

37

INCLUYE ACCESO
A LA VISUALIZACIÓN
ONLINE DEL FONDO
COMPLETO DE
LA REVISTA

Enero 2016

37

Revista

Revista Penal

Enero 2016



tirant lo blanch

Penal

Revista Penal

Número 37

Sumario

Doctrina:

– Sobre el futuro de la ciencia jurídico penal alemana: apertura y método discursivo en lugar de provincianismo presuntuoso, por <i>Kai Ambos</i>	5
– Corrupción y Derecho penal. Condicionantes internacionales y reformas del Código Penal, por <i>Ignacio Berdugo Gómez de la Torre</i>	23
– Justicia preventiva, por <i>María Laura Böhm</i>	46
– El nuevo delito de financiación ilegal de partidos políticos, por <i>Miguel Bustos Rubio</i>	61
– La conducción sin carné del artículo 384 CP. Conductas de distinta naturaleza jurídica, por <i>Luis Cáceres Ruiz</i>	80
– Fines del proceso y persona jurídica: algunas consideraciones y propuestas a la luz del caso Volkswagen, por <i>Jordi Gimeno Beviá</i>	99
– Tendencias político criminales en materia de terrorismo tras la LO. 2/2015, de 30 de marzo: la implementación de la normativa europea e internacional, por <i>Elena Núñez Castaño</i>	110
– El inhumano Derecho Penal de una funesta concepción de los Derechos Humanos, por <i>Luis Alberto Pacheco Mandujano</i>	136
– El nuevo Código Penal y la regulación de la violencia intrafamiliar y de género a la luz de las modificaciones introducidas, por <i>Francisco Javier Paíno Rodríguez</i>	163
– Reflexiones sobre la constitucionalidad del delito de detenciones ilegales o secuestros sin dar razón de la persona detenida, por <i>M^a Ángeles Rueda Martín</i>	184
– La legislación racial en la Alemania nazi, por <i>Thomas Vormbaum</i>	206
– ¿En qué medida permite el Derecho penal chino la eutanasia? por <i>Jia Jia Yu</i>	215
Sistemas penales comparados: El delito de aborto (Abortion).....	229
Notas bibliográficas: por <i>Juan Antonio Lascurain y Francisco Muñoz Conde</i>	289
In memoriam: <i>Horst Schüler-Springorum</i> por <i>Kai Ambos</i>	310



Universidad
de Huelva



UNIVERSIDAD
DE SALAMANCA



tirant lo blanch

Publicación semestral editada en colaboración con las Universidades de Huelva, Salamanca, Castilla-La Mancha, Pablo Olavide de Sevilla y la Cátedra de Derechos Humanos Manuel de Lardizábal.

Dirección

Juan Carlos Ferré Olivé. Universidad de Huelva
jcferrreolive@gmail.com

Secretarios de redacción

Víctor Manuel Macías Caro. Universidad Pablo de Olavide
Miguel Bustos Rubio. Universidad de Salamanca

Comité Científico Internacional

Kai Ambos. Univ. Göttingen	José Luis González Cussac. Univ. Valencia
Luis Arroyo Zapatero. Univ. Castilla-La Mancha	Borja Mapelli Caffarena. Univ. Sevilla
Ignacio Berdugo Gómez de la Torre. Univ. Salamanca	Victor Moreno Catena. Univ. Carlos III
Gerhard Dannecker. Univ. Heidelberg	Francisco Muñoz Conde. Univ. Pablo Olavide
José Luis de la Cuesta Arzamendi. Univ. País Vasco	Enzo Musco. Univ. Roma
Albin Eser. Max Planck Institut, Freiburg	Francesco Palazzo. Univ. Firenze
Jorge Figueiredo Dias. Univ. Coimbra	Teresa Pizarro Beleza. Univ. Lisboa
George P. Fletcher. Univ. Columbia	Claus Roxin. Univ. München
Luigi Foffani. Univ. Módena	José Ramón Serrano Piedecosas. Univ. Castilla-La Mancha
Nicolás García Rivas. Univ. Castilla-La Mancha	Ulrich Sieber. Max Planck. Institut, Freiburg
Vicente Gimeno Sendra. UNED	Juan M. Terradillos Basoco. Univ. Cádiz
José Manuel Gómez Benítez. Univ. Complutense	Klaus Tiedemann. Univ. Freiburg
Carmen Gómez Rivero. Univ. Sevilla	John Vervaele. Univ. Utrecht
Eugenio Raúl Zaffaroni. Univ. Buenos Aires	

Consejo de Redacción

Miguel Ángel Núñez Paz y Susana Barón Quintero (Universidad de Huelva), Adán Nieto Martín, Eduardo Demetrio Crespo y Ana Cristina Rodríguez (Universidad de Castilla-La Mancha), Emilio Cortés Bechiarelli (Universidad de Extremadura), Fernando Navarro Cardoso y Carmen Salinero Alonso (Universidad de Las Palmas de Gran Canaria), Lorenzo Bujosa Badell, Eduardo Fabián Caparros, Nuria Matellanes Rodríguez, Ana Pérez Cepeda, Nieves Sanz Mulas y Nicolás Rodríguez García (Universidad de Salamanca), Paula Andrea Ramírez Barbosa (Universidad Externado, Colombia), Paula Bianchi (Universidad de Los Andes, Venezuela), Elena Núñez Castaño (Universidad de Sevilla), Pablo Galain Palermo (Max Planck Institut - Universidad Católica de Uruguay), Alexis Couto de Brito y William Terra de Oliveira (Univ. Mackenzie, San Pablo, Brasil).

Sistemas penales comparados

Martin Paul Wassmer (Alemania)	Ludovico Bin (Italia)
Luis Fernando Niño (Argentina)	Manuel Vidaurri Aréchiga (México)
Alexis Couto de Brito (Brasil)	Sergio J. Cuarezma Terán (Nicaragua)
Jia Jia Yu (China)	Carlos Enrique Muñoz Pope (Panamá)
Felipe Caballero Brun (Chile)	Víctor Roberto Prado Saldarriaga (Perú)
Álvaro Orlando Pérez Pinzón (Colombia)	Barbara Kunicka-Michalska (Polonia)
Roberto Madrigal Zamora (Costa Rica)	Svetlana Paramonova (Rusia)
Elena Núñez Castaño (España)	Volodymyr Hulkevych (Ucrania)
Angie A. Arce Acuña (Honduras)	Pablo Galain Palermo y Renata Scaglione (Uruguay)
Jesús Enrique Rincón Rincón (Venezuela)	

www.revistapenal.com

© TIRANT LO BLANCH
EDITA: TIRANT LO BLANCH
C/ Artes Gráficas, 14 - 46010 - Valencia
TELF.: 96/361 00 48 - 50
FAX: 96/369 41 51
Email: tlb@tirant.com
<http://www.tirant.com>
Librería virtual: <http://www.tirant.es>
DEPÓSITO LEGAL: B-28940-1997
ISSN.: 1138-9168
IMPRIME: Guada Impresores, S.L.
MAQUETA: Tink Factoría de Color

Si tiene alguna queja o sugerencia envíenos un mail a: atencioncliente@tirant.com. En caso de no ser atendida su sugerencia por favor lea en www.tirant.net/index.php/empresa/politicas-de-empresa nuestro Procedimiento de quejas.



La conducción sin carné del artículo 384 CP. Conductas de distinta naturaleza jurídica

Luis Cáceres Ruiz

Revista Penal, n.º 37. - Enero 2016

Ficha Técnica

Autor: Luis Cáceres Ruiz

Adscripción institucional: Magistrado. Doctor en Derecho

Sumario: I. Introducción. II. Elementos comunes. 1. Bien jurídico. 2. Sujetos. 3. Acción Típica. III. Conductas típicas. 1. Pérdida de puntos. 2. Privación judicial. 3. Ausencia de permiso. a) Permiso de categoría distinta. b) Permiso extranjero no convalidado. IV. Autoría y participación. V. Penalidad. VI. Conclusiones. VII. Bibliografía.

Resumen: El artículo 384 del Código penal castiga conducir sin permiso en vigor. La ausencia de carné no significa necesariamente la falta de pericia, sino no cumplir con los requisitos formales, una técnica límite con el principio de ofensividad. Conducir privado de la licencia es un delito de peligro y de desobediencia.

Palabras clave: delito, permiso de conducir, carné por puntos, seguridad vial, peligro, principio de ofensividad.

Abstract: Article 384 of the penal code punishes driving without a valid and current license which does not imply lack of driving skills but a failure in fulfilling formal terms, a technique nearly out of the principle of offensiveness. Driving without a valid and current license is a crime of endangerment and disobedience.

Key words: crime, driving license, demerit point system, road safety, endangerment, offensiveness.

Rec: 15/09/2015 **Fav:** 07/10/2015

I. INTRODUCCIÓN

Asistimos a continuas reformas¹ de los delitos cometidos mediante la conducción de vehículos de mo-

tor ampliadoras de la intervención penal² que cuentan con el beneplácito de la opinión pública³. La mayoría de la doctrina critica este tipo de reformas⁴ por utili-

1 Sobre las reformas vid. GONZÁLEZ CUSSAC, J.L., VIDALES RODRÍGUEZ, C., "La reforma del Código Penal en materia de seguridad vial" en *Revista Jurídica Galega*, núm. 55, 2007, pp. 43 a 60; TRAPERO BARREALES, M.A., *Los delitos contra la seguridad vial ¿una reforma de ida y vuelta?*, Valencia, 2011; DÍAZ SASTRE, C., "Tratamiento jurídico-penal de las conductas atentatorias contra la seguridad vial" en *Actualidad Jurídica Aranzadi*, núm. 792, 2010, pp. 1 y ss. Sobre la justificación de la reforma vid. RODRÍGUEZ LEÓN, L.C., *Seguridad vial. Crónica de una reforma penal*, Instituto Andaluz de Administración pública, Sevilla 2008, pp. 15 y ss. Sobre las reformas vid. CÁCERES RUIZ, L., *La responsabilidad por imprudencia en los accidentes de tráfico*, Valencia, 2013, pp. 166 y ss.; BLANCO LOZANO, C., "Algunas notas sobre los delitos contra la seguridad del tráfico tras la reforma del Código penal por LO 15/2003, de 25 de noviembre", en *Cuadernos de Política Criminal*, núm. 84, 2004, pp. 9 y ss.

2 Tendencia del legislador moderno descrita por HASSEMER, W., "Seguridad por intermedio del Derecho penal" en *Problemas actuales del Derecho penal y criminología. Estudios penales en memoria de la Profesora Dra. María del Mar Díaz Pita*, MUÑOZ CONDE, F. —coord.—, Valencia, 2008, p. 39.

zar el Derecho penal para resolver un grave problema social mediante el abandono de la teoría del delito, las garantías jurídico penales, la criminalización de conductas puramente administrativas y la objetivación del Derecho penal como un *derecho sancionador de oportunidad*⁵, así como una tendencia al establecimiento de presunciones iuris et de iure sobre el peligro abstracto⁶. Se tipifican conductas que son meras infracciones administrativas o son definidas de ese modo⁷: la conducción sin permiso, el establecimiento de un índice de alcoholemia o la fijación de límites de velocidad. Estas figuras delictivas concretan conductas de peligro que facilitan su punición, pero que presentan elementos más formales que materiales⁸. Son supuestos en los que debería bastar la respuesta sancionadora administrativa⁹.

El art. 384 CP reimplanta como delito la conducción careciendo del correspondiente permiso, tipificando además la conducción con pérdida de la licencia al agotarse los puntos asignados o por privación judicial.

Se justifica su reintroducción en bases tan heterogéneas e imprecisas como que se ha convertido en práctica generalizada, que supone una amenaza para la confianza de los ciudadanos y un sentimiento de inseguridad, el amplio consenso en torno a las propuestas de la Comisión¹⁰ sobre Seguridad Vial, evitar que conductas¹¹ calificadas de violencia vial queden impunes, o al Derecho comparado¹².

La conducción sin carné ya estuvo tipificada como delito desde 1928 hasta 1932 y desde 1950 a 1983¹³. Surge su tipificación en el art. 574 CP de 1928, que penaba al que condujere los vehículos sin certificación

3 MIR PUIG, S., en *Seguridad vial y Derecho penal. Análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código Penal en materia de Seguridad Vial*, MIR PUIG, S., CORCOY BIDASOLO, M. —dirs.—, CARDENAL MONTRAVETA, S. —coord.—, Valencia 2008, p. 18. Sobre la sensibilización de la opinión pública y la intervención de los medios de comunicación, vid. MATELLANES RODRÍGUEZ, N., "Breves reflexiones sobre la reforma operada en los delitos contra la seguridad del tráfico" en *Derecho penal de la democracia vs Seguridad pública*, BERDUGO GÓMEZ DE LA TORRE, I., SANZ MULAS, N. —coords.—, Granada, 2005, pp. 66 y ss.

4 Vid. CARBONELL MATEU, J.C., "La reforma del tratamiento penal de la seguridad vial" en *Delincuencia en materia de tráfico y seguridad vial. Aspectos penales, civiles y procesales*, MORILLAS CUEVA, L., —coord.—, Madrid, 2007, pp. 386 y ss. y "La Ley Orgánica de reforma del Código penal en materia de Seguridad Vial: un comentario de urgencia" en *La adecuación del Derecho penal Español al ordenamiento de la Unión Europea. La política criminal Europea*, ÁLVAREZ GARCÍA, F.J. —dir.—, Valencia, 2009. En sentido crítico CORTÉS BECHIARELLI, E., "La reforma del Código penal en materia de seguridad vial: réquiem por el derecho de defensa" en *Fundamentos de Derecho: Revista del Colegio de Abogados de Cáceres*, noviembre 2007, pp. 43 y ss.

5 DE VICENTE MARTÍNEZ, R., "Seguridad vial y Derecho penal: los nuevos pronunciamientos jurisprudenciales sobre los viejos delitos contra la seguridad vial y los primeros pronunciamientos jurisprudenciales sobre los últimos delitos contra la seguridad vial" en *Cuadernos Digitales de Formación*, núm. 34, 2009, p. 121.

6 Tal y como manifiesta GONZÁLEZ CUSSAC, J.L., *parece que el peligro ya ha sido así considerado por la ley, quedando la función del juez reducida a verificar la efectiva existencia del hecho*, en "La generalización del derecho penal de excepción: la afectación al derecho, a la legalidad penal y al principio de proporcionalidad" en *Estudios de Derecho Judicial*, núm. 128, 2007, pp. 251.

7 Expone GONZÁLEZ CUSSAC, J.L. que *la moderna política criminal se traduce, en el plano legislativo, en una renacida ideología defensiva apoyada en las ideas de peligrosidad y seguridad* en "Delitos de Seguridad" en *Estudios de Derecho Judicial*, núm. 138, 2007, pp. 49 y 50; al respecto vid. del mismo autor "La generalización del Derecho penal..." *op. cit.*; "¿Es adecuada la intervención penal en materia de seguridad vial? Líneas básicas del Anteproyecto de LO de Reforma del Código Penal de 2006" en *Seguridad del tráfico: riesgos y respuestas*, Academia Galega de Seguridade Pública, Xornadas núm. 8, Pontevedra 2007.

8 Algunos autores abogan por una aplicación restringida y no meramente formal, exigiendo peligrosidad material. Vid. GUANARTEME SÁNCHEZ LÁZARO, F., "Deconstruyendo el riesgo permitido. Delitos contra la salud pública, principio de precaución, delitos contra la seguridad vial" en *Revista Penal*, núm. 25, 2010, pp. 148 a 150.

9 DE VICENTE MARTÍNEZ, R., "La reforma penal en curso en materia de siniestralidad vial" en *Estudios de Derecho Judicial*, núm. 114, 2007, p. 344.

10 Vid. DE VICENTE MARTÍNEZ, R. "Seguridad vial y Derecho penal..." *op. cit.*, p. 41.

11 Crítica acertadamente GONZÁLEZ CASSO, J. al legislador al indicar que *parece ser que el mero hecho de que miles de ciudadanos se vean inmersos en esta conducta es un simple dato cuantitativo que no merece unas líneas para justificar la reintroducción de un tipo penal* en "Algunas cuestiones polémicas en los delitos contra la seguridad vial tras la reforma por Ley Orgánica 15/2007" en *Cuadernos Digitales de Formación*, CGPJ, núm. 34, 2009, p. 16.

12 Vid. CADENA SERRANO, F., "Los delitos contra la seguridad vial: estudio de la reforma operada por la Ley Orgánica 15/2007" en *Revista del Poder Judicial*, CGPJ, núm. 89, 2009, p. 24.

13 La Ley Orgánica 8/1983 despenalizó dicha conducta, justificándose el legislador *atendiendo así a un sentimiento generalizado en los medios forenses y doctrinales*. GONZÁLEZ CASSO, J. expone que *la realidad fue que dicho tipo suponía una importante carga de trabajo para los órganos judiciales, entendiéndose que podía ser incluso más eficaz la multa por vía administrativa que por vía judicial, amén de que ciertamente aquella reforma estuvo impulsada por el principio de intervención mínima* en *op. cit.*, pp. 15 y 16.

que acreditare la aptitud para ello¹⁴. La STS 17-10-1931 indicaba que la conducción careciendo del consiguiendo carné *implica por sí sólo la presunción de manifiesta impericia*, principio que en cierto modo parece estar latente de manera inconfesable en el vigente art. 384.

II. ELEMENTOS COMUNES

1. Bien Jurídico

El bien jurídico protegido¹⁵ lo constituye la seguridad del tráfico concebida en sentido colectivo pero en función de la protección de las personas y los bienes¹⁶. No debe entrañar una construcción tan artificiosa y formalista que olvide que lo protegido en última instancia es la vida, la salud o el patrimonio de personas¹⁷. En sentido contrario se sostiene que la garantía de la evitación de daños de dimensión supraindividual supone la incriminación de conductas que ponen en peligro bienes eminentemente colectivos, basándose en su propia dimensión cualitativa y por el número indefinido de personas afectadas¹⁸. Una postura ecléctica sostiene que en los delitos contra la seguridad del tráfico ésta no es suficiente para englobar la totalidad del injusto ya que en muchos de ellos se exige la existencia de un peligro concreto. Ello es también evidente si tenemos en cuenta la regla concursal del art. 383, que define a los delitos contra la seguridad vial como de riesgo prevenido frente a los delitos de resultado lesivo. La lesión que

se pretende prevenir es la de bienes jurídicos individuales, sin cuya referencia no se puede comprender el contenido material del injusto. La seguridad del tráfico es un bien jurídico colectivo intermedio con un claro referente individual¹⁹ como un medio de protección de bienes jurídicos individuales²⁰.

Es claro que se protege la seguridad del tráfico en el caso de conducción sin permiso. Puede entenderse que se pondrá en peligro por quien maneja un vehículo o un ciclomotor sin tener la suficiente pericia para ello, acreditada y justificada mediante la expedición del permiso o licencia correspondiente²¹, aunque la ausencia de permiso en sí es un hecho negativo que no acredita nada. También se atentará contra la seguridad del tráfico conduciendo tras la privación del permiso —por pérdida de puntos o privación judicial—, ya que es indicio de conducción inadecuada, más incluso que la ausencia del permiso. Pero en estos últimos casos son constitutivos de desobediencia de la resolución administrativa o judicial que prohíbe expresamente la conducción, atentándose contra el principio de autoridad y contra la administración de justicia²². No es posible sin embargo una desobediencia a las normas administrativas que prohíben la conducción tras perder los puntos²³.

En las SSTs 31-10-2013 y 29-10-2013 se recoge con claridad que el bien jurídico protegido es la seguridad vial y no el respeto a las resoluciones administrativas²⁴.

14 CÁCERES RUIZ, L., *La responsabilidad por imprudencia...* op. cit., pp. 107 y 108.

15 Sobre el bien jurídico protegido vid. ORTOS BERENGUER, E., FERRANDIS CIPRIÁN, D., "Elementos comunes de todos o de algunos de los delitos contra la seguridad vial" en *Prevención y control de la siniestralidad vial*, ORTOS BERENGUER, E. —dir.—, Valencia, 2011, pp. 229 y ss.

16 Describe esta postura MORENO ALCÁZAR, M.A.: *No parece que la opción por la seguridad del tráfico como bien jurídico represente ningún plus de cara a garantizar la seguridad jurídica en relación con tener que abordar la búsqueda del peligro para los bienes individuales señalados*, en *Los delitos de conducción temeraria*, Valencia, 2003, p. 52.

17 QUINTERO OLIVARES, G. —dir.—, VALLE MUÑIZ, J.M. —coord.—, *Comentarios a la Parte Especial del Código penal*, Pamplona, 1996, p. 1042. En el mismo sentido LÓPEZ TÉBAR, E., "Peligro abstracto e imprudencia en los delitos tipificados en el artículo 379 del Código Penal" en *Revista del Poder Judicial*, núm. 87, 2008, pp. 14 y 15.

18 MUÑOZ CONDE, F., *Derecho penal, Parte Especial*, Valencia, 2010, p. 699.

19 Sobre el bien jurídico protegido vid. CÁCERES RUIZ, L., *La responsabilidad por imprudencia...* op. cit., pp. 201 a 203.

20 FEIJÓO SÁNCHEZ, B., "Seguridad del tráfico y resultado de peligro concreto (comentario a las Sentencias del Tribunal Supremo de 5 de marzo de 1998 y 2 de junio de 1999)" en *La Ley*, núm. 6, 1999.

21 En este sentido GONZÁLEZ CASSO, J., op. cit., p. 16.

22 Para el Tribunal Supremo "no estamos ante un delito de desobediencia o de rebeldía frente a una resolución administrativa, sino ante un delito contra la seguridad vial construido sobre la presunción de que quien ha sido privado de la licencia de conducir carece de aptitud para pilotar un vehículo de motor y por tanto su presencia en las carreteras a los mandos de un vehículo representa un peligro abstracto para la seguridad viaria que el legislador quiere erradicar mediante una norma penal" (...) "El bien tutelado primordialmente es la seguridad vial (elementos sistemático y teleológico). Solo de una manera indirecta y no determinante o esencial sino condicionada o subsidiaria, se protege el cumplimiento de la decisión administrativa" STS 31-10-2013.

23 En sentido contrario vid. MONTANER FERNÁNDEZ, R., "El nuevo delito de conducción sin permiso: ¿delito de peligro o mera desobediencia?" en *Diario La Ley*, núm. 7.110, 8 de mayo de 2009, p. 8; GONZÁLEZ CASSO, J., op. cit., p. 16.

24 Se trata de dilucidar si la revocación, consecuencia de una resolución recaída en el orden contencioso administrativo, de la retirada del permiso de conducir ha de desplegar su eficacia a efectos penales ex tunc, es decir desde el momento en que se produjo la retirada;

No obstante, en las conclusiones haremos algunas consideraciones sobre el bien jurídico, distinguiendo entre las distintas conductas descritas en el tipo y la consideración de las mismas como un delito de desobediencia.

2. Sujetos

Al ser el bien jurídico protegido un bien de carácter general o público, el sujeto pasivo es la comunidad y no los concretos afectados de los riesgos que hayan podido existir.

En cuanto a la determinación del sujeto activo, se ve facilitada porque se encuentra expresamente identificado en normas extrapenales²⁵. La Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial —RDL 339/1990— en sus arts. 9.2, 11.1 y 11.2 atribuye expresamente al conductor la competencia sobre el vehículo que conduce²⁶. El anexo de dicho texto legal define como conductor a la persona que maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo²⁷. En vehículos de aprendizaje es conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales.

3. Acción típica

La acción típica exige la conducción de un vehículo de motor en la vía pública, elementos que son propios de los delitos contra la seguridad vial²⁸.

Conducir es manejar los mecanismos de dirección²⁹ de un vehículo desplazándolo en el espacio³⁰, que se descompone en una multitud de acciones que se realizan de modo inconsciente y rutinario³¹ y que sólo pueden ser objeto de valoración de manera global³². El alcance del verbo *conducir*³³ no es del todo pacífica³⁴.

La jurisprudencia define la conducción de modo amplio, como el *hecho de dirigir el volante del vehículo, aun cuando fuere éste impulsado por la fuerza de la gravedad en un desnivel*³⁵. Una interpretación más restrictiva considera que sólo puede hablarse propiamente de *conducción* cuando *el vehículo está impulsado por su propio motor*³⁶. Entre ambos criterios³⁷ se ha ido moviendo la jurisprudencia. En todo caso, exige para que haya conducción el traslado del vehículo de un lugar a otro. La mera puesta en marcha del motor sin desplazamiento no se considera conducción³⁸.

o “ex nunc”, solo desde la firmeza del pronunciamiento judicial (...) A efectos penales ninguna duda debe haber de que la anulación de la sanción ha de operar retroactivamente. Ha de borrarse cualquier efecto penal que hubiese podido tener esa sanción anulada. El bien jurídico protegido “seguridad vial”, que no “respeto a las resoluciones administrativas”, así lo impone —STS 31-10-2013—. En el mismo sentido, STS 29-10-2013.

25 GUANARTEME SÁNCHEZ LÁZARO, F., *Intervención delictiva e imprudencia*, Granada, 2004, pp. 113 y 114.

26 Sobre la consideración de estos delitos como de propia mano y su comprensión en clave normativa vid. GÓMEZ RIVERO, M.C. —coord.—, MARTÍNEZ GONZÁLEZ, M.I., NÚÑEZ CASTAÑO, E., *Nociones fundamentales de Derecho penal, parte general*, Madrid, 2010, pp. 343 y 344.

27 En el apartado siguiente se explica que *son también peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de impedido o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, y los impedidos que circulan al paso en una silla de ruedas*.

28 Sobre los distintos ámbitos de aplicación de las normas de tráfico vid. CÁCERES RUIZ, L., *La responsabilidad por imprudencia...* op. cit., pp. 249 y ss. y “La conducción tras el consumo de alcohol y drogas tóxicas: el inciso segundo del artículo 379.2 CP como infracción formal” en *Revista Penal* n.º 32, 2013, p. 122.

29 En el anexo del RDL 339/1990, de 2 de marzo, texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, se define conducir como manejar el mecanismo de dirección o ir al mando de un vehículo.

30 TAMARIT SUMALLA, J.M., *Comentarios a la Parte Especial del Código Penal*, QUINTERO OLIVARES, G. —dir.—, VALLE MUÑOZ, J.M. —coord.—, Pamplona, 1996, p. 1044.

31 Vid. sobre el concepto de conducción vid. CÁCERES RUIZ, L., *La responsabilidad por imprudencia...* op. cit., pp. 238 y ss.; ORTS BERENGUER, E., FERRANDIS CIPRIÁN, D., op. cit., pp. 234 y ss.

32 Concepto significativo de acción, entendida como expresión de la personalidad y la acción como concepto significativo. Vid. MUÑOZ CONDE, F., GARCÍA ARÁN, M., *Derecho penal, Parte General*, Valencia, 1993, p. 215 y 216; VIVES ANTÓN, T.S., *Fundamentos del sistema penal. Acción Significativa y Derechos Constitucionales*, Valencia, 2011, pp. 219 y ss.

33 Vid. PAREDES PORRO, M.A., *Tratamiento Policial de los delitos contra la Seguridad Vial*, Madrid, 2010, pp. 60 y ss.; DE VICENTE MARTÍNEZ, R., *Derecho penal de la circulación, Delitos de violencia vial*, Barcelona, 2006, pp. 107 y ss.

34 Sobre distintas posturas doctrinales, vid. GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M. —coord.—, GARCÍA DEL BLANCO, V., MARTÍN LORENZO, M., SANZ DÍEZ DE ULZURRUN, M., *Protección penal de la seguridad vial*, Valencia, 2009, pp. 37 y ss.

35 SSAP Madrid 14-4-2005 y Orense 27-4-2004.

36 STS 15-10-2006: *Es necesario que se ponga en marcha el motor y que el desplazamiento se efectúe a impulsos*.

37 *Por conducir un vehículo se entiende el manejar los mecanismos de dirección y control del mismo, en general, mientras se desplaza impulsos del motor* —GONZÁLEZ CUSSAC, J.L., ORTS BERENGUER, E., *Compendio de Derecho penal, parte general y especial*, Valencia, 2004, p. 707—.

38 STS 4-7-2002, Sala primera.

En cuanto a la doctrina³⁹, una postura defiende que si bien sería incorrecto decir que ha conducido un vehículo quien se ha limitado a empujarlo, tampoco sería correcto estimar que no lo ha hecho el que desliza un automóvil por una carretera de acentuada pendiente manejando la dirección sin motor. Otra postura entiende que no se puede equiparar la conducción guiada sin motor en un descenso con la conducción bajo el impulso del motor, a pesar de la similitud del riesgo. Un vehículo de motor desprovisto, siquiera incidentalmente, de la propulsión, se equipararía a otros vehículos sin motor⁴⁰.

Se sostiene aquí el concepto de conducción como actividad de dirigir un vehículo en movimiento⁴¹. El motor arrancado sin desplazamiento aún no es conducción⁴² y un vehículo deslizándose en pendiente sí lo es, independientemente de que esté impulsado por el motor, se mueva por su propia inercia o se desplace por una pendiente, ya que conducir es guiar un medio de transporte⁴³.

Respecto al vehículo de motor⁴⁴, la legislación restringe el concepto a los que participan en el tráfico rodado⁴⁵, una vez excluidos otros vehículos carentes de motor. Se excluyen además los ciclomotores, los tranvías y los vehículos para personas con movilidad reducida. La jurisprudencia entiende que el concepto vehículo de motor es normativo, no descriptivo. A pesar de las definiciones legales y las extensas clasificaciones, no existe un concepto legal claro para el ámbito penal, dadas las aparentes contradicciones existentes entre las complicadas enumeraciones de las diferentes clases de vehículos que se hacen.

Se ha acudido al dato de la necesidad o no del permiso de conducir⁴⁶, ya que estas infracciones acarrear la privación temporal del permiso o de la posibilidad de obtenerlo, lo que lleva directamente a considerar que sólo pueden estar refiriéndose a acciones que impliquen la necesidad del permiso⁴⁷. Sin embargo, esta teoría no resuelve los problemas planteados. A la pregunta ¿qué es un vehículo de motor? Responde: aquellos que exigen un permiso de conducir. Pero si nos preguntamos ¿qué vehículos exigen tener un permiso de conducir? Hemos de responder: todos los vehículos de motor. Para determinar qué vehículos exigen permiso de conducción, hemos de determinar cuáles son vehículos de motor, definiéndolo conforme a los preceptos legales enumerados.

Son vehículos los artefactos o aparatos aptos para circular por la vía pública, provistos de motor para su propulsión, excluyéndose expresamente por ley los ciclomotores y los tranvías. En casos de duda, se ha de acudir a las distintas enumeraciones y clasificaciones legales y reglamentarias ya aludidas⁴⁸.

La vía pública es un elemento normativo por tratarse de un concepto definido legalmente⁴⁹. Los preceptos de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial *serán aplicables en todo el territorio nacional y obligarán a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados*

39 Vid. GANZENMÜLLER, G., ESCUDERO, J.F., FRIGOLA, J., *Delitos contra la seguridad del tráfico*, Barcelona, 1997, p. 76 y 77.

40 MAZA MARTÍN, J.M., "La imprudencia y otras infracciones penales cometidas con ocasión de la circulación de vehículos de motor" en *Cuadernos de Derecho Judicial*, núm. 1, 1993, pp. 121 a 194.

41 Sobre distintas posturas doctrinales al respecto vid. VARGAS CABRERA, B., "El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y drogas tóxicas del art. 379 CP" en *Estudios de Derecho Judicial*, núm. 114, 2007, pp. 150 a 152.

42 SAP Vizcaya 8-6-2005: no se considera conducción el arrancar el vehículo sin poder circular por tener las ruedas reventadas.

43 Vid. RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, I., *La conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas*, Granada, 2006, pp. 86 y ss.

44 Respecto al concepto de vehículo de motor vid. ORTS BERENGUER, E., FERRANDIS CIPRIÁN, D., *op. cit.*, pp. 236 y ss.; PAREDES PORRO, M.A., *Tratamiento Policial...* *op. cit.*, pp. 63 y ss.; DE VICENTE MARTÍNEZ, R., *Derecho penal de la circulación. Delitos relacionados con el tráfico vial*, Barcelona, 2008, pp. 110 y ss.; MACIÁ GÓMEZ, R., *Delitos y faltas relacionados con la circulación de vehículos a motor en el nuevo Código Penal de 1995. Aspectos generales. La responsabilidad civil*, Barcelona, 1996, p. 18; CÁCERES RUIZ, L., *La responsabilidad por imprudencia...* *op. cit.*, pp. 244 y ss.

45 El anexo de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial define al vehículo de motor como artefacto o aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el art. 2, provisto de motor para su propulsión.

46 ORTS BERENGUER, E., "Delitos contra la seguridad del tráfico" en *Comentarios al Código penal de 1995*, VIVES ANTÓN, T.S. —coord.—, Valencia, 1996, p. 1712.

47 MAZA MARTÍN, J.M., *op. cit.*, pp. 121 a 194.

48 MACIÁ GÓMEZ, R., *Delitos y faltas...*, *op. cit.*, p. 19.

49 RODRÍGUEZ RAMOS, L., "Consideraciones sobre la vía pública en las leyes penales" en *Delitos contra la seguridad del tráfico y su prevención*, COBO DEL ROSAL, M. —dir.—, Valencia, 1975, p. 255.

por una colectividad indeterminada de usuarios⁵⁰. Podemos sistematizar los lugares de aplicación de la ley en los siguientes lugares: vías y terrenos públicos aptos para la circulación, vías y terrenos no aptos pero de uso común; y vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios⁵¹. En general se entiende por vía pública⁵² para la circulación de vehículos aquel camino por el que, con independencia de su titularidad jurídica —pública o privada—, puedan circular un número indeterminado de personas, no de forma accidental, sin más limitaciones que las establecidas por la ley⁵³.

Se puede atentar contra la seguridad del tráfico en aquellos lugares en que circulan vehículos ordenados por las normas reguladoras de la circulación: los lugares públicos destinados al tráfico —básicamente carreteras, calles y caminos— y los terrenos privados no abiertos al público por los que circulen vehículos accesibles por una colectividad indeterminada de personas —un aparcamiento público, p. ej.—. Los delitos contra la seguridad del tráfico sólo se pueden cometer en aquellos lugares donde exista una circulación ordenada por las normas reguladoras de la circulación. Por tanto, no se atenta contra la seguridad vial cuando el vehículo marcha por terrenos rústicos no aptos para la

circulación de vehículos ni cuando marcha por terreno privado de uso exclusivo de su propietario⁵⁴.

III. CONDUCTAS TÍPICAS

1. Pérdida de puntos

El permiso de conducir⁵⁵ se configura como una especie de crédito en puntos⁵⁶ que se pueden perder si se incurre en determinadas sanciones y ganar si transcurre un tiempo sin sanción o se siguen determinados cursos⁵⁷. La pérdida de la totalidad de los puntos conlleva la pérdida de la vigencia del permiso o licencia de conducción —art. 63.6 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos de Motor y Seguridad Vial—.

Desde la notificación del acuerdo que declara la pérdida de vigencia del carné o licencia el titular no puede obtenerlos de nuevo hasta transcurridos seis meses. Si pierde nuevamente los puntos en los tres años siguientes el plazo para recuperarlo será de doce meses. Pero la recuperación no es automática, será necesario superar un curso de sensibilización y reeducación vial y una prueba de control de conocimientos. La conducción del vehículo transcurridos los plazos pero sin haber superado el curso y la prueba de

50 Art. 2 RDL 339/1990, de 2 de marzo.

51 Sobre las clases de vías vid. GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M. —coord.—, GARCÍA DEL BLANCO, V., MARTÍN LORENZO, M., SAN DÍEZ DE ULZURRUN, M., *op cit.*, pp. 52 y ss.

52 La doctrina mayoritaria considera que, como elemento común a todos los delitos contra la seguridad en el tráfico, por vía debe entenderse tanto las públicas como las privadas asimiladas CARPIO BRIZ, D.I., "Creación de grave riesgo para la seguridad en el tráfico (art. 385 CP)" en *Seguridad vial y Derecho penal. Análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código Penal en materia de Seguridad Vial*, MIR PUIG, S., CORCOY BIDASOLO, M. —dirs.—, CARDENAL MONTRAVETA, S. —coord.—, Valencia 2008, p. 216—.

53 Vid. GÓMEZ PAVÓN, P., *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes*, Barcelona, 1997, p. 32. Sobre supuestos concretos en la jurisprudencia, vid. GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M. —coord.—, GARCÍA DEL BLANCO, V., MARTÍN LORENZO, M., SAN DÍEZ DE ULZURRUN, M., *op. cit.*, p. 43. El art. 1 del Reglamento General de la Circulación realiza una delimitación más detallada y descriptiva.

54 Para ver distintas posturas doctrinales vid. VARGAS CABRERA, B., "El delito de conducción..." *op. cit.*, pp. 153 y ss. Este autor considera cumplido el tipo penal independientemente del lugar de la conducción.

55 Sobre el carné por puntos y los aspectos sancionadores vid. TORRES FERNÁNDEZ, M.E., "Reflexiones sobre algunos aspectos administrativos del llamado carnet por puntos en las consecuencias penales de los delitos contra la seguridad del tráfico" en *Delincuencia en materia de tráfico y seguridad vial. Aspectos penales, civiles y procesales*, MORILLAS CUEVA, L., —coord.—, Madrid, 2007, pp. 95 y ss.

56 Los puntos se pierden al infringir las normas administrativas en la conducción. Pueden indicar una falta de aptitud —el conductor infringe las normas por impericia o conducta descuidada— o actitud —el conductor está capacitado pero voluntariamente va más allá de lo permitido—. Mide las sanciones en términos absolutos, no relativos, de tal manera que tiene más probabilidades de ser sancionado el que conduce más kilómetros. Es esencial no olvidar que el permiso de circulación es una autorización, no una concesión. Cualquiera que demuestre su capacidad en los exámenes correspondientes obtiene la autorización. No es una concesión administrativa a la que se le puedan poner determinados requisitos. Por tanto, la pérdida de los puntos es una retirada de la autorización y por tanto una nueva sanción en sí misma. No se trata de la mera pérdida de una concesión por no cumplir los requisitos legalmente exigidos.

57 Sobre el procedimiento para la retirada del permiso de conducir por pérdida de puntos vid. ZAPATA HÍJAR, J.C., *Tráfico. Nuevo Régimen Sancionador*, Madrid, 2011, pp. 242 y ss. Sobre el procedimiento sancionador general en materia de tráfico vid. CANO CAMPOS, T. "El nuevo procedimiento de imposición de las sanciones de tráfico" en *La protección de la seguridad vial. Aspectos jurídicos, sociales y económicos*, PIRES JIMÉNEZ, L., SAN DÍEZ DE ULZURRUN, M., —coord.—, CD-Rom, 2011.

conocimientos, será delito, ya que el carné no se ha recuperado⁵⁸.

Para que la conducción tras la pérdida de los puntos y no recuperación del carné sea delito han de cumplirse varios requisitos:

1. Resolución expresa que declara la pérdida de los puntos y la vigencia del permiso de conducir.

La pérdida de puntos no se produce de manera automática. La Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial exige que la pérdida de los puntos y de la vigencia de la autorización administrativa para conducir, debe ser objeto de un acuerdo administrativo, debiendo existir un acto administrativo expreso⁵⁹. Sin la existencia del acuerdo administrativo no habrá delito, ya que el carné de conducir seguirá vigente⁶⁰.

2. Firmeza de la resolución.

La resolución ha de ser firme en el ámbito administrativo⁶¹. Si hay un recurso administrativo interpuesto, la resolución no es firme⁶². Solo una vez que se agota la vía administrativa la resolución pasa a ser firme. Si se recurre ante la jurisdicción contencioso-administrativa sólo deja de desplegar sus efectos la privación de los puntos si se adopta una medida cautelar suspensiva. Una vez firme la resolución en la vía administrativa, el recurso ante la jurisdicción sólo tiene efecto inmediato si se suspende como medida cautelar⁶³. La existencia de recurso ante la jurisdicción contencioso-administrativa podría dar lugar en algunos casos a que se plantease la ausencia de dolo⁶⁴.

¿Qué ocurre si se condena penalmente por conducir sin puntos y posteriormente la resolución administrativa es revocada en la jurisdicción contenciosa?

En la STS 31-10-2013 resolviendo un recurso de revisión se plantea *si la revocación, consecuencia de una resolución recaída en el orden contencioso administrativo, de la retirada del permiso de conducir ha de desplegar su eficacia a efectos penales ex tunc, es decir desde el momento en que se produjo la retirada; o ex nunc, solo desde la firmeza del pronunciamiento judicial*. El criterio del Tribunal Supremo es claro: *a efectos penales ninguna duda debe haber de que la anulación de la sanción ha de operar retroactivamente. Ha de borrarse cualquier efecto penal que hubiese podido tener esa sanción anulada*. Se fija con claridad que *no estamos ante un delito de desobediencia o de rebeldía frente a una resolución administrativa, sino ante un delito contra la seguridad vial construido sobre la presunción de que quien ha sido privado de la licencia de conducir carece de aptitud para pilotar un vehículo de motor y por tanto su presencia en las carreteras a los mandos de un vehículo representa un peligro abstracto para la seguridad viaria que el legislador quiere erradicar mediante una norma penal. Por eso si con posterioridad se acredita que tal privación de puntos no se ajustaba a la legalidad pierde su sustento el delito*. Se basa este criterio expresamente en que *no estamos ante un delito de desobediencia, sino contra la seguridad vial*⁶⁵: *En el propósito del legislador pudo estar presen-*

58 Así se considera por la Circular 10/2011 de la Fiscalía General del Estado. Del mismo modo la jurisprudencia y doctrina. Vid. VARGAS CABRERA, B., *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*, Granada, 2012, p. 194 y REQUEJO CONDE, C., *El delito de conducir sin permiso. Análisis jurisprudencial*, Barcelona, 2013, p. 70, haciendo referencia a las SSAP Córdoba 11-5-2011 y 7-6-2011 y Pontevedra 2-12-2011; CADENA SERRANO, F., *op. cit.*, p. 20; ROSÓN FERNÁNDEZ, A., "La conducción de vehículos a motor y ciclomotor tras la pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de puntos" en *Noticias Jurídicas*, 2009.

59 DE VICENTE MARTÍNEZ, R. "Seguridad vial y Derecho penal..." *op. cit.*, p. 35.

60 ROLDÁN GARCÍA, M.L., "Delitos de conducción a velocidad excesiva (art. 379.1 CP), de conducción temeraria y suicida (arts. 380 y 381 CP) y conducción sin carnet (art. 384 CP). Problemas concursales (art. 382 CP). Su incidencia y aplicación en diligencias urgentes" en *Cuadernos Digitales de Formación*, CGPJ, núm. 42, 2011, p. 21.

61 CADENA SERRANO, F., *op. cit.*, p. 20.

62 En la Jurisdicción contencioso-administrativa la STS 4-6-2009 señala que la pérdida de puntos es una medida sancionadora, por lo que si se ha interpuesto contra ella recurso administrativo no cabe ejecutar la sanción hasta que no se haya resuelto.

63 Expone ALARCÓN SOTOMAYOR, L., que *el resultado de esta jurisprudencia* —haciendo referencia a las SSTC de 18-11-1993 y 19-12-2007— *es que el derecho fundamental a la tutela judicial efectiva o, más bien, el que se extiende a la tutela judicial cautelar paraliza la eficacia de las sanciones y la supedita al cumplimiento de uno de estos tres requisitos: el agotamiento del plazo establecido sin impugnación judicial de la sanción; o la impugnación judicial sin petición expresa de suspensión; o la denegación explícita de la suspensión cautelar solicitada en vía judicial. Si no se cumple alguno de ellos, la Administración no podrá ejecutar la sanción, a pesar de lo dispuesto en los arts. 88, 89 y 90 LTSV en "La eficacia y la ejecución de las sanciones de tráfico tras la última reforma de la LTSV" en La protección de la seguridad vial. Aspectos jurídicos, sociales y económicos*, PIRES JIMÉNEZ, L., SAN DÍEZ DE ULZURRUN, M., —coord.—, CD-Rom, 2011, pp. 25 y 26.

64 DE VICENTE MARTÍNEZ, R. "Seguridad vial y Derecho penal..." *op. cit.*, p. 36.

65 Contra este criterio se pronuncia la Fiscalía en la Circular 10/2011.

te el afán de robustecer el respaldo de esas decisiones de la administración encargada de la seguridad viaria. Pero del producto legislativo, rectamente entendido, no puede derivarse esa conclusión. El bien tutelado primordialmente es la seguridad vial —elementos sistemático y teleológico⁶⁶—. Se considera que el sujeto que ha perdido todos sus puntos realiza una conducción peligrosa y se pretende sancionar penalmente al conductor reincidente en la vía administrativa⁶⁷.

Si considerásemos que sí comete el delito el que conduce privado de puntos por resolución administrativa que luego es revocada en la vía jurisdiccional, no se atentaría contra la seguridad del tráfico, sino que sería un delito de mera desobediencia.

3. La resolución ha de ser conocida y notificada formalmente.

Al existir un acto expreso, lo habitual será que el afectado conozca la pérdida de los puntos al notificársele formalmente la resolución. Sin embargo, no siempre coinciden notificación y conocimiento. En algunos casos el sujeto conocerá que ha perdido los puntos aunque todavía no le haya sido notificada la resolución. En otros puede no conocer la resolución a pesar de su notificación formal —en domicilio recogido por otra persona o por notificación en edictos y boletines oficiales, por ejemplo—.

Es claro que el tipo penal es doloso, lo cual exige un pleno conocimiento de la pérdida de los puntos, independientemente de haber sido notificado o no formalmente de la resolución. No existe una obligación legal de conocer los puntos. Ha de acreditarse el conocimiento de la pérdida de puntos, como elemento del dolo. Una falta de conocimiento excluye en dolo⁶⁸. No comete la infracción penal el que desconoce la resolución administrativa a pesar de su notificación formal. La notificación formal sin conocimiento excluye el dolo⁶⁹.

Supuesto más complejo es el caso del conocimiento de la resolución sin notificación formal. Aquellos casos en los que el individuo conoce la sanción pero no se le

ha notificado formalmente. En principio podría tenerse por válido con el mero conocimiento, pero ha de considerarse que en los supuestos de privación del carné por sentencia, no basta el conocimiento de la misma, sino un acto expreso de requerimiento en fase de ejecución. ¿Se le ha de dar un trato más extensivo a los supuestos de privación del carné por resolución administrativa que a la privación por resolución judicial?

La doctrina en general exige la notificación formal de la resolución que declara la pérdida de los puntos⁷⁰. La ausencia de notificación adecuada o de la inadecuada publicación del acto administrativo puede dar lugar a que no se cumpla este elemento objetivo del tipo⁷¹.

Sostenemos que la resolución ha de haber sido notificada formalmente como elemento objetivo del tipo, y ha de ser conocida, como elemento subjetivo del tipo. La notificación administrativa formal es requisito necesario, pero no suficiente. Se exige además el conocimiento de la resolución. Una mera notificación por edictos desconocida por el sujeto no sería suficiente para entender cometido el tipo por falta del elemento subjetivo. Y un conocimiento sin notificación formal tampoco, por falta del elemento objetivo. En sentido contrario se expresa la jurisprudencia. En este sentido, la SAP Zamora 25-3-2013, haciendo referencia a la STS 1-12-2003, recoge *que ha a estos efectos y ante el conocimiento del contenido de la sanción por el acusado, es irrelevante la falta de notificación de la resolución o de un requerimiento expreso, por lo que siendo perfecto conocedor de la resolución dictada por la administración declarando la pérdida de vigencia de la autorización administrativa para conducir de la que era titular hasta ese momento, lo cierto es que el conductor imputado y acusado condujo su vehículo tras haber perdido vigencia su permiso de conducir por pérdida total de los puntos asignados legalmente (...) por lo que no cabe hablar, en el aspecto cuestionado de error en la apreciación de la prueba y en la objetivización de los hechos denunciados.*

66 En el mismo sentido la STS 28-6: “Si la privación del permiso de conducir del interesado se fundamentó en una sanción administrativa y esta a su vez era la base para que concurriera uno de los elementos objetivos del tipo del art. 384 del Código penal, resulta obvio que la validez y eficacia de la resolución administrativa era condición imprescindible para que se aplicara la norma penal y se dictara en el proceso seguido contra el acusado una sentencia condenatoria”. “La dicción de la norma no permite hablar de un delito de desobediencia sino de un delito contra la seguridad vial”.

67 DE VICENTE MARTÍNEZ, R. “Seguridad vial y Derecho penal...” *op. cit.*, p. 36.

68 GONZÁLEZ CASSO, J., *op. cit.*, p. 22.

69 En este sentido, las SSAP Salamanca 27-9-2013 y Vizcaya 1-7-2013.

70 ROLDÁN GARCÍA, M.L., *op. cit.*, p. 21. CADENA SERRANO, F., *op. cit.*, 2009, p. 20.

71 CADENA SERRANO, F., *op. cit.*, p. 19. En el mismo sentido DE VICENTE MARTÍNEZ, R. “Seguridad vial y Derecho penal...” *op. cit.*, p. 35.

2. Privación judicial

Justifica el legislador en el preámbulo de la Ley Orgánica 15/2007 en *la necesidad de tipificar penalmente la conducción de vehículos por quienes hubieren sido privados judicialmente del derecho a hacerlo*, pues aunque en determinados supuestos estas conductas podrían subsumirse en los delitos de quebrantamiento de condena o de desobediencia, no siempre será posible, por lo que *se ha considerado más ágil y preciso reunir todas las situaciones posibles en un solo precepto sancionador*.

La doctrina en general entiende que es una tipificación expresa de un quebrantamiento de condena del art. 468.1 del CP, con la consiguiente discusión de si el bien jurídico protegido es el correcto funcionamiento de la Administración de Justicia o propiamente la seguridad vial. Es tipo penal especial en relación con el citado art. 468, imponiendo una penalidad superior⁷². En el mismo sentido se recoge en la Memoria de la FGE de 2008 y así se pronunció el Consejo General del Poder Judicial en su Informe al Anteproyecto.

Al parecer la decisión de sacar esta conducta del delito de quebrantamiento de condena residió en la poca eficacia disuasoria de la pena que lleva aparejado este delito.

La conducción por parte de aquél que haya sido condenado a la pena de privación del permiso de conducción, dará lugar a la inmediata realización del delito⁷³. Es necesaria la existencia de una resolución judicial que prive del permiso, por lo que no será de aplicación en los supuestos de retirada efectuada por la policía⁷⁴.

El precepto del inciso segundo del art. 384 CP recoge no sólo el quebrantamiento de la privación del derecho

a conducir vehículos de motor o ciclomotores, impuesta como pena en sentencia firme, sino también los casos en que tal privación se haya adoptado como medida cautelar por el juez penal⁷⁵.

La privación definitiva del permiso se refiere a la pena o medida de seguridad que se impone en sentencia definitiva firme, cualquiera que sea su duración. Interpretar privación⁷⁶ definitiva no como contrario a cautelar, sino a pérdida definitiva del carné daría lugar a interpretaciones absurdas⁷⁷.

La privación provisional o definitiva del permiso ha de haber sido realizada por la jurisdicción penal. En vía administrativa, puede acordarse la suspensión cautelar del permiso o licencia en procedimientos de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de la autorización administrativa concurriendo grave peligro para la seguridad del tráfico y acordarse la sanción de suspensión del permiso o licencia por un periodo determinado, de un mes a tres meses, en el caso de infracciones graves —arts. 64 y 67 de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial—. Por mucho que tales resoluciones se recurran, la jurisdicción contenciosa no hará sino estudiar la adecuación a derecho del acto administrativo. Aun cuando se confirme su adecuación, el juez contencioso no habrá adoptado la decisión de privación, sino que se habrá limitado a considerarla conforme con el ordenamiento jurídico⁷⁸.

Se plantean dudas respecto a la conducción teniendo privado el permiso de conducir en el extranjero. Algunos autores sostienen que difícilmente estos casos serían sancionados como quebrantamiento de condena, pues ni la privación lo ha sido por jueces españoles, ni se trataría de un permiso o licencia español⁷⁹. No compartimos esta opinión. Al otorgarle validez al permiso

72 ROLDÁN GARCÍA, M.L., *op. cit.*, p. 21.

73 DE VICENTE MARTÍNEZ, R. "Seguridad vial y Derecho penal..." *op. cit.*, pp. 39 y 40.

74 ROLDÁN GARCÍA, M.L., *op. cit.*, p. 21.

75 Indica al respecto CADENA SERRANO, F. que la adopción de la medida cautelar de privación del permiso está prevista en el artículo 764.4 LECR, precepto que desafortunadamente no ha sido modificado, pues en los supuestos de conducción pese a la intervención cautelar del permiso sigue remitiéndose todavía al artículo 556 CP. Este precepto del artículo 556 CP se convierte en perturbador, pues como quiera que castiga con la pena de seis a un año de prisión, su aplicación para el supuesto indicado —de cumplirse sus requisitos de notificación personal y reiterada al interesado— podría conducir al absurdo de que se sancionase más gravemente el quebrantamiento de la medida cautelar que el de la pena impuesta en sentencia firme, en *op. cit.*, p. 21.

76 En este sentido vid. ROBLEDO VILLAR, A. "Los delitos contra la seguridad vial" en *Diario La Ley*, núm. 6.877, p. 8.

77 Así lo expone con claridad GONZÁLEZ CASSO, J.: *Resulta que quebrantar la condena judicial firme de una pena de privación del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores tiene menos sanción penal (el artículo 468.1 segundo inciso sólo contempla la pena de multa) que desobedecer una privación cautelar impuesta por esa misma autoridad judicial o una privación de la autorización impuesta por la autoridad administrativa por la pérdida de puntos, algo que puede ocurrir por simples sanciones administrativas como no llevar puesto el cinturón de seguridad (en estos casos, pena de prisión o multa y trabajos en beneficio de la comunidad). Absurdo. Creo que estamos en presencia de una pésima redacción de una ley escrita a toda prisa, como nos tienen habituados últimamente, y que lo único que se pretendió era contraponer cautelar a definitivo en el sentido de la resolución que se dicta; en *op. cit.*, p. 21.*

78 CADENA SERRANO, F., *op. cit.*, p. 24.

extranjero —ya que en caso contrario se trataría de un conductor sin carné— debemos otorgarle validez a la privación por una autoridad extranjera. Ha de considerarse la situación en su conjunto: no puede sostenerse que se tiene permiso válido extranjero —dando validez al permiso de otros país— y a su vez no darle validez a la privación del mismo por el país extranjero. Sin embargo, sería una conducta difícilmente punible: habría de tratarse de una privación por juez extranjero o por pérdida de puntos, si el país en cuestión tiene un sistema similar y homologable al español.

3. Ausencia de permiso

Acreditada la conducción del vehículo por parte del acusado y la ausencia de permiso que le habilitara para conducir; ningún otro elemento se precisa para justificar la condena —SAP Madrid 13-11-2008—. El tipo penal se configura como la mera conducción de un vehículo a motor careciendo del pertinente permiso⁸⁰. La exigencia de una especial peligrosidad en la conducción es un criterio minoritario, destacando la jurisprudencia de la Audiencia Provincial de Toledo⁸¹.

Quedan excluidos del ámbito penal, los supuestos de pérdida de vigencia del permiso o licencia que tengan su origen en cualquier otra causa distinta de la privación judicial o por pérdida de los puntos, como conducir con el permiso o licencia caducada⁸², o cuando

la pérdida sea consecuencia de la desaparición de los requisitos sobre conocimientos, habilidades o aptitudes psicofísicas para su otorgamiento⁸³, dado que en los mismos se obtuvo en su día permiso de conducir.

Tampoco entran en el ámbito del precepto aquellos casos en los que la autorización administrativa⁸⁴ haya sido suspendida cautelarmente en el curso del procedimiento de declaración de pérdida de vigencia al que se refiere el art. 64 de la Ley de Tráfico, por declaración de nulidad o lesividad⁸⁵.

Se plantean dos supuestos especialmente polémicos: la conducción poseyendo un permiso para vehículo distinto o un permiso expedido en el extranjero y no convalidado.

a) Permiso de categoría distinta

El tipo no especifica que el permiso sea el correspondiente para el vehículo concreto. Se plantea el problema de si sería punible la conducción teniendo licencia o permiso sólo apto para un vehículo de categoría distinta⁸⁶. Existen pronunciamientos jurisprudenciales en uno y otro sentido⁸⁷.

El legislador de 2007 no tuvo en cuenta ni el antecedente legislativo español ni la regulación del derecho comparado. Habrá que entender que los casos de inadecuación del permiso a la categoría del vehículo quedan fuera del tipo penal pues lo contrario supone

79 ROLDÁN GARCÍA, M.L., *op. cit.*, p. 22.

80 DE VICENTE MARTÍNEZ, R. "Seguridad vial y Derecho penal..." *op. cit.*, p. 42.

81 En las SSAP Toledo, 1-10-2013, 8-7-2013, 6-6-2013, 14-3-2013, conforme a su acuerdo de 15-1-2013, estima que el tipo penal es igual que la infracción administrativa y que ésta quedaría inaplicable si no se establece una diferencia entre ambas, lo cual no es la voluntad del legislador, teniendo en cuenta la reforma del RD Legislativo por la Ley 18/2009 de 23 de noviembre, posterior a la introducción del delito previsto en el art. 384 del Código. "Si el legislador hubiera querido destipificar la infracción administrativa, por haber entendido que se ha de otorgar una protección superior ha tenido ocasión, de hacerlo, lo habría hecho. De modo que el mantenimiento de ambas infracciones lo que pone a las claras es que se ha querido mantener un marco distinto". Se aplica el principio del TC: "Existe una infracción del principio de legalidad penal, art. 25 de la Constitución, cuando se crean tipos que exceden el mínimo que resulta indispensable para la sanción de las conductas; a "sensu contrario", si existe un medio jurídico menos gravoso para los derechos de los ciudadanos que pueda permitir conseguir el mismo fin, no está justificada la calificación de la acción como delictiva, y si se hace, no se respeta el principio de proporcionalidad que deriva del principio de legalidad (STC 24/2004). En la búsqueda de la distinción entre el delito y la sanción administrativa, se justifica que la diferencia no está en el bien jurídico protegido porque en ambos casos se atenta contra la seguridad vial. La distinción de ambas conductas se encuentra en que para que exista delito se exige un especial peligro causado en la conducción sin permiso. "Existirá delito cuando además de la infracción administrativa se haya creado un riesgo superior para la conducción". La SAP Toledo 30-7-2013 añade el argumento de que los requisitos para obtener la licencia de conducir ciclomotores son mínimos, por lo que conducir sin ella sólo puede ser delito si se atenta además contra la seguridad del tráfico con una conducción peligrosa, ya que si no se atendería contra el principio de intervención mínima.

82 VARGAS CABRERA, B., *La dogmática penal...* *op. cit.*, p. 196 y 197.

83 Vid. DE VICENTE MARTÍNEZ, R. "Seguridad vial y Derecho penal..." *op. cit.*, p. 38. En el mismo sentido CADENA SERRANO, F., *op. cit.*, p. 25.

84 Sobre las distintas autorizaciones administrativas vid. PAREDES PORRO, M.A., *Atestados por delitos contra la seguridad vial. Régimen jurídico, instrucción, diligencias, actas y jurisprudencia*, Mérida, 2012, pp. 47 y ss.

85 ROLDÁN GARCÍA, M.L., *op. cit.*, p. 21.

86 CADENA SERRANO, F., *op. cit.*, p. 25.

87 ROLDÁN GARCÍA, M.L., *op. cit.*, p. 22.

una interpretación extensiva y contraria al principio de legalidad⁸⁸. Por exigencias del principio de legalidad quedan fuera del tipo delictivo los que condujeren con permiso no correspondiente a la categoría del vehículo. El problema se hubiera evitado con una distinta redacción legal, que incriminase la conducción *sin el permiso correspondiente a la categoría del vehículo*, como ocurre en el Derecho francés, inglés o alemán⁸⁹. Lo mismo ocurría con el art. 340 bis c) cuando aludía a la conducción sin haber obtenido el permiso *correspondiente*, término que permitía condenar en los supuestos de permiso o licencia que no correspondieran con el tipo de vehículo.

A tenor de la regulación actual, debe descartarse por atípico el supuesto del conductor que está en posesión del correspondiente permiso de conducción de vehículos de motor para una determinada categoría y conduce otro de categoría distinta⁹⁰.

Un supuesto más complicado de resolver es el del sujeto poseedor de una licencia que conduce un vehículo para el que es necesario, conforme a la normativa administrativa, el correspondiente permiso como, por ejemplo, el sujeto que teniendo licencia de ciclomotor conduce un camión. Se estaba entendiendo que, al no tratarse propiamente de un permiso de conducción⁹¹, en el caso de conducir un vehículo para el que era preciso el permiso estando en posesión de una simple licencia, se incurría en el delito al ser distintos los requisitos y condiciones exigidos por las normas administrativas para la obtención de una u otra autorización y la redacción alternativa del precepto que se refiere a “permiso o licencia”⁹². Algunos autores sostienen que mientras existan ambas clases de autorizaciones, habrá que seguir distinguiendo a efectos penales⁹³. Pero el Reglamento General de Conductores de 8-5-2009 convierte la licencia de conducir ciclomotores en el permiso de conducción de la clase AM, quedando limitadas las licencias a los vehículos para personas con movilidad reducida y vehículos especiales agrícolas

autopropulsados. Con este permiso es preciso superar una prueba específica de conocimientos y otra práctica en circuito cerrado. Por eso ya no es tan sencillo mantener la anterior posición, máxime cuando la normativa reglamentaria en esta materia es compleja dado que la obtención de determinados permisos implica la concesión automática de otros o la autorización para utilizar otro tipo de vehículos. Cuando se tiene un autorización administrativa pero se conduce el vehículo equivocado, la sanción debe quedar limitada al ámbito administrativo. El delito dice *sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción*. Podría haber dicho sin haber obtenido nunca el permiso o licencia *correspondiente*, pero no lo dice⁹⁴.

b) Permiso extranjero no convalidado

En la conducción de quien tiene permiso de conducir de otro país pero no en España ¿se debe entender que realiza la conducta típica?

Ningún problema plantea el de los permisos expedidos por cualquier estado miembro de la Unión Europea o de los estados del Espacio Económico Europeo, dado que mantienen su validez en España y está previsto su canje por otro español equivalente en el caso de los ciudadanos de estos países que residan en España.

Existe una mayor complicación cuando se trata de permisos de terceros países. Los titulares de permisos expedidos de conformidad con convenios internacionales⁹⁵ de los que España es parte pueden conducir en España. Pero los extranjeros residentes transcurridos seis meses desde que adquieran su residencia y los no residentes desde que entren en territorio español deberán obtener su canje por su equivalente español, debiendo su titular superar unas pruebas —arts. 21 y siguientes del Reglamento General de Conductores—. No puede ignorarse, sin embargo, que no tiene por qué coincidir la nacionalidad del titular con el país de origen del carné. Incluso puede tratarse de un ciudadano español

88 DE VICENTE MARTÍNEZ, R. “Seguridad vial y Derecho penal...” *op. cit.*, p. 47.

89 CADENA SERRANO, F., *op. cit.*, p. 25.

90 En este sentido, GONZÁLEZ CASSO, J., *op. cit.*, p. 17. Esta interpretación no es unánime. En la SAP Córdoba 8-7-2008 se expone que “la interpretación que sostiene el recurrente nos llevaría al absurdo de considerar atípica la conducta del que poseyendo sólo permiso para conducir coches (turismos) se pone al volante de un autobús”.

91 DE VICENTE MARTÍNEZ, R. “Seguridad vial y Derecho penal...” *op. cit.*, pp. 47 y 48.

92 GONZÁLEZ CASSO, J., *op. cit.*, p. 17.

93 DE VICENTE MARTÍNEZ, R. “Seguridad vial y Derecho penal...” *op. cit.*, p. 48.

94 GÓMEZ RIVERO, M.C., CORTÉS BECHIARELLI, E. et. al., *Nociones fundamentales de Derecho penal, parte especial*, Madrid, 2010, p. 668 y REQUEJO CONDE, C., *op. cit.*, pp. 108 y ss. En el mismo sentido GONZÁLEZ CASSO, J., *op. cit.*, pp. 17 y 18.

95 El Convenio Internacional de Ginebra de 19 de septiembre de 1949 o la Convención Internacional de París de 24 de abril de 1926 o el Convenio Internacional de Viena de 8 de noviembre de 1968.

con carné extranjero que no reside habitualmente en España.

¿Qué ocurre si el titular de un carné no comunitario que ha podido conducir con normalidad en España por estar el país de origen acogido a las convenciones internacionales deja transcurrir el plazo de seis meses y no procede a su canje? ¿Y si el carné proviene de un Estado no acogido a las convenciones citadas? No estaríamos ante una conducta típica⁹⁶, ya que no se puede decir que nunca ha obtenido permiso alguno. No tiene sentido que el mero incumplimiento de un plazo administrativo para el canje le haga incurrir en la conducta delictiva⁹⁷. Según la literalidad del precepto penal habrá que entender que el sujeto que conduce con un permiso extranjero sin haber procedido al canje de éste debe quedar excluido del delito, dado que el tipo se refiere al que *sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción* pero no especifica conforme a qué legislación⁹⁸. En este sentido se pronuncia la jurisprudencia del Tribunal Supremo⁹⁹. *La expresión legal exige que pueda afirmarse con taxatividad que el autor jamás ha obtenido el permiso de conducir. Por eso ha de excluirse del radio de acción del nuevo tipo penal a quien posee permiso extranjero y también a aquellas personas cuyo permiso ha caducado. Tanto aquellos correspondientes a otros países de la Unión Europea pero que no alcanzan validez en España por falta de reconocimientos médicos o finalización del periodo de vigencia de conformidad con el art. 24 del*

Reglamento General de Conductores, como permisos de países no comunitarios del art. 30 del citado Reglamento. El fundamento exegético para la exclusión es que el art. 384 CP habla de la obtención, no de la validez en nuestro derecho del permiso con el que se conduce. No se distingue si el permiso o licencia se ha obtenido dentro o fuera del territorio nacional. La taxativa expresión “nunca” y el examen de la tramitación parlamentaria refuerzan esta interpretación. La redacción final del nuevo tipo penal tiene su origen en la enmienda número 16 del Grupo Parlamentario Catalán en la que se aludía a no haber obtenido nunca un permiso o licencia de conducción, expedido por autoridad pública de cualquier país. Si bien en el dictamen emitido por la Comisión de Justicia sobre la Proposición de reforma del Código Penal en materia de Seguridad Vial se contempló en la redacción del precepto el requisito de que el permiso o licencia fuera “vigente y válido para conducir en España”, tal exigencia fue rechazada, quedando finalmente redactado el nuevo artículo en los términos expuestos (...) La ausencia de homologación supondría una infracción meramente administrativa y no el delito —STS 30-12-2012—.

IV. AUTORÍA Y PARTICIPACIÓN

En principio se trata de un delito de propia mano en el sentido doctrinal utilizado por la moderna dogmá-

96 En este sentido, GONZÁLEZ CASSO, J., *op. cit.*, pp. 18 y ss. Como es habitual en los estudios doctrinales, se da por supuesto que el titular de un carné extranjero es un ciudadano no español y que coinciden la nacionalidad del país emisor del carné y la nacionalidad de su titular, cosa que no siempre es así.

97 ROLDÁN GARCÍA, M.L., *op. cit.*, p. 22.

98 DE VICENTE MARTÍNEZ, R. “Seguridad vial y Derecho penal...” *op. cit.*, p. 44.

99 STS 20-6-2013: “La tipicidad exige que el autor jamás haya obtenido permiso de conducir. Por eso ha de excluirse del radio de acción del nuevo tipo penal a quien posee permiso extranjero; tanto aquellos correspondientes a otros países de la Unión Europea, pero que no alcanzan validez en España (artículo 24 del Reglamento General de Conductores), como permisos de países no comunitarios (art. 30) o un permiso internacional. Tres órdenes de argumentos confluyen en esa conclusión: a) El fundamento exegético de tal exclusión es primeramente gramatical: el art. 384 CP 1995 habla de la obtención, no de la validez en nuestro derecho, del permiso con el que se conduce. No se distingue si el permiso o licencia se ha obtenido dentro o fuera del territorio nacional. La taxativa expresión “nunca” es concluyente. b) El examen de la tramitación parlamentaria refuerza esta interpretación. La redacción final del nuevo tipo penal tiene su origen en una enmienda en la que expresamente se aludía a no “haber obtenido nunca un permiso o licencia de conducción, expedido por autoridad pública de cualquier país”. Aunque en el Dictamen emitido por la Comisión de Justicia sobre la Proposición de la Ley Orgánica por la que se modificaba el Código Penal 1995/16398 en materia de Seguridad Vial se contempló en la redacción del precepto el requisito de que el permiso o licencia fuera “vigente y válido para conducir en España”, tal exigencia fue rechazada, quedando finalmente redactado el nuevo artículo en los términos expuestos. c) Una interpretación teleológica abunda en esa exégesis. El nuevo tipo obedece a la idea de preservar el bien jurídico protegido, la seguridad vial, frente a todos aquellos que se aventuran a pilotar un vehículo de motor sin haber obtenido un permiso, precisamente por el plus de peligrosidad que entraña para el resto de los usuarios de las vías públicas la conducción de vehículos por quienes no hayan acreditado una mínima aptitud para su manejo. Se protege, así pues, no tanto el control por parte de la Administración Española de las habilitaciones para conducir, como el bien jurídico “seguridad vial” que sólo se puede presumir puesto en peligro cuando quien maneja el vehículo de motor no ha demostrado nunca las capacidades mínimas para realizar tal actividad. Que haya quedado habilitado en otro país cuando tal habilitación es susceptible de ser reconocida por el Estado Español excluye esa presunción legal de peligro.

tica. Son admisibles supuestos de autoría¹⁰⁰ mediata, como aquellos en los que se utiliza la fuerza o intimidación para que alguien conduzca careciendo del permiso o privado del mismo; o se abuse del estado de embriaguez u otra situación de plena inimputabilidad¹⁰¹. También es posible la coautoría de dos personas que conduzcan a la vez manejando ambos de manera independiente los mandos del vehículo y careciendo alguno de ellos de permiso¹⁰².

Un supuesto especialmente polémico y muy usual es la imputación al dueño que presta su vehículo a otro a sabiendas de que no tiene carné. La jurisprudencia de las distintas Audiencias Provinciales se encuentra dividida. Se considera punible en las SSAP de Badajoz 13-1-2011 y Madrid 7-6-2011, entre otras. No se estima la participación necesarias en las SSAP de Toledo 9-3-2010 y Vigo 24-2-2014¹⁰³.

En la citada SAP Vigo de 24-2-2014 se acude a la doctrina del TS en relación a la figura del cooperador necesario. Una simple solidaridad pasiva con los autores no puede ser una cooperación idónea para imputar objetivamente la participación, salvo en los casos en los que el sujeto sea garante de la no comisión del delito, en cuyo caso su participación se basará en el art. 11 CP¹⁰⁴. Se estima que no hay cooperación necesaria cuando la conductora es plenamente responsable de sus propios actos, sin que se le pueda exigir al titular del vehículo una especie de celo especial, tendente a impedir obligatoriamente que pueda conducir sin carné.

La SAP Madrid 7-6-2011 estima cooperación necesaria en un supuesto en que no sólo se facilita el vehículo, sino que le acompaña durante el trayecto al que no tiene

carné y le guía y asesora en la conducción. *En el supuesto del que presta el vehículo a un sujeto sabiendo que no posee permiso y que va a conducir y le acompaña en el vehículo, sí podría considerarse que existe un cierto control o dominio funcional del hecho, además de una cierta concertación anterior a la conducción —le presta el vehículo y le acompaña durante la conducción.*

De las distintas posturas¹⁰⁵, consideramos correcta la de estimar la posibilidad de cooperación necesaria, pero exigiendo, además de los requisitos objetivos —prestar el vehículo, se sea o no el titular legal— y subjetivos —conocimiento de que se carece del permiso—, un cierto dominio del hecho, bien porque exista una relación de subordinación por parte del conductor —hijo respecto al progenitor, empleado respecto al empresario—, bien porque se facilite materialmente la conducción acompañando y asistiendo al conductor carente de pericia.

V. PENALIDAD

La reforma de 2010 modificó las penas¹⁰⁶ del art. 384 en el mismo sentido que el art. 379. La pena pasaba a ser alternativa entre prisión, multa y trabajos y no entre prisión de una parte, o multa y trabajos de otra. No se establecen criterios para optar por una u otra de las penas. Deberá atenderse a la mayor o menor gravedad del hecho y al resto de las circunstancias concurrentes¹⁰⁷. Se incrementa el arbitrio judicial en la cláusula establecida en el art. 385 ter, ya que *se podrá rebajar en un grado la pena de prisión en atención a la menor entidad del riesgo causado y a las demás circunstancias del hecho*¹⁰⁸.

100 Vid. GÓMEZ RIVERO, M.C., “¿Queda algo aún de los llamados delitos de propia mano?” en *Revista Penal*, nº 18, 2006, pp. 109, 119 y 120.

101 Vid. CÁCERES RUIZ, L., *La responsabilidad por imprudencia... op. cit.*, p. 419.

102 CADENA SERRANO, F. sostiene que no se trata de un delito de propia mano en *op. cit.*, p. 25, haciendo referencia a la STS 4-6-2000.

103 La Circular de la Fiscalía de 17 de noviembre de 2011 plantea la posibilidad de participación de otra persona —quien induce o presta el coche— en los supuestos de conducción sin permiso. De hecho los fiscales interesan condena en estos casos, normalmente en un juicio rápido.

104 STS 19-12-2001.

105 Sobre las distintas posturas doctrinales y jurisprudenciales vid. VARGAS CABRERA, B., *La dogmática penal... op. cit.*, pp. 201 y ss.

106 En relación a la penalidad vid. VALEIJE ÁLVAREZ, I., “El sistema de penas en los delitos contra la seguridad vial” en *Prevención y control de la siniestralidad vial*, ORTOS BERENGUER, E. —dir.—, Valencia, 2011, pp. 457 y ss.; GÓMEZ PAVÓN, P., “La reforma de los delitos contra la seguridad del tráfico” en *Comentarios a la Reforma Penal de 2010*, ÁLVAREZ GARCÍA, F.J., GONZÁLEZ CUSSAC, J.L. —dirs.—, Valencia, 2010, p. 431.

107 GÓMEZ PAVÓN, P., “La reforma de los delitos contra la seguridad del tráfico” en *Comentarios a la reforma penal de 2010*, ÁLVAREZ GARCÍA, F.J., GONZÁLEZ CUSSAC, J.L. —dirs.—, Valencia, 2010, p. 431.

108 JUANES PECES, A., “Principios inspiradores de la reforma del Código Penal operada en virtud de la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio” en *La reforma del Código penal desde la perspectiva económica tras la entrada en vigor de la Ley Orgánica 5/2010 de 22 de junio (situación jurídico-penal del empresario)*, JUANES PECES, A. —dir.—, ALBA FIGUERO, M.C. —coord.—, Madrid, 2011, pp. 55 y 56;

Ha de tenerse en cuenta que a efectos de reincidencia se trataría de un delito contra la seguridad vial por su ubicación sistemática¹⁰⁹. La conducción sin carné no puede considerarse antecedente a efectos de reincidencia respecto a la conducción temeraria, ya que aunque atacan el mismo bien jurídico, lo hacen de forma distinta. En este sentido se recoge con acierto en la SAP Sevilla 22-10-2013: *el modo en que se ataca el bien jurídico —si de seguridad vial se trata— es muy diverso; uno es concreto, el otro es formal sin peligro identificable. Y la prueba de ello es que, como el Tribunal Supremo se ha ocupado de decir para dilucidar si hay o no igual naturaleza en infracciones que se comparan, no cabría condenar por uno de los delitos en lugar del otro sin merma del principio de contradicción y acusatorio*. En cuanto a la reincidencia, ésta es discutible en el supuesto de conducción con privación provisional del carné, como veremos en el apartado de conclusiones.

Se admite la posibilidad de imponer en estos delitos la pena de comiso del vehículo, aunque por tiempo concreto y debidamente justificada —SSAP La Coruña 24-4-2013, Pontevedra, 3-9-2013—.

VI. CONCLUSIONES

En los delitos de peligro abstracto se prescinde del riesgo concreto. Se tipifican conductas que de forma general se consideran peligrosas. No se exige constatar una situación de peligro concreto sino sólo que la conducta tipificada sea apta para lesionar, producir un daño o supere el nivel de riesgo permitido. No se deriva un

deber de cuidado sino un deber directo e inmediato de evitar determinados comportamientos que el legislador por su peligrosidad ha definido como hechos típicos. Aunque un comportamiento no infrinja el deber de cuidado puede ser un hecho típico si está descrito como tal en una ley penal que impone el deber de no realizar nunca ese comportamiento sea cual sea el contexto o las circunstancias concurrentes¹¹⁰. Son conductas que no suponen materialmente un injusto penal en el caso concreto. Un ciudadano puede ser castigado por realizar un hecho que considerado aisladamente no se puede considerar materialmente digno de castigo aunque desde un punto de vista estadístico sea necesario contemplar sanciones para ese tipo de conductas¹¹¹.

Se castigan como delitos lo que antes eran meras infracciones administrativas, sin exigir que esas conductas hayan puesto efectivamente en peligro ningún bien jurídico¹¹². Se utilizan técnicas de tipificación propias del derecho administrativo sancionador¹¹³. La redacción de los tipos está pensada para amoldarse al procedimiento penal —juicio rápido— y no al revés¹¹⁴.

Ha sido la creación del carné por puntos la que ha motivado el delito de circulación con el permiso de conducción suspendido o retirado que, en definitiva, lo que pretende es reforzar penalmente la actividad administrativa cuando el conductor pierda los puntos¹¹⁵. La tipificación proyectada inicialmente —conducción privado de puntos— fue ampliada por coherencia a los supuestos de conducción con privación judicial del carné o sin haberlo tenido nunca¹¹⁶.

GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M., "Incidencia de la reforma del Código Penal de 2010 en los delitos contra la Seguridad Vial" en *La protección de la seguridad vial. Aspectos jurídicos, sociales y económicos*, PIRES JIMÉNEZ, L., SAN DÍEZ DE ULZURRUN, M., —coord.—, CD-Rom, 2011, p. 3.

109 Sobre los distintos pronunciamientos jurisprudenciales vid. GALLEGU SÁNCHEZ, G., "La reincidencia en los delitos contra la seguridad vial. Respuesta de los tribunales" en *Revista de Jurisprudencia El Derecho*, nº 1, 1-5-2013.

110 FEIJÓO SÁNCHEZ, B., "Seguridad colectiva y peligro abstracto. Sobre la normativización del peligro", en *Homenaje al profesor Dr. Gonzalo Rodríguez Mourullo*, JORGE BARREIRO, A. —dir.—, Pamplona, 2005, pp. 311, 312 y 325.

111 FEIJÓO SÁNCHEZ, B., "Seguridad colectiva..." *op. cit.*, p. 320, hacía constar que ello había provocado un *acuerdo doctrinal generalizado desde hace tiempo de que no se puede penar sin más la conducción sin permiso de conducir. Un conductor puede carecer de habilitación pero tener una experiencia al volante del automóvil que haga que su forma de conducir no resulte más peligrosa que la de un conductor con habilitación*.

112 MUÑOZ CONDE, F., "Análisis de algunos aspectos del Anteproyecto de Reforma del Código Penal español de 14 noviembre 200" en *Revista Penal*, núm. 24, 2009, p. 110.

113 Vid. DE LLERA SUÁREZ-BÁRCENA, E., "La prueba en los nuevos delitos contra la Seguridad Vial" en *La adecuación del Derecho penal Español al ordenamiento de la Unión Europea. La política criminal Europea*, ÁLVAREZ GARCÍA, F.J. —dir.—, Valencia, 2009, en relación a la identidad entre estos tipos y la infracción administrativa preexistente.

114 También es peligroso conducir un vehículo en mal estado, pero esta conducta no es la misma que conducir un vehículo que no ha sido sometido en plazo a la correspondiente inspección —ITV—. El hecho de que un vehículo no haya sido sometido a la ITV no prueba que se encuentre en mal estado ni que constituya un peligro para la circulación. ¿Terminará el legislador castigando penalmente conducir un vehículo sin pasar la ITV en el plazo correspondiente?

115 DE VICENTE MARTÍNEZ, R. "La reforma penal en curso..." *op. cit.*, p. 20.

116 Sobre la ampliación del tipo durante la tramitación parlamentaria vid. RODRÍGUEZ LEÓN, L.C., *op. cit.*, pp. 93 a 96.

Se definen en el mismo tipo penal una amalgama de conductas, similares en su realización, pero de distinta naturaleza, afectando a bienes jurídicos distintos.

– Conducción sin carné.

El carné acredita pericia, pero el no tenerlo no acredita impericia. Es un hecho negativo que no acredita nada¹¹⁷. Por tanto, su ausencia en la conducción no puede suponer una presunción de peligro. Sería presunción contra reo, iuris et de iure, ni siquiera expresada, sino implícita. Es un delito formal en el sentido de que es la ley la que define las conductas que per se constituyen un peligro abstracto. No se comete el delito si se conduce *con carné*, aunque éste no sea válido —por ser extranjero no convalidado o de otra categoría—.

– Conducción tras perder los puntos o con privación definitiva del carné por resolución judicial.

El legislador considera que dicha conducción es una situación de peligro abstracto, quedando definido formalmente. Aquí al menos existe una base material: el conductor ha acreditado una conducción contraria a la norma. Se estructura un delito de peligro abstracto basado en la conducción con una privación definitiva del carné, por resolución judicial o por pérdida de puntos. No hay margen para la apreciación judicial de casos concretos en los que pese a conducir con privación del carné no se haya originado una situación de peligro porque la conducción haya sido correcta. Se configura una presunción iuris et de iure de peligro. Se plasma la tendencia hacia la objetivación en este campo, en contra de posiciones doctrinales que consideran que el tipo puede ser inconstitucional¹¹⁸.

– Conducción con privación provisional del carné por resolución judicial.

Aquí nos encontramos con un mero delito de quebrantamiento. La privación es meramente provisional. No se ha impuesto definitivamente la prohibición de conducir. Aunque la privación provisional no termine dando lugar a una privación definitiva —porque se archive el procedimiento o recaiga sentencia absolutoria— la conducta es igualmente punible. En los casos en los que judicialmente se retira el carné de manera cautelar y se conduce, se comete el delito, aunque luego no recaiga sentencia condenatoria y no se produzca privación definitiva. Ello es indicativo que nos encontramos ante un delito de quebrantamiento de medida cautelar ya que la base material para suspender provisionalmente la conducción no existió o al menos no quedó acreditada. Recordemos que en los casos en los que se condena por conducción sin puntos y luego se revoca la pérdida de puntos, se revisa la sentencia penal, dejando sin efecto la condena por conducir sin puntos¹¹⁹.

En las conductas anteriores no se castigan conductas peligrosas, sino potencialmente peligrosas. No se castiga una acción peligrosa para la integridad de las personas, lesionando la seguridad vial: se pone en peligro la propia seguridad vial. El alejamiento del bien jurídico y la infracción a los principios de intervención mínima y de lesividad es cada vez mayor¹²⁰. Se está utilizando una técnica límite con la teoría del bien jurídico y el principio de ofensividad.

Al tratarse de un delito formal¹²¹, la conducta queda totalmente delimitada con precisión y ha de aplicarse en sus estrictos términos:

117 MUÑOZ CONDE, F., *Derecho penal... op. cit.*, p. 715 describe gráficamente que *el que no tenga la licencia de conducir porque, por ejemplo, no se haya aprobado el examen teórico, bien porque el sujeto es analfabeto o no conoce el idioma español, o es un inmigrante ilegal y no puede examinarse formalmente, no quiere decir necesariamente que la conducción en sí misma ponga en peligro la seguridad vial*.

118 Vid. QUERALT JIMÉNEZ, J., "El nuevo derecho penal vial: generalidades críticas", en *Seguridad Vial y Derecho penal*, MIR PUIG, S., CORCOY BIDASOLO, M. —dirs.—, CARDENAL MONTRAVETA, S. —coord.—, Valencia, 2008, pp. 66 y ss.

119 En relación al efecto que debe tener la revocación de la resolución de la pérdida del carné por puntos o la privación judicial del carné, la STS 31-10-2013 resolviendo un recurso de revisión establece un criterio claro: *"a efectos penales ninguna duda debe haber de que la anulación de la sanción ha de operar retroactivamente. Ha de borrarse cualquier efecto penal que hubiese podido tener esa sanción anulada" (...) "no estamos ante un delito de desobediencia o de rebeldía frente a una resolución administrativa, sino ante un delito contra la seguridad vial construido sobre la presunción de que quien ha sido privado de la licencia de conducir carece de aptitud para pilotar un vehículo de motor"*. A sensu contrario, podemos interpretar que si la conducción con privación judicial provisional del carné no se ve afectada por una posterior sentencia absolutoria es porque en este caso sí nos encontramos con un delito de desobediencia.

120 En relación a posiciones críticas vid. MIR PUIG, S., CORCOY BIDASOLO, M. —dirs.—, *Seguridad vial y derecho penal. Análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código penal en materia de Seguridad Vial*, Valencia, 2008; TRILLO NAVARRO, J.P., "LO 15/2007, de reforma del Código Penal. Delitos contra la Seguridad Vial" en *Boletín de Derecho de la Circulación El Derecho*, núm. 15, 2008.

121 Expone QUERALT JIMÉNEZ, J. que *al formalizar el delito, el Derecho penal pierde su sentido, dado que el referente de un bien jurídico-penalmente protegido digno de tal nombre no llega a nacer. El legislador ha pretendido criminalizar unas infracciones administrativas ya existentes (...) pero sin la mención de un referente de antijuridicidad material, no son más que una burda dúplica penal de lo ya existente, derivando en un Derecho sancionador de oportunidad*, en *op. cit.*, p. 66.

1. La ley no distingue, por lo que no es típica la conducta del que conduce con carné extranjero no convalidado o carné válido en España pero de distinta clase.

2. En la conducción tras la pérdida de los puntos la resolución ha de haber sido notificada formalmente como elemento objetivo del tipo, y ha de ser conocida, como elemento subjetivo del tipo. La notificación administrativa formal es requisito necesario, pero no suficiente. Una mera notificación por edictos desconocida por el sujeto no sería suficiente para entender cometido el tipo por falta del elemento subjetivo. Un conocimiento sin notificación formal tampoco, por falta del elemento objetivo.

3. Si la privación de los puntos es revocada por una resolución judicial posterior, queda sin efecto la condena penal. *Si con posterioridad se acredita que tal privación de puntos no se ajustaba a la legalidad pierde su sustento el delito* “STS 31-10-2013”. Nos encontramos con una condena penal que depende de la ratificación o no de la pérdida de los puntos, si ésta se encuentra recurrida en la jurisdicción contencioso-administrativa. Dicha cuestión ha sido resuelta por la vía de la revisión penal, cuando en realidad parece ajustarse al supuesto del art. 4 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal¹²², como cuestión prejudicial determinante de la culpabilidad o la inocencia, que daría lugar a la suspensión el procedimiento penal.

4. La conducción tras la privación judicial del permiso es un delito cuya acción típica se encuentra contenida en el delito de quebrantamiento del art. 468.1 CP. La pena del quebrantamiento de pena o medida cautelar no privativa de libertad es de multa de doce a veinticuatro meses. En los casos en los que se quebrante la prohibición judicial de conducir, la ley permite un amplio margen punitivo: prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días.

Hemos de distinguir la distinta naturaleza de la privación judicial del carné. Si ésta es por resolución firme, además de un quebrantamiento nos encontramos un delito que atenta contra la seguridad vial —la privación definitiva del carné acredita una conducción contraria a la seguridad vial—. Sin embargo, la conducción privado provisionalmente del carné es un mero delito de quebrantamiento —ya que la privación cautelar no acredita una conducción contraria a la seguridad vial si

no recae privación definitiva—. Se debería establecer un distinto marco punitivo para ambas conductas, más grave en el primer caso, o subsumir la conducción quebrantando la medida cautelar en el delito de quebrantamiento, del que es un verdadero delito especial.

5. La distinta naturaleza del delito de conducción con privación provisional del permiso de provoca que no deba tenerse en cuenta a los efectos de reincidencia en los demás delitos contra la seguridad vial.

VII. BIBLIOGRAFÍA

ALARCÓN SOTOMAYOR, L., “La eficacia y la ejecución de las sanciones de tráfico tras la última reforma de la LTSV” en *La protección de la seguridad vial. Aspectos jurídicos, sociales y económicos*, PIRES JIMÉNEZ, L., SAN DÍEZ DE ULZURRUN, M., —coord.—, CD-Rom, 2011.

BLANCO LOZANO, C., “Algunas notas sobre los delitos contra la seguridad del tráfico tras la reforma del Código penal por LO 15/2003, de 25 de noviembre”, en *Cuadernos de Política Criminal*, núm. 84, 2004.

CÁCERES RUIZ, L., *La responsabilidad por imprudencia en los accidentes de tráfico*, Valencia, 2013.

– “La conducción tras el consumo de alcohol y drogas tóxicas: el inciso segundo del artículo 379.2 CP como infracción formal” en *Revista Penal* n.º 32, 2013.

CADENA SERRANO, F., “Los delitos contra la seguridad vial: estudio de la reforma operada por la Ley Orgánica 15/2007” en *Revista del Poder Judicial*, CGPJ, núm. 89, 2009.

CANO CAMPOS, T. “El nuevo procedimiento de imposición de las sanciones de tráfico” en *La protección de la seguridad vial. Aspectos jurídicos, sociales y económicos*, PIRES JIMÉNEZ, L., SAN DÍEZ DE ULZURRUN, M., —coord.—, CD-Rom, 2011.

CARBONELL MATEU, J.C., “La reforma del tratamiento penal de la seguridad vial” en *Delincuencia en materia de tráfico y seguridad vial. Aspectos penales, civiles y procesales*, MORILLAS CUEVA, L., —coord.—, Madrid, 2007.

– “La Ley Orgánica de reforma del Código penal en materia de Seguridad Vial: un comentario de urgencia” en *La adecuación del Derecho penal Español al ordenamiento de la Unión Europea. La*

¹²² “Si la cuestión prejudicial fuese determinante de la culpabilidad o de la inocencia, el Tribunal de lo criminal suspenderá el procedimiento hasta la resolución de aquélla por quien corresponda; pero puede fijar un plazo, que no exceda de dos meses, para que las partes acudan al Juez o Tribunal civil o contencioso-administrativo competente”.

- política criminal Europea*, ÁLVAREZ GARCÍA, F.J. —dir.—, Valencia, 2009.
- CARPIO BRIZ, D.I., “Creación de grave riesgo para la seguridad en el tráfico (art. 385 CP)” en *Seguridad vial y Derecho penal. Análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código Penal en materia de Seguridad Vial*, MIR PUIG, S., CORCOY BIDASOLO, M. —dirs.—, CARDENAL MONTRAVETA, S. —coord.—, Valencia 2008.
- CORTÉS BECHIARELLI, E., “La reforma del Código penal en materia de seguridad vial: réquiem por el derecho de defensa” en *Fundamentos de Derecho: Revista del Colegio de Abogados de Cáceres*, noviembre 2007.
- DE LLERA SUÁREZ-BÁRCENA, E., “La prueba en los nuevos delitos contra la Seguridad Vial” en *La adecuación del Derecho penal Español al ordenamiento de la Unión Europea. La política criminal Europea*, ÁLVAREZ GARCÍA, F.J. —dir.—, Valencia, 2009.
- DE VICENTE MARTÍNEZ, R., *Derecho penal de la circulación, Delitos de violencia vial*, Barcelona, 2006, pp. 107 y ss.
- “La reforma penal en curso en materia de siniestralidad vial” en *Estudios de Derecho Judicial*, núm. 114, 2007.
 - *Derecho penal de la circulación. Delitos relacionados con el tráfico vial*, Barcelona, 2008.
 - “Seguridad vial y Derecho penal: los nuevos pronunciamientos jurisprudenciales sobre los viejos delitos contra la seguridad vial y los primeros pronunciamientos jurisprudenciales sobre los últimos delitos contra la seguridad vial” en *Cuadernos Digitales de Formación*, CGPJ, núm. 34, 2009.
- DÍAZ SASTRE, C., “Tratamiento jurídico-penal de las conductas atentatorias contra la seguridad vial” en *Actualidad Jurídica Aranzadi*, núm. 792, 2010.
- FEIJÓO SÁNCHEZ, B., “Seguridad del tráfico y resultado de peligro concreto (comentario a las Sentencias del Tribunal Supremo de 5 de marzo de 1998 y 2 de junio de 1999)” en *La Ley*, núm. 6, 1999.
- “Seguridad colectiva y peligro abstracto. Sobre la normativización del peligro” en *Homenaje al profesor Dr. Gonzalo Rodríguez Mourullo*, JORGE BARREIRO, A. —dir.—, Pamplona, 2005.
- GALLEGO SÁNCHEZ, G. “La reincidencia en los delitos contra la seguridad vial. Respuesta de los tribunales” en *Revista de Jurisprudencia El Derecho*, n° 1, 1-5-2013.
- GANZENMÜLLER, G., ESCUDERO, J.F., FRIGOLA, J., *Delitos contra la seguridad del tráfico*, Barcelona, 1997.
- GÓMEZ PAVÓN, P., *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes*, Barcelona, 1997.
- “La reforma de los delitos contra la seguridad del tráfico” en *Comentarios a la Reforma Penal de 2010*, ÁLVAREZ GARCÍA, F.J., GONZÁLEZ CUSSAC, J.L. —dirs.—, Valencia, 2010.
- GÓMEZ RIVERO, M.C., “¿Queda algo aún de los llamados delitos de propia mano?” en *Revista Penal*, n° 18, 2006.
- GÓMEZ RIVERO, M.C., CORTÉS BECHIARELLI, E. et. al., *Nociones fundamentales de Derecho penal, parte especial*, Madrid, 2010.
- GÓMEZ RIVERO, M.C. —coord.—, MARTÍNEZ GONZÁLEZ, M.I., NÚÑEZ CASTAÑO, E., *Nociones fundamentales de Derecho penal, parte general*, Madrid, 2010.
- GONZÁLEZ CASSO, J., “Algunas cuestiones polémicas en los delitos contra la seguridad vial tras la reforma por Ley Orgánica 15/2007” en *Cuadernos Digitales de Formación*, CGPJ, núm. 34, 2009.
- GONZÁLEZ CUSSAC, J.L., “Delitos de Seguridad” en *Estudios de Derecho Judicial*, núm. 138, 2007.
- “La generalización del Derecho penal de excepción: la afectación al derecho a la legalidad penal y al principio de proporcionalidad” en *La generalización del Derecho penal de excepción: tendencias legislativas*, *Estudios de Derecho Judicial*, núm. 128, 2007.
 - “¿Es adecuada la intervención penal en materia de seguridad vial? Líneas básicas del Anteproyecto de LO de Reforma del Código Penal de 2006” en *Seguridad del tráfico: riesgos y respuestas*, *Academia Galega de Seguridade Pública*, Xornadas núm. 8, Pontevedra 2007.
- GONZÁLEZ CUSSAC, J.L., ORTS BERENGUER, E., *Compendio de Derecho penal, parte general y especial*, Valencia, 2004.
- GONZÁLEZ CUSSAC, J.L., VIDALES RODRÍGUEZ, C., “La reforma del Código Penal en materia de seguridad vial” en *Revista Xurídica Galega*, núm. 55, 2007.
- GUANARTEME SÁNCHEZ LÁZARO, F., *Intervención delictiva e imprudencia*, Granada, 2004.
- “Deconstruyendo el riesgo permitido. Delitos contra la salud pública, principio de precaución, delitos contra la seguridad vial” en *Revista Penal*, núm. 25, 2010.
- GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M., “Incidencia de la reforma del Código Penal de 2010 en los delitos contra la Seguridad Vial” en *La protección de la seguridad*

- vial. *Aspectos jurídicos, sociales y económicos*, PIREZ JIMÉNEZ, L., SAN DÍEZ DE ULZURRUN, M., —coord.—, CD-Rom, 2011.
- GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M. —coord.—, GARCÍA DEL BLANCO, V., MARTÍN LORENZO, M., SAN DÍEZ DE ULZURRUN, M., *Protección penal de la seguridad vial*, Valencia, 2009.
- HASSEMER, W., en “Seguridad por intermedio del Derecho penal” en *Problemas actuales del Derecho penal y criminología. Estudios penales en memoria de la Profesora Dra. María del Mar Díaz Pita*, MUÑOZ CONDE, F. —coord.—, Valencia, 2008.
- JUANES PECES, A., “Principios inspiradores de la reforma del Código Penal operada en virtud de la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio” en *La reforma del Código penal desde la perspectiva económica tras la entrada en vigor de la Ley Orgánica 5/2010 de 22 de junio (situación jurídico-penal del empresario)*, JUANES PECES, A. —dir.—, ALBA FIGUERO, M.C. —coord.—, Madrid, 2011.
- LÓPEZ TÉBAR, E., “Peligro abstracto e imprudencia en los delitos tipificados en el artículo 379 del Código Penal” en *Revista del Poder Judicial*, núm. 87, 2008.
- MACIÁ GÓMEZ, R., *Delitos y faltas relacionados con la circulación de vehículos a motor en el nuevo Código Penal de 1995. Aspectos generales. La responsabilidad civil*, Barcelona, 1996.
- MATELLANES RODRÍGUEZ, N., “Breves reflexiones sobre la reforma operada en los delitos contra la seguridad del tráfico” en *Derecho penal de la democracia vs Seguridad pública*, BERDUGO GÓMEZ DE LA TORRE, I., SANZ MULAS, N. —coords.—, Granada, 2005.
- MAZA MARTÍN, J.M., “La imprudencia y otras infracciones penales cometidas con ocasión de la circulación de vehículos de motor” en *Cuadernos de Derecho Judicial*, núm. 1, 1993.
- MIR PUIG, S., *Seguridad vial y Derecho penal. Análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código Penal en materia de Seguridad Vial*, MIR PUIG, S., CORCOY BIDASOLO, M. —dirs.—, CARDENAL MONTRAVETA, S. —coord.—, Valencia 2008.
- MIR PUIG, S., CORCOY BIDASOLO, M. —dirs.—, *Seguridad vial y derecho penal. Análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código penal en materia de Seguridad Vial*, Valencia, 2008
- MONTANER FERNÁNDEZ, R., “El nuevo delito de conducción sin permiso: ¿delito de peligro o mera desobediencia?” en *Diario La Ley*, núm. 7.110, 8 de mayo de 2009.
- MORENO ALCÁZAR, M.A. *Los delitos de conducción temeraria*, Valencia, 2003.
- MUÑOZ CONDE, F., “Análisis de algunos aspectos del Anteproyecto de Reforma del Código Penal español de 14 noviembre 2008” en *Revista Penal*, núm. 24, 2009.
- *Derecho penal, Parte Especial*, Valencia, 2010.
- MUÑOZ CONDE, F., GARCÍA ARÁN, M., *Derecho penal, Parte General*, Valencia, 1993.
- ORTS BERENGUER, E., “Delitos contra la seguridad del tráfico” en *Comentarios al Código penal de 1995*, VIVES ANTÓN, T.S. —coord.—, Valencia, 1996.
- ORTS BERENGUER, E., FERRANDIS CIPRIÁN, D., “Elementos comunes de todos o de algunos de los delitos contra la seguridad vial” en *Prevención y control de la siniestralidad vial*, ORTS BERENGUER, E. —dir.—, Valencia, 2011.
- PAREDES PORRO, M.A., *Atestados por delitos contra la seguridad vial. Régimen jurídico, instrucción, diligencias, actas y jurisprudencia*, Mérida, 2012.
- *Tratamiento Policial de los delitos contra la Seguridad Vial*, Madrid, 2010.
- QUERALT JIMÉNEZ, J., “El nuevo derecho penal vial: generalidades críticas”, en *Seguridad Vial y Derecho penal*, MIR PUIG, S., CORCOY BIDASOLO, M. —dirs.—, CARDENAL MONTRAVETA, S. —coord.—, Valencia, 2008.
- QUINTERO OLIVARES, G. —dir.—, VALLE MUÑOZ, J.M. —coord.—, *Comentarios a la Parte Especial del Código penal*, Pamplona, 1996.
- REQUEJO CONDE, C., *El delito de conducir sin permiso. Análisis jurisprudencial*, Barcelona, 2013
- ROBLEDO VILLAR, A. “Los delitos contra la seguridad vial” en *Diario La Ley*, núm. 6.877.
- RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, I., *La conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas*, Granada, 2006.
- RODRÍGUEZ LEÓN, L.C., *Seguridad vial. Crónica de una reforma penal*, Instituto Andaluz de Administración pública, Sevilla 2008.
- RODRÍGUEZ RAMOS, L., “Consideraciones sobre la vía pública en las leyes penales” en *Delitos contra la seguridad del tráfico y su prevención*, COBO DEL ROSAL, M. —dir.—, Valencia, 1975.
- ROLDÁN GARCÍA, M.L., “Delitos de conducción a velocidad excesiva (art. 379.1 CP), de conducción temeraria y suicida (arts. 380 y 381 CP) y conducción sin carnet (art. 384 CP). Problemas concursales (art. 382 CP). Su incidencia y aplicación en diligencias

- urgentes” en *Cuadernos Digitales de Formación, CGPJ*, núm. 42, 2011.
- ROSÓN FERNÁNDEZ, A., “La conducción de vehículos a motor y ciclomotor tras la pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de puntos” en *Noticias Jurídicas*, 2009.
- TAMARIT SUMALLA, J.M., *Comentarios a la Parte Especial del Código Penal*, QUINTERO OLIVARES, G. —dir.—, VALLE MUÑIZ, J.M. —coord.—, Pamplona, 1996.
- TORRES FERNÁNDEZ, M.E., “Reflexiones sobre algunos aspectos administrativos del llamado carnet por puntos en las consecuencias penales de los delitos contra la seguridad del tráfico” en *Delincuencia en materia de tráfico y seguridad vial. Aspectos penales, civiles y procesales*, MORILLAS CUEVA, L., —coord.—, Madrid, 2007.
- TRAPERO BARREALES, M.A., *Los delitos contra la seguridad vial ¿una reforma de ida y vuelta?*, Valencia, 2011;
- TRILLO NAVARRO, J.P., “LO 15/2007, de reforma del Código Penal. Delitos contra la Seguridad Vial” en *Boletín de Derecho de la Circulación El Derecho*, núm. 15, 2008.
- VALEIJE ÁLVAREZ, I., “El sistema de penas en los delitos contra la seguridad vial” en *Prevención y control de la siniestralidad vial*, ORTS BERENGUER, E. —dir.—, Valencia, 2011.
- VARGAS CABRERA, B., “El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y drogas tóxicas del art. 379 CP” en *Estudios de Derecho Judicial*, núm. 114, 2007.
- *La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial*, Granada, 2012.
- VIVES ANTÓN, T.S., *Fundamentos del sistema penal. Acción Significativa y Derechos Constitucionales*, Valencia, 2011.
- ZAPATA HÍJAR, J.C., *Tráfico. Nuevo Régimen Sancionador*, Madrid, 2011.