de conducir, así como la confiscación del vehículo.

En *Francia*, junto con el delito genérico de “riesgo causado a otro” (art. 223-1 CP)⁸⁸ y las “alcoholemias”, el legislador ha optado por la incriminación autónoma de diversas conductas que comprometen la seguridad del tráfico, v. gr., superar reiteradamente los límites de velocidad⁸⁹, organización de carreras⁹⁰, colocación de objetos que obstaculizan el paso de vehículos⁹¹, omitir reiteradamente la distancia de seguridad en el interior de un túnel⁹².

El *legislador alemán* incrimina la conducción temeraria en el § 315c CP, mediante la referencia a diversas modalidades específicas, la exigencia de un resultado de peligro concreto, y sin limitar la relevancia penal al ámbito de las conductas dolosas. Esta regulación se completa con las previsión en el § 315b del delito de “intervención peligrosa en el tráfico vial”, y con la incriminación de la “agresión con violencia a conductores” en el § 316a CP⁹³.

⁸⁷ La reclusión será de 6 a 10 años cuando se produzca la muerte de una o más personas, y de 2 a 5 años cuando deriven lesiones personales (art. 9 ter.2).

⁸⁸ El art. 223-1 CP dispone: “El hecho de exponer directamente a otro a un riesgo inmediato de muerte o de heridas susceptibles de provocar mutilación o invalidez permanente, por la violación manifiestamente deliberada de una obligación especial de seguridad o de prudencia impuesta por la ley o el reglamento, será castigado con un año de prisión y multa de 15.000 euros”. En relación con las consecuencias jurídicas, ver también arts. 223-18 y 223-19 CP. A diferencia de lo que sucede en el ámbito de los delitos de homicidio y lesiones graves imprudentes, aquí la singularidad de los supuestos en los que el delito se comete con ocasión de la conducción de un vehículo terrestre a motor se reduce al terreno de las penas complementarias. Haciendo referencia a los supuestos en los que la jurisprudencia francesa ha apreciado este delito genérico de peligro en el ámbito de la circulación vial, ver P. COUV RAT, M. MASSE (2006, pp. 972-974).

⁸⁹ Ver art. L 413-1 CR (prisión de tres meses y multa de 3.750 euros).

⁹⁰ Ver art. L 411-7 CR (prisión de seis meses y multa de 18.000 euros).

⁹¹ Ver art. L 412-1 CR (prisión de dos años y multa de 4.500 euros).

⁹² Ver art. L 412-2 CR (prisión de seis meses y multa de 3.750 euros).

⁹³ Este párrafo establece: “Quien, para cometer un robo con violencia o intimidación, un hurto o una extorsión violentos, realiza un ataque a la integridad, la vida o la libertad de decisión del conductor de un vehículo a motor o de un pasajero, aprovechando las especiales circunstancias del tráfico vial, será castigado con pena privativa de libertad no inferior a cinco años”.

El § 315b CP no excluye expresamente la posibilidad de que el menoscabo para la seguridad del tráfico, y el resultado de peligro para las personas o bienes, se produzcan mediante la conducción de un vehículo. Sin embargo, la doctrina y jurisprudencia dominantes consideran que la delimitación entre los §§ 315c y 315b radica en que el primero abarca aquellas conductas que se agotan en la lesión de una regla de circulación, mientras que el § 315b hace referencia a los ataques a la seguridad de la circulación procedentes del exterior, así como a aquellos supuestos en los que el vehículo no se utiliza como medio de transporte, sino que se emplea conscientemente para fines ajenos a la circulación (como “arma” o instrumento para dañar)^{94, 95}

Concretamente, el § 315b dispone: “(1) Quien menoscabe la seguridad del tráfico vial [./.] 1. destruyendo, dañando o eliminando instalaciones o vehículos [./.] 2. disponiendo obstáculos, o [./.] 3. realizando una intervención similar, igualmente peligrosa [./.] y ponga así en peligro la integridad física o la vida de otra persona, o cosas ajenas de valor significativo, será castigado con pena privativa de libertad de hasta cinco años o multa

(2) La tentativa es punible

(3) Si el autor actúa en las circunstancias del § 315 apartado 3, se impondrá una pena privativa de libertad de uno a diez años, y en los casos menos graves pena privativa de libertad de seis meses a cinco años

(4) Quien, en los casos del apartado 1, cause el peligro imprudentemente, será castigado con pena privativa de libertad de hasta tres años o multa

(5) Quien, en los casos de apartado 1, actúe imprudentemente y cause el peligro imprudentemente, será castigado con pena privativa de libertad de hasta dos años o multa”.⁹⁶

De acuerdo con el § 320 CP, en los casos del § 315b apartados 1, 3 ó 4, apartado 3 en relación con el § 315 apartado 3 número 1, el Tribunal puede atenuar o dejar de imponer la pena prevista en el § 315b cuando el autor evite voluntariamente el peligro antes de que se produzca un daño relevante. En los casos del § 315b apartado 5, el Tribunal dejará de imponer la pena. Si el peligro se evita sin la intervención del autor, bastará con su esfuerzo voluntario y serio de alcanzar ese objetivo.

⁹⁴ Así, p. ej., U. KINDHÄUSER, *Strafgesetzbuch. Lehr- und Praxiskommentar*, 3. ed, 2006, § 315 b, n. m. 5; HENTSCHEL, *Straßenverkehrsrecht*, 38 ed, 2005, § 315 b, n. m. 1, 10 y 13, destacando que, en los casos de utilización del vehículo para fines ajenos al tráfico, el Tribunal Supremo alemán exige actualmente, como elemento del § 315b, que el conductor actúe, como mínimo, con dolo eventual de producir daños.

⁹⁵ Cuando no se produzca el resultado de peligro concreto que exige el § 315b, pero se ponga en peligro la seguridad en el tráfico mediante conductas que consistan en eliminar, hacer irreconocibles o alterar el sentido de señales de atención o de prohibición u otras, destinadas a prevenir accidentes o situaciones de peligro general, podrá apreciarse el delito de “uso incorrecto de llamadas de ayuda, y afectación de medios de prevención de accidentes y ayuda de emergencia” previsto en el § 145, o bien un delito de daños, previsto en los §§ 303 y 304 CP.

⁹⁶ Las circunstancias del § 315 apartado 3, al que remite el § 315b apartado 3, son las siguientes: 1) que el autor actúe con la intención de provocar un siniestro, o bien de posibilitar o encubrir otro hecho punible; o bien 2) que el autor cause con el hecho un daño grave en la salud de otra persona, o daños en la salud de una gran cantidad de personas.

El § 315c dispone: “(1) Quien, en el tráfico vial,

1. conduce un vehículo, a pesar de que [./.] a) como consecuencia de la ingestión de bebidas alcohólicas u otras sustancias embriagadoras (*berauschender Mittel*), o [./.] b) como consecuencia de deficiencias físicas o mentales [./.] no está en situación de conducir el vehículo de forma segura, o bien

2. de manera gravemente contraria a las normas de circulación y despreocupada [./.] a) no respeta la preferencia de paso, [./.] b) adelanta incorrectamente o de otro modo conduce incorrectamente en maniobras de adelantamiento, [./.] c) conduce incorrectamente en cruces de peatones, [./.] d) conduce demasiado deprisa en lugares de difícil visibilidad, cruces de calles, bocacalles o pasos a nivel, [./.] e) no conserva la calzada derecha de la vía en lugares de difícil visibilidad, [./.] f) da la vuelta en autopistas o carreteras, conduce hacia atrás o contra dirección, o lo intenta, o [./.] g) no hace reconocibles a una distancia suficiente vehículos parados o averiados, pese a que ello sería necesario para la seguridad del tráfico, [./.] y pone así en peligro la integridad física o la vida de otra persona o cosas ajenas de un valor significativo, será castigado con pena privativa de libertad de hasta cinco años o multa.

(2) La tentativa es punible en los casos del número 1 del apartado 1.

(3) Quien, en los casos del apartado 1, [./.] 1. causa imprudentemente el peligro, o [./.] 2. actúa imprudentemente y causa imprudentemente el peligro [./.] será castigado con pena privativa de libertad de hasta dos años o multa”.

En el *Reino Unido*, el legislador ha previsto en las secs. 2, 2A y 3 RTA tres modalidades genéricas de conducción que pone en peligro la seguridad del tráfico: la conducción peligrosa (*dangerous driving*), la conducción descuidada (*careless driving*), y la conducción desconsiderada (*inconsiderate driving*)⁹⁷, cuya relevancia penal no se limita a los supuestos de comisión dolosa⁹⁸. Además, en la RTA se prevén otras modalidades más específicas de “conducción imprudente”, así como formas distintas de afectación de la seguridad del tráfico vial, v.gr. el abandono de vehículos en posiciones peligrosas (sec. 22 RTA)⁹⁹, la producción de peligro a otros usuarios de la vía (sec. 22A RTA)¹⁰⁰, las promoción o participación en carreras de vehículos a motor en vías públicas (sec. 12 RTA)¹⁰¹, conductas relacionadas con la venta fraudulenta de los medios de protección de los menores (sec. 15 RTA)¹⁰²,

⁹⁷ En relación con los límites de estas conductas, además de lo que se dice a continuación, ver, p. ej., P. WALLIS (2005, t. 1, pp. 412 y ss., 430 y ss.); S. COOPER, M. ORME (2006, pp. 21 y ss.) Ver. también la web del [Crown Prosecutors Service](#).

⁹⁸ Ver, p. ej., P. WALLIS (2005, t. 1, pp. 413-419, 430 y ss.); S. COOPER, M. ORME (2006, pp. 21, 24-25).

⁹⁹ Esta infracción tiene prevista una pena de multa del tercer nivel.

¹⁰⁰ Esta infracción puede dar lugar a una pena de hasta siete años de prisión. Se introdujo en 1991 para hacer frente al riesgo procedente de la colocación o lanzamiento de obstáculos. Ver P. WALLIS (2005, t. 1, pp. 1023-1024).

¹⁰¹ Esta infracción tiene prevista una pena de multa del nivel 3 (hasta 1000 libras).

¹⁰² Esta infracción tiene prevista una pena de multa del nivel 3.

incumplimiento de las indicaciones relativas a la dirección de la marcha (sec. 35 RTA)¹⁰³, y el uso peligroso de vehículos por las condiciones de éstos (sec. 40A RTA)¹⁰⁴.

La conducción peligrosa podrá juzgarse en la *Crown Court*, o bien de forma sumaria en la *Magistrates' Court*. En el primer caso puede castigarse con prisión de hasta 2 años y/o multa de cuantía ilimitada. En el segundo caso comporta una multa máxima del nivel 5 (5.000 libras) y/o 6 meses de prisión. Salvo que concurren “razones especiales”, se impondrá al condenado la inhabilitación para conducir durante un periodo mínimo de 1 año, y la obligación de aprobar un nuevo examen de conducir.

La conducción descuidada y desconsiderada son delitos que sólo se pueden juzgar de forma sumaria en la *Magistrates' Court*, y castigarse con una multa del nivel 5 (5.000 libras)¹⁰⁵, puntos de penalización y/o inhabilitación para conducir.

Concretamente, la sec. 2 RTA dispone: “Una persona que conduce peligrosamente un vehículo propulsado mecánicamente en un carretera u otro lugar público es culpable de un delito”.

La *conducción peligrosa* se define en la sec. 2A(1) de la *Road Traffic Act* como aquella que: a) “queda muy por debajo de lo que se espera de un conductor competente y cuidadoso”, y b) “sería obvio para un conductor competente y cuidadoso que conducir así resulta peligroso”. La sec. 2A(2) añade: “También deberá considerarse que una persona conduce peligrosamente [...] cuando, para un conductor competente y cuidadoso, sería obvio que es peligroso conducir el vehículo en el estado actual de éste”. Al respecto, en la sec. 2A(4) el legislador añade que deberá tomarse en consideración cualquier cosa incorporada al vehículo trasladada por éste, así como la forma en que se ha incorporado o se traslada.¹⁰⁶ El propio legislador ha aclarado también, en la sec. 2A(3), que el peligro puede referirse tanto a personas como a la producción de daños importantes en los bienes. Y que, en la determinación de aquello que cabría esperar o sería obvio desde la perspectiva de un conductor competente y cuidadoso en un caso concreto, debe atenderse no sólo a las circunstancias que cualquiera tomaría en consideración, sino también a aquellas que el autor podría tomar en consideración por sus conocimientos especiales.

La sec. 3 RTA establece: “Si una persona conduce un vehículo propulsado mecánicamente, en una carretera u otro lugar público, sin el debido cuidado y atención, o sin una razonable consideración por las otras personas que usan la carretera o el lugar, es culpable de un delito”.

¹⁰³ Esta infracción tiene prevista una pena de multa del nivel 3.

¹⁰⁴ Esta infracción tiene prevista una pena de multa del nivel 5.

¹⁰⁵ Mediante la *Road Safety Act 2006* se ha elevado la multa, que antes era una del nivel 4 (2.500 libras).

¹⁰⁶ De acuerdo con lo dispuesto en la sec. 13A RTA (introducida en 1991), la conducción de vehículos no será constitutiva de los delitos previstos en las secs. 1, 2 y 3 RTA cuando se ajuste a la autorización concedida con ocasión de un evento relacionado con el motor. En relación con los criterios que deben seguirse en la regulación de esta materia que haga la Secretaría de Estado, ver sec. 13A(2).

La *conducción descuidada* constituye una infracción residual en relación con otras infracciones más específicas, que abarca aquellos supuestos en los que la forma de conducir se aparta de lo que se espera de un conductor razonable, prudente y competente, atendiendo a todas las circunstancias concurrentes. Se diferencia de la conducción peligrosa por la menor gravedad de la imprudencia. También aquí la conducta se valora desde un punto de vista estrictamente objetivo. En los supuestos de *conducción desconsiderada*, se requiere que un tercero haya sido molestado. La *Road Safety Act 2006* ha introducido la sec. 3ZA RTA, en la que se indica, respecto de las seccs. 2B y 3, que se considerará que una persona conduce sin el debido cuidado y atención únicamente si “la forma en que conduce se aparta de los que cabe esperar de un conductor competente y cuidadoso”. No sólo se tendrán en cuenta las circunstancias que quepa esperar que sean tomadas en consideración, sino también aquellas cuya consideración derive de los conocimientos del acusado. Por otra parte, ahora se indica expresamente que para entender que alguien conduce sin la razonable consideración respecto de otras personas, es necesario que éstas se hayan visto incomodadas.

5. Consideraciones finales

Prescindiendo de la cuestión relativa a los límites de los marcos penales previstos en cada país, cuya trascendencia depende, en gran medida, de la regulación general sobre la determinación y ejecución de las penas, las cuestiones más significativas que plantea la regulación del derecho comparado en el ámbito de los delitos de homicidio y lesiones son, por una parte, la oportunidad de un tratamiento específico de aquellos delitos cuando se producen en el ámbito de la circulación de vehículos de motor y, por otra parte, la oportunidad de un tratamiento específico de su relación con otras infracciones.

Si bien es cierto que la peligrosidad inherente a la circulación de vehículos a motor justifica la intervención del derecho penal mediante la técnica de los delitos de peligro, no parece que, así mismo, esté justificada una modificación de los marcos penales previstos con carácter general para el homicidio y las lesiones, salvo en relación con la extensión de la pena de privación del derecho a conducir. En este sentido, parece más acertada una mejora de la regulación de las condiciones de cumplimiento de esta pena, que elimine la rigidez de la regulación actual, y que vaya acompañada de un mayor y mejor control su cumplimiento, así como de un endurecimiento de la reacción a su incumplimiento. Por otra parte, lo más coherente con este planteamiento parece rechazar la previsión de un régimen específico de las relaciones concursales, que pueda tener efectos atenuantes frente a la aplicación del régimen general.

En relación con la conducción tras el consumo de bebidas alcohólicas, el derecho comparado pone de relieve importantes discrepancias sobre la trascendencia que debe otorgarse a la mera comprobación de una determinada concentración de alcohol en sangre o aire espirado. Tales discrepancias se traducen en la delimitación de las conductas delictivas, y también en la determinación de las consecuencias jurídicas. Pero lo más significativo de la regulación de esta materia en otros países es, seguramente, la opción del legislador o de la jurisprudencia por fijar una tasa de concentración alcohólica que proporcione seguridad jurídica en esta materia. También en España debería darse este

paso, tras la elaboración, con suficientes garantías de objetividad, de un informe sobre los conocimientos alcanzados en la comunidad médica.

En relación con el resto de las conductas que crean un peligro para la vida o la salud de las personas en el marco de la circulación de vehículos a motor, lo más destacable es el ya mencionado contraste de las penas previstas en Italia, Francia e Inglaterra, con respecto a las que se prevén para los supuestos en los que se produce la lesión efectiva de aquellos bienes jurídicos. El hecho de que, casi sin excepción, los delitos de peligro previstos en aquellos países sean delitos de peligro abstracto, no es suficiente para explicar semejante contraste. Frente a este modelo, que extiende el castigo de los delitos de peligro abstracto más allá de los supuestos de conducción bajo la influencia del alcohol y/o de otras drogas, pero prevé penas de poca gravedad, el legislador alemán ha optado, con carácter general, por limitar la intervención penal mediante la exigencia de un resultado de peligro concreto, pero prever penas más severas. Ninguno de ambos modelos me parece plenamente satisfactorio. Ni me parece satisfactoria la técnica legislativa consistente en la enumeración de distintas modalidades de conducción imprudente, que encontramos a menudo en el derecho comparado. Nuestro legislador tampoco se ha limitado a describir los delitos contra la seguridad del tráfico utilizando cláusulas generales, que abarquen todos los supuestos de conducción temeraria con resultado de peligro abstracto o concreto, pero creo que debería hacerse un esfuerzo por interpretar la legislación vigente a partir de estas categorías y con esta finalidad, configurando un “modelo mixto” en el que la intervención penal se extienda gradualmente desde los supuestos más graves de peligro abstracto (arts. 379, 381 párrafo 2º, 382 y 384 párrafo 2º CP) hasta los más graves de peligro concreto (arts. 381 párrafo 1º, 382 y 384 párrafo 1º CP).

6. Bibliografía

A. ASHWORTH (2006), *Principles of Criminal Law*, 5. ed, Oxford University Press.

R. CARD, R. CROSS, PH.A. JONES (2001), *Criminal Law*, 15. ed., Lexis Nexis.

R. CHIAESE, R. PETRUCCI (2005), *Nuovo Codice della Strada e Regolamento. Annotato con la Giurisprudenza*, 5. ed., Simone.

P. CONTE, P. MAESTRE DU CHAMBON (2004), *Droit pénal general*, 7. ed., Masson.

S. COOPER, M. ORME (2006), *Road Traffic Law*, Oxford University Press.

P. COUVRAT, M. MASSE *et al.* (2006), *Code de la Route Commenté*, 6. ed., Dalloz.

P. HENTSCHEL (2005), *Straßenverkehrsrecht*, 38 ed., C.H. Beck.

J. HERRING (2005), *Criminal Law*, 4. ed., Palgrave.

H. H. JESCHECK, T. WEIGEND (2002), *Tratado de Derecho penal. Parte General* (trad. de M. Olmedo Cardenete), 5. ed., Comares.

U. KINDHÄUSER (2006), *Strafgesetzbuch. Lehr- und Praxiskommentar*, 3. ed., Nomos.

G. LATTANZI (2004), *Codice Penale anotato con la giurisprudenza*, 4. ed., Giuffrè.

Libro Blanco *La política europea de transportes para 2010: la hora de la verdad*, en el que se propone reducir a la mitad el número de accidentes mortales en 2010, disponible en.

E. MARINUCCI, E. DOLCINI (2006), *Manuale di Diritto Penale. Parte Generale*, 2. ed., Giuffrè.

G. PROTOSPATARO (coord.) (2006), *Codice della strada commentato*, 4 ed.

C. ROXIN (2003), *Strafrecht Allgemeiner Teil. Band II. Besondere Erscheinungsformen der Straftat*, Verlag C.H. Beck.

H. TRÖNDLE, T. FISCHER (2004), *Strafgesetzbuch und Nebengesetze*, 52 ed., C.H. Beck.

P. WALLIS (Ed.) (2005), *Wilkinsons Road Traffic Offences*, 22 ed., tomos 1 y 2, Sweet and Maxwell Ltd.