

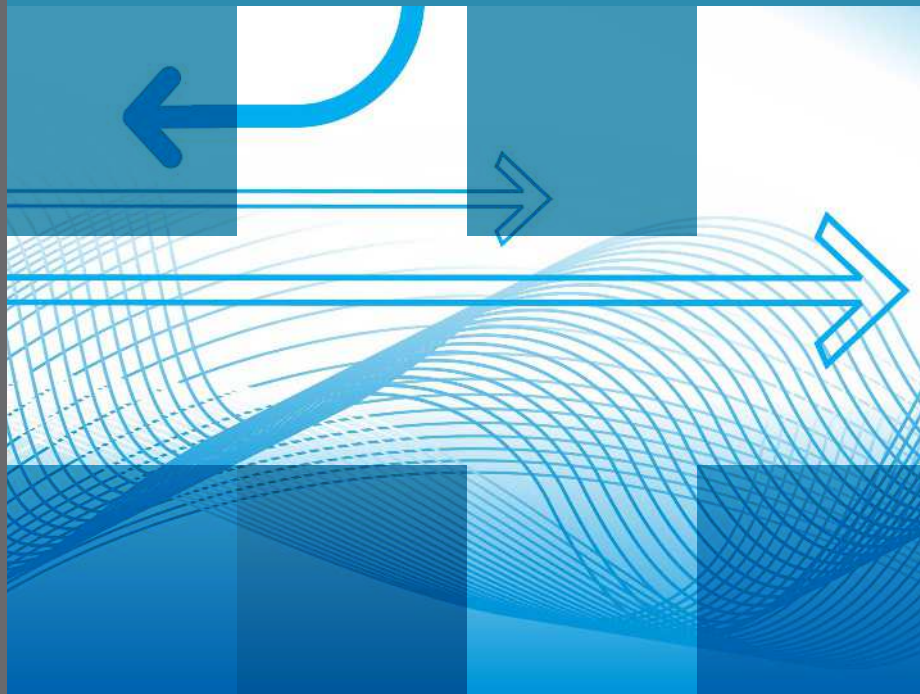
Doctrina unificada del Tribunal Supremo sobre delitos contra la seguridad vial

Incluye



Papel

Digital



*Prólogo por
Antonio del Moral García*

Pablo Lanzasote Martínez

Doctrina unificada del Tribunal Supremo sobre delitos contra la seguridad vial

Pablo Lanzarote Martínez

*Prólogo por
Antonio del Moral García*

© Pablo Lanzarote Martínez, 2021

© Wolters Kluwer España, S.A.

Wolters Kluwer

C/ Collado Mediano, 9

28231 Las Rozas (Madrid)

Tel: 902 250 500 – Fax: 902 250 502

e-mail: clienteslaley@wolterskluwer.es

<http://www.wolterskluwer.es>

Primera edición: Abril 2021

Depósito Legal: M-4862-2021

ISBN versión impresa con complemento electrónico: 978-84-122616-6-0

ISBN versión electrónica: 978-84-122616-7-7

Diseño, Preimpresión e Impresión: Wolters Kluwer España, S.A.

Printed in Spain

© **Wolters Kluwer España, S.A.** Todos los derechos reservados. A los efectos del art. 32 del Real Decreto Legislativo 1/1996, de 12 de abril, por el que se aprueba la Ley de Propiedad Intelectual, Wolters Kluwer España, S.A., se opone expresamente a cualquier utilización del contenido de esta publicación sin su expresa autorización, lo cual incluye especialmente cualquier reproducción, modificación, registro, copia, explotación, distribución, comunicación, transmisión, envío, reutilización, publicación, tratamiento o cualquier otra utilización total o parcial en cualquier modo, medio o formato de esta publicación.

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la Ley. Diríjase a **Cedro** (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

El editor y los autores no aceptarán responsabilidades por las posibles consecuencias ocasionadas a las personas naturales o jurídicas que actúen o dejen de actuar como resultado de alguna información contenida en esta publicación.

WOLTERS KLUWER no será responsable de las opiniones vertidas por los autores de los contenidos, así como en foros, chats, u cualesquiera otras herramientas de participación. Igualmente, WOLTERS KLUWER se exime de las posibles vulneraciones de derechos de propiedad intelectual y que sean imputables a dichos autores.

WOLTERS KLUWER queda eximida de cualquier responsabilidad por los daños y perjuicios de toda naturaleza que puedan deberse a la falta de veracidad, exactitud, exhaustividad y/o actualidad de los contenidos transmitidos, difundidos, almacenados, puestos a disposición o recibidos, obtenidos o a los que se haya accedido a través de sus PRODUCTOS. Ni tampoco por los Contenidos prestados u ofertados por terceras personas o entidades.

WOLTERS KLUWER se reserva el derecho de eliminación de aquellos contenidos que resulten inveraces, inexactos y contrarios a la ley, la moral, el orden público y las buenas costumbres.

Nota de la Editorial: El texto de las resoluciones judiciales contenido en las publicaciones y productos de **Wolters Kluwer España, S.A.**, es suministrado por el Centro de Documentación Judicial del Consejo General del Poder Judicial (Cendoj), excepto aquellas que puntualmente nos han sido proporcionadas por parte de los gabinetes de comunicación de los órganos judiciales colegiados. El Cendoj es el único organismo legalmente facultado para la recopilación de dichas resoluciones. El tratamiento de los datos de carácter personal contenidos en dichas resoluciones es realizado directamente por el citado organismo, desde julio de 2003, con sus propios criterios en cumplimiento de la normativa vigente sobre el particular, siendo por tanto de su exclusiva responsabilidad cualquier error o incidencia en esta materia.

II

SENTENCIAS DICTADAS POR LA SALA II DEL TRIBUNAL SUPREMO PARA LA UNIFICACIÓN DE DOCTRINA SOBRE DELITOS DE TRÁFICO

1. LA ACCIÓN TÍPICA (LA CONDUCCIÓN): STS 436/2017, DE 15 DE JUNIO

Síntesis:

- *Actos de aparcamiento o desaparcamiento, o desplazamientos de pocos metros del vehículo colman ya las exigencias típicas.*
- *Sin movimiento no hay conducción. Pero no es necesaria una relevancia de esas coordenadas, ni una prolongación determinada del trayecto.*

La acción descrita en la literalidad de la mayor parte de los tipos penales recogidos en el capítulo IV del Título XVII del CP relativo a los delitos contra la seguridad vial, con la excepción del delito de negativa a someterse a las pruebas del art. 383 CP y el de creación de graves riesgos para la circulación del art. 385 CP, consiste en conducir un vehículo a motor o un ciclomotor de alguna de las formas prohibidas en los respectivos preceptos sancionadores.

De acuerdo con el anexo I de la LTSV, el hecho de conducir implica el manejo del mecanismo de dirección o mando de un vehículo. Aunque como matiza a la SAP Asturias 129/2000, de 29 marzo (Secc. 3.^a), la conducta típica, «conducir», no es sólo ponerse a los mandos de un vehículo y accionarlos, sino también guiar, dirigir, o manejar los mandos del vehículo mientras circula. La acción de conducir significa por tanto normativamente la de manejar los mandos de dirección, realizar la conducta de dirigir el vehículo con el volante, palanca de cambios, frenos, embrague y acelerador.

Desde un punto de vista administrativo, «conducir un vehículo a motor o un ciclomotor» es la conducta que se lleva a cabo por la persona que maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo que se desplaza. Para el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, «conducir», es «guiar un vehículo automóvil» (acepción quinta). Y el Diccionario del Español Jurídico define la conducta «conducir un vehículo a

motor o un ciclomotor» como «guiar un vehículo a motor o un ciclomotor manejando los mecanismos de dirección e impulsión del mismo, o solo los de dirección si se cuenta con inercia».

Pero junto al manejo de los mecanismos de dirección, resulta necesario, en segundo lugar, que la acción de conducir se haya prolongado durante un cierto tiempo o a lo largo de un espacio dotado de cierta significación o entidad, por pequeñas que éstas sean, y es preciso que el sujeto utilice los medios de dirección e impulsión que son propios del vehículo, por lo que de no ponerse en marcha el motor, como mantuvo la antigua doctrina jurisprudencial en torno al delito de conducción ilegal y ha declarado también la moderna jurisprudencia (relativa, básicamente, al delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas), no cabrá entender realizada la acción típica de conducir, aunque cabrían, en principio, formas imperfectas de ejecución (ahora ya expresamente rechazadas por el TS, como pronto veremos).

La práctica totalidad de las Audiencias Provinciales considera que el desplazamiento escaso de un vehículo a motor o un ciclomotor integra la acción de conducir (**SAP A Coruña 631/2016, de 28 de noviembre, SAP Madrid 690/2014, de 5 de diciembre, SAP Madrid 486/2019 de 13 diciembre o SAP Albacete 246/2019 de 9 julio**). Alguna Audiencia Provincial, sin embargo, consideraba que cuando el desplazamiento del vehículo era escaso no se podía considerar como conducción a efectos penales, ya que no suponía un peligro para la seguridad del tráfico, que es el bien jurídico protegido por el tipo (**SAP Barcelona 788/2012 de 20 julio, SAP Vitoria 150/2016, de 23 de mayo o SAP Las Palmas 201/2013 de 14 noviembre**).

La **STS 436/2017, de 15 de junio** zanja la cuestión y entiende que el desplazamiento del vehículo dos metros en marcha interrumpida ante la presencia policial es subsumible en el art. 379 CP. Para esta sentencia del TS «actos de aparcamiento o desaparcamiento, o desplazamientos de pocos metros del vehículo colman ya las exigencias típicas, más allá de que algunos casos muy singulares y de poco frecuente aparición en la *praxis* de nuestros tribunales (¡el vehículo no consigue ser arrancado pues se cala tras el intento de ponerlo en marcha; desplazamiento nimio por un garaje particular...) puedan ser ajenos al tipo penal por razones diversas que no son del caso analizar ahora. En este supuesto, además, concurre otro dato especialmente relevante. La idea inicial del autor no era mover ligeramente el vehículo. Había intención de realizar un trayecto más largo, intención que revierte por la presencia policial. Lo destaca también el informe del Ministerio Fiscal. Se

puede afirmar con rotundidad que el autor había comenzado a conducir. El art. 379.2 CP exige, un movimiento locativo, cierto desplazamiento pero no una conducción durante determinado espacio de tiempo o recorriendo un mínimo de distancia. Un trayecto del automóvil, bajo la acción del sujeto activo, en una vía pública y en condiciones tales de poder, en abstracto, causar algún daño es conducción». En suma, «la acción de conducir un vehículo de motor incorpora de esa forma unas mínimas coordenadas espacio-temporales, un desplazamiento, el traslado de un punto geográfico a otro. Sin movimiento no hay conducción. Pero no es necesaria una relevancia de esas coordenadas, ni una prolongación determinada del trayecto».

La **STS 794/2017, de 11 de diciembre** reitera la doctrina elaborada por la anterior en torno al concepto típico de conducción, en un supuesto de un conductor que pese a haber ingerido previamente bebidas alcohólicas que mermaban su capacidad para la conducción circulaba con su vehículo cuando al llegar a la altura de un semáforo y detenerse en medio del carril de circulación se quedó dormido al volante con el motor arrancado, las luces encendidas y el aparato de radio-cd y el aire acondicionado conectado, concluyendo la sentencia en la existencia de conducción por cuanto aun cuando el acusado al ser sorprendido se encontrara parado, en el momento inmediatamente anterior a quedarse dormido tras parar en medio del carril de circulación, circuló al volante del vehículo con su capacidad para la conducción mermada por efecto del alcohol previamente ingerido. La **STS 55/2018, de 31 de enero**, con cita de la anterior, y que comentamos a continuación, considera que bajar por la rampa de entrada y salida de un parking colma la acción de conducir, al decir que «el hecho de que el trayecto recorrido fuera corto y se hiciera en poco tiempo es, según lo expuesto, irrelevante a los efectos de aplicación del artículo 384 CP».

2. EL LUGAR DE LA ACCIÓN: STS 55/2018, DE 31 DE ENERO

Síntesis:

- *La aplicación de los delitos viales no se puede hacer depender del hecho de que la acción de conducir se realice en un lugar de uso restringido y al que solo tienen acceso un número determinado de personas autorizadas.*
- *El riesgo abstracto existe, en cualquier caso.*

El art. 2 de la LTSV refiere el ámbito de aplicación de la normativa administrativa a «las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios».

El art. 1.1.º del RGCir aprobado por RD 1428/2003 de 21 de noviembre reproduce el mismo criterio y lo desarrolla a través de unas reglas específicas recogidas en los apartados 1.2c), 1.3 y 1.4 del Reglamento:

1) El ámbito de aplicación comprenderá *«las autopistas, autovías, carreteras convencionales, a las zonas y áreas de descanso y de servicio, sitas y afectas a dichas vías, calzadas de servicio y a las zonas de parada o estacionamiento de cualquier clase de vehículos; a las travesías, plazas, calles o vías urbanas, a los caminos de dominio público, a las pistas y terrenos públicos aptos para la circulación, a los caminos de servicio construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades de sus titulares y a los construidos con finalidades análogas, siempre que estén abiertos al público y, en general, a todas las vías de uso común públicas o privadas»* (art. 1.2 párrafo c) inciso 1.º).

2) Se excluye del ámbito de aplicación *«los caminos, terrenos, garajes, cocheras u otros locales de similar naturaleza, construidos dentro de fincas privadas, sustraídos al uso público y destinados al uso exclusivo de los propietarios y dependientes»* (art. 1.2 párrafo c) inciso 2.º).

3) Aplicación parcial de la normativa de tráfico para *«el desplazamiento ocasional de vehículos por terrenos o zonas de uso común no aptos para la circulación (...) con objeto de garantizar la aptitud de los conductores para manejar los vehículos y la idoneidad de estos para circular con el mínimo riesgo posible»* mencionando expresamente el sometimiento a las normas contenidas en el título I del Reglamento en cuyos capítulos IV y V regula las «normas sobre bebidas alcohólicas» y «normas sobre estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas» (art. 1.3).

4) Aplicación subsidiaria, en defecto de otras normas, *«en las vías o terrenos privados no abiertos al uso público, situados en urbanizaciones, hoteles, clubes, y otros lugares de recreo»*. En estos casos, los titulares *«podrán regular dentro de sus respectivas vías o recintos, la circulación exclusiva de los propios titulares o clientes cuando constituyan una colec-*

tividad indeterminada de personas» siempre y cuando no desvirtúen las normas del Reglamento ni induzcan a confusión con ellas (art. 1.4).

Sin embargo, debe recordarse que, de acuerdo con una doctrina del TC muy consolidada, en la aplicación de normas extrapenales necesarias para la integración de un tipo penal los tribunales gozan de un amplio margen de interpretación en atención al bien jurídico que se trata de proteger, sin que la remisión conduzca a una aplicación automática o a ciegas (SSTC 57/2010 de 4 de octubre, 24/2004 de 24 de febrero, 51/2005 de 14 de marzo y 127/1990 de 5 de julio). En la sentencia 222/2007, de 8 de octubre, el TC rechaza el automatismo en la aplicación de la normativa administrativa para la actuación de la norma penal que completan, al entender que «en la integración de un tipo penal en blanco el órgano judicial no debe limitarse en su intervención a constatar la concurrencia o no de la situación prevista por la norma remitida, sino que debe proceder a ponderarla desde la estricta óptica penal, de acuerdo a los parámetros constitucionales».

En la línea de esta doctrina, la Sala II del TS también ha entendido que la interpretación por un órgano judicial penal de la norma extrapenal que complementa del tipo penal goza de cierta autonomía; no es absolutamente vicaria del alcance que se le dé en otros ámbitos. Así, la STS 752/2018 de 26 febrero reconoce que lo que ha de entenderse a efectos penales por «armas prohibidas» —definidas en forma de listado en la legislación administrativa— «no ha de coincidir necesariamente con el mismo concepto a los fines administrativos en que se desenvuelve esa norma (que no es penal, pero que ayuda a perfilar el ámbito de lo punible). El intérprete penal no queda inexorablemente encadenado a la formulación administrativa a la que se remite la norma penal. Puede desembarazarse de ella cuando las técnicas que han de presidir la exégesis de la ley penal le empujen a emanciparse de la delimitación del concepto normativo efectuada en el marco administrativo». De la misma manera tampoco puede imponerse al aplicador de la norma penal, como dice esta misma sentencia, «la interpretación que puedan efectuar órganos administrativos (incluso con carácter vinculante como determinado tipo de consultas); ni siquiera órganos judiciales del orden contencioso-administrativo».

En efecto, como dijo la STC 57/2010, de 4 de octubre, referida a un delito contra la Hacienda Pública, «lo que desde luego no puede compartirse, como antes ya se ha destacado, es que los órganos del orden jurisdiccional penal carezcan por principio de cualquier margen de libertad a la hora de inter-

Acceso online a Biblioteca Digital smarteca:
consulte página inicial de esta obra



Papel

Digital

Según las estadísticas oficiales, los delitos de tráfico (de riesgo y de resultado) representan anualmente y desde hace muchas décadas en torno al 30% del volumen total de la criminalidad en nuestro país. Desde siempre este tipo de delitos han venido planteando numerosos interrogantes que han recibido encontradas respuestas en la doctrina y en la jurisprudencia, provocando con ello una desigual aplicación de la Ley penal.

Tradicionalmente esta situación se veía agravada por la dificultad de acceso de estos delitos a la función unificadora de doctrina que el Tribunal Supremo cumple a través del recurso de casación. Con la reforma de la LECrim por la Ley 41/2015, de 5 de octubre, este inconveniente ha sido en gran parte resuelto, al permitirse ahora que el Alto Tribunal pueda pronunciarse sobre numerosas cuestiones que resultan esenciales para la aplicación de los delitos relacionados con el tráfico de vehículos. El último ejemplo ha sido la reciente STS 421/2020, de 22 de julio, sobre imprudencia.

La presente monografía tiene por objeto analizar todas las resoluciones que hasta la fecha han sido dictadas por la Sala II del Tribunal Supremo para la unificación de doctrina en el ámbito de los delitos de tráfico, así como otras cuestiones controvertidas pendientes todavía de unificación, incluyendo algunas sobre las que no se ha dictado aun pronunciamiento judicial por lo reciente de la última reforma del Código Penal en materia de imprudencia y del nuevo delito de abandono del lugar del accidente (LO 2/2019, de 1 de marzo) pero que, sin duda, resultarán polémicas.

ISBN: 978-84-122616-6-0



9

788412

261660



3652K23135



ER-0280/2005



GA-3005/0100