

**DICTAMEN Nº 1/2016 DEL FISCAL DE SALA COORDINADOR DE
SEGURIDAD VIAL**

**CUESTIONES SOBRE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL.
LA CONCURRENCIA DE LA AGRAVANTE DE REINCIDENCIA ENTRE
LOS DELITOS DE LOS ARTÍCULOS 379 a 381 y 384 DEL CÓDIGO
PENAL**

ANTECEDENTES

1. Desde las Jornadas de Fiscales Delegados de 2012 está colectivamente planteada en la Red la cuestión, no resuelta en la Circular 10/2011, atinente a si concurre o no la agravante de reincidencia entre los delitos de los arts. 379-381 y 384 CP.

2. La Instrucción 1/2015 FGE “sobre algunas cuestiones en relación con las funciones de los Fiscales de Sala Coordinadores y los Fiscales de Sala Delegados” en sus págs. 16 y 17 y conclusión 3.2 y 3 permite al Fiscal de Sala Coordinador en relación con las consultas que se le formulen, proponer un borrador al FGE de Circular, Consulta o Instrucción o bien elaborar un Dictamen con valor de orientación unificadora debidamente numerado, fijando su posición acerca de las cuestiones planteadas tras analizarlas jurídicamente a través de una rigurosa fundamentación. Dada la premura en abordar la cuestión es necesario ofrecer ya pautas o criterios en la actuación especializada del MF en esta materia, acudiendo a esta fórmula unificadora, aprovechando para desarrollar alguno de los criterios establecidos en la Circular sobre otros delitos.

1. INTRODUCCIÓN

La importante reforma operada en el Capítulo IV, del Título XVII, del Libro II del Código Penal por la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, *por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial*, dio nueva redacción al art. 384 tipificando *ex novo* tres modalidades de conducción sin permiso – por pérdida de vigencia por pérdida de todos los puntos asignados, por privación judicial o por no haberlo obtenido nunca- que han generado diferentes problemas interpretativos, siendo una de las cuestiones más debatidas en la práctica forense la de la concurrencia o no de la agravante de reincidencia entre los delitos tipificados en los arts. 379 a 381 del Código Penal, de una parte, y las tres modalidades típicas del art. 384 del mismo Cuerpo Legal, de otra.

Abordada la cuestión en las Jornadas de Fiscales Especialistas en Seguridad Vial se pusieron de manifiesto posturas divergentes, apuntando la Circular 10/2011 de la FGE *sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de seguridad vial*, como pautas interpretativas para la apreciación de la agravante: la necesidad de atender no sólo al bien jurídico protegido entre el delito antecedente y el examinado, sino al modo concreto de ataque, debiendo tratarse de conductas homogéneas (arts. 789.3 LECrim y art. 22.8 y Disposición Transitoria 7ª del CP).

No obstante, tal pronunciamiento se ha revelado insuficiente en el establecimiento de un criterio uniforme en la práctica de las Fiscalías, como ponen de manifiesto sus respectivas Memorias anuales, haciendo preciso un estudio más detallado sobre la materia.

Comporta plantearnos el fundamento y significado de la agravante, paso previo a fin de configurar sus requisitos o exigencias. Seguidamente

proyectarlos sobre los delitos contra la seguridad vial en general, examinando el bien jurídico protegido y la naturaleza y estructura del injusto típico que los define. Debemos partir de la doctrina de la FGE plasmada en la Consulta 9/1997 *sobre reincidencia y delitos de robo* y en la Circular 10/2011, perfilando y complementando los criterios en esta última apuntados, con lo que resolveremos la cuestión delimitada e indirectamente otras en estrecha conexión con ella y asimismo necesitadas de unificación. En todo caso, la doctrina jurisprudencial de la Sala 2ª del TS es obligada referencia para cuanto se exponga.

No es preciso el examen en profundidad de la inexistencia de la agravante entre los delitos de negativa a someterse a las pruebas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de drogas (art. 383) y el de creación de graves riesgos para la circulación (art. 385) con los que van a ser objeto de examen, cuestión no abordada en la Circular 10/11 por la clara respuesta negativa que merece. El bien jurídico protegido es la seguridad vial unida al principio de autoridad en el primero como se decía en ella.

En el segundo la perspectiva de tutela es el buen estado y mantenimiento de las infraestructuras viarias como presupuesto necesario para una circulación segura. La Directiva 2008/96 CE, de 19 de noviembre, y el Decreto 345/2011, de 11 de marzo, que la traspone regula su gestión de seguridad en referencia a la Red Transeuropea de carreteras. Como ambos instrumentos normativos recuerdan, constituyen un pilar básico de la política o estrategia de seguridad vial de la UE. Son conocidos los estudios europeos acerca de su impacto en la siniestralidad. En nuestro país, sin embargo, la presencia de los procedimientos penales tramitados por estos delitos es irrelevante, en particular los del art. 385.2. El contraste entre el muy elevado número de condenas derivadas de conductas de riesgo de los conductores descritas en los arts. 379 a 384 CP, y las imputables a ciudadanos o personas vinculadas a las Administraciones públicas encargadas del cuidado y mantenimiento de las vías públicas es muy acusado. Por ello es preciso recordar a los Sres. Fiscales lo indicado en la Circular en el sentido de

promover una eficaz investigación y persecución de los delitos del tipo comentado, depurando los criterios de remisión de las autoridades estatales, autonómicas y locales y dando las oportunas instrucciones a la Policía.

En cualquier caso, las diferencias en la configuración típica son manifiestas. El delito del art. 383 no se comete con la conducción de un vehículo de motor, aunque es preciso que haya tenido previamente lugar. En el del art. 385 se trata de comportamientos de todo punto desvinculados del hecho de conducir. Por ello tampoco es aplicable la circunstancia de agravación entre ambos. Nos centramos a continuación en el supuesto necesitado de unificación.

2. FUNDAMENTO DE LA AGRAVANTE DE REINCIDENCIA

En la doctrina científica el debate sobre el fundamento de la reincidencia no está cerrado, existiendo desde antiguo una amplia controversia acerca de la propia justificación de su subsistencia. Resumimos las teorías formuladas y las objeciones, críticas y argumentos contrarios, sólo en cuanto tienen reflejo en la doctrina jurisprudencial clásica y más reciente de la Sala 2ª TS que procuramos sistematizar. En primer lugar las que atienden a los elementos del delito, la antijuridicidad y culpabilidad, fundando la exasperación de la pena en una mayor gravedad del injusto o del reproche propio de la culpabilidad. Así se habla de la vulneración en el segundo delito, junto a la norma en éste subyacente, del interés en la conservación del orden jurídico puesto en riesgo por la repetición de infracciones y con otros matices del deber de advertencia para no delinquir dimanante de la primera. Este último enfoque fue sancionado en el parágrafo 48 del StGB (tras la sentencia de 16 de enero de 1979 del Tribunal Constitucional sobre constitucionalidad de la agravante,

proscribiendo las presunciones en torno al citado deber) hasta su derogación por ley de 13 de abril de 1986.

En conexión con estos últimos razonamientos, otro sector de la doctrina propone una mayor culpabilidad basada en un más preciso conocimiento de la naturaleza antijurídica del hecho o en una más afinada capacidad de autocontrol basados en la condena o condenas anteriores y las consecuencias -vividas ya antes personalmente- que acarrea la infracción penal. En la misma línea el juicio más exigente de desvaloración se proyecta sobre la actitud de "recalcitrante" menosprecio u hostilidad a los bienes jurídicos protegidos en los tipos penales.

Las objeciones a las tesis expuestas radican en la artificiosidad o falta de fundamento de la norma o mandato de advertencia infringido y a que la mayor conciencia de lo antijurídico puede alcanzarse por otras vías, no yendo necesariamente unida al hecho de haber sufrido una condena anterior. Finalmente consignamos la postura de los que formulan mayor reproche por no haber controlado el autor pudiendo hacerlo aquellos rasgos de su comportamiento que conducen a la comisión de delitos. Su grave inconveniente así como el de la tesis del menosprecio de los bienes jurídicos es convertir la personalidad o la actitud interior del sujeto en objeto de reproche, siendo imposible de compatibilizarlas, sobre todo la primera, con el principio constitucional de la culpabilidad por el hecho.

Hay posiciones doctrinales, también con reflejo jurisprudencial, que acuden al concepto de peligrosidad, al juicio de probabilidad futura de comisión de nuevos delitos formulado a partir de la repetición de condenas como fundamento para agravar la pena o para la imposición de medidas de seguridad. En la misma línea argumental, la persistencia en la infracción penal plasmada en las condenas sucesivas es expresiva o presuntiva de una tendencia, iniciación de hábito o capacidad de delinquir unida a la personalidad que adquiere mayor fundamento en la reincidencia específica, evidenciadora de un fenómeno de "especialización" delictiva. El inconveniente de estos

planteamientos es el de estar fundados en presunciones *iuris et de iure* sin que reciban suficiente explicación las inferencias sobre peligrosidad, tendencias o hábitos. Son además contrarios al concepto de peligrosidad de los arts. 6 y 95 CP y al de habitualidad de los tipos que la contemplan. Exigirían la aplicación de medidas de seguridad.

Más allá de los elementos del delito o de la peligrosidad, la doctrina busca el fundamento de la exasperación punitiva de la agravante en el ámbito de la pena, en sus funciones y reglas de individualización. Así desde antiguo y desde la perspectiva de la prevención general se esgrime la alarma generada por el fenómeno de la multirreincidencia y la necesidad político-criminal de utilizar recursos disuasorios frente a ella (así en la Exposición de Motivos de la Ley Orgánica 11/2003). La óptica de la prevención especial también ha sido un clásico argumento justificativo de la insuficiencia de la pena anterior para hacer frente a las tendencias del autor a la comisión genérica o específica de delitos (entre otras SSTS de 12 de julio de 1993, 22 de junio de 1994, 393/1999, de 15 de marzo, 1250/2003, de 30 de septiembre, 103/2011, de 17 de febrero, 1410/2011, de 22 de diciembre; también obedecen a esta idea de reforzar la prevención especial en sede de individualización de la pena por la existencia de condenas previas, aun sin apreciar la agravante de reincidencia, las SSTS 371/2012, de 3 de mayo, 795/2013, de 7 de octubre, 791/2013, de 21 de octubre, y 143/2014, de 27 de febrero). Junto a ello hay quienes ubican la justificación de la agravante en el proceso de individualización de la sanción penal que permite atender con las miras puestas en el principio de necesidad de pena a todas las circunstancias del hecho y de la personalidad del autor, entre estas a la anterior trayectoria delictiva.

Los defectos de los argumentos penológicos se ubican, en primer lugar, en la inadmisibilidad de la alarma social como criterio de intensificación de la pena. Ella y la disuasión han sido ya desde antiguo las respuestas frente a la progresión de la multirreincidencia, cediendo a los temores de la sociedad en lugar de al examen de las causas y al planteamiento de medidas de

reinserción o de seguridad en las normas punitivas. La insuficiencia de la pena permite argumentar en sentido contrario, concluyendo con su fracaso y la necesidad de utilizar otras vías (SSTS 1250/2003, de 30 de septiembre, y 1020/2006, de 5 de octubre). También y volviendo a las tesis anteriores, a sostener una menor capacidad de control con disminución de culpabilidad ante la recaída. Menos objeciones resultan de situar el problema en sede de individualización de la pena y en concreto en el contexto de las “circunstancias personales” ya genéricamente establecidas como instrumento de medición en el art. 66.1.6º CP.

Por último, algunos niegan fundamento a la agravante por entenderla contraria al principio de culpabilidad por el hecho, en cuanto que no cabe la ultraactividad de la condena anterior y su proyección hacia el futuro para cualificar las consecuencias jurídicas de los subsiguientes delitos, y proponen un sistema de indicaciones no vinculantes entre los que se hallaría la reincidencia para incrementar o disminuir la sanción penal. A la misma se habían aproximado las SSTS de 6 de abril de 1990 y 5 de julio de 1991 y en los mismos términos las SSTS de 9 de julio de 1993, 18 de febrero de 1994, 917/2000, de 30 de mayo, y 920/1998, de 8 de julio, al señalar que la compatibilidad de la reincidencia con el principio de culpabilidad seguía dependiendo de que su aplicación no determinara una pena superior a la gravedad de la culpabilidad del autor por el hecho concreto.

En cualquier caso la contradicción con la CE quedó descartada en la STC150/1991, de 4 de julio, que reafirma el principio de culpabilidad como principio estructural básico y razona que las normas constitucionales permiten y no resuelven la controversia doctrinal. Sólo alguna de las posiciones de la doctrina, como dijimos, son difícilmente conciliables con él. En cualquier caso, gran parte del debate gira en torno a si se admite el concepto tradicional de culpabilidad o se sustituye por otra construcción conceptual. En el primer caso si la culpabilidad es sólo condición o medida de la pena (art. 5 CP). No es objeto de este Dictamen pronunciarse sobre él.

Sentado lo anterior, la doctrina jurisprudencial con los matices expuestos viene dando prioridad, entremezclada con otras consideraciones, al argumento de que la recaída o reincidencia en el delito es la revelación de una determinada inclinación o tendencia delictiva, al considerar como finalidad político-criminal de la agravante la necesidad de una mayor represión penal por razones de prevención especial (entre las primeras, SSTS 1078/1998, de 17 de octubre, 393/1999, de 15 de marzo, y 392/2001, de 16 de marzo, y de las más recientes la STS 971/2010, de 12 de noviembre). Aun cuando en sede distinta, el nuevo art. 80.2.1º de la Ley Orgánica 1/2015, *por la que se modifica la Ley Orgánica 10/95, de 23 de noviembre, del Código Penal*, obedece a esta orientación.

La idea fundamentadora no es ya de orden retributivo en el sentido de que hay que sancionar con pena más grave por haber cometido antes otro u otros muchos delitos, sino la de que se debe sancionar con pena más grave a quien, por la repetición de hechos delictivos de la misma clase, contra los mismos bienes jurídicos (STS 920/1998, de 8 de julio) revele una inclinación u orientación a cometerlos (de tendencia criminológica hablan *ad exemplum* las SSTS 920/1998, de 8 de julio, y 513/2003, de 2 de septiembre) que es preciso prevenir ante la específica peligrosidad evidenciada (STS 1020/2006, de 5 de octubre).

En cualquier caso la doctrina jurisprudencial (entre otras SSTS 545/2001, de 3 de abril, 1020/2006, de 5 de octubre, y 971/2010, de 12 de noviembre) viene sugiriendo que los criterios ofrecidos por la ley para concretar el alcance de la reincidencia deben interpretarse con carácter restrictivo ante la falta de un fundamento político-criminal suficientemente claro, con paulatina disminución de su radio de acción. El examen histórico-normativo apunta en esta dirección. Como ya resaltó la Consulta 9/1997 de la FGE “la historia de la agravante de reincidencia en los años posteriores a la Constitución es la crónica de su paulatina restricción”. El art. 4 apartado 1 CP conduce, en todo caso, a esta interpretación.

3. REQUISITOS

La vigente regulación de la agravante en el art. 22.8ª CP exige para su aplicación dos presupuestos: uno de carácter sistemático-formal (utilizando la misma terminología que la Consulta 9/1997 de la FGE), cual es que la previa condena lo sea por delito comprendido en el mismo Título del Código Penal, y otro de carácter material-valorativo, esto es, que el delito sea de la misma naturaleza que el que fue objeto de condena previa.

El primero de ellos, según la Consulta, aporta certeza jurídica y claridad, pero aboca a soluciones insatisfactorias cuando, por mor de la en ocasiones arbitraria agrupación sistemática de figuras delictivas, no puede apreciarse la agravante entre conductas de idéntica estructura y gravedad. En los delitos contra la seguridad vial, por ejemplo, las condenas por delitos del art. 468 CP anteriores a la Ley Orgánica 15/2007 no podían tenerse en cuenta como presupuesto de la agravante al delito del art. 384.2 primer inciso por ella introducido, pese a tratarse de los mismos hechos punibles.

Mayores dificultades hermenéuticas suscita el segundo, “misma naturaleza”, expresión imprecisa que encierra un concepto jurídico indeterminado. La doctrina jurisprudencial de la Sala 2ª TS (entre otras, SSTS 971/2010, de 12 de noviembre, 180/2007, de 6 de marzo, 1020/2006, de 5 de octubre, 1212/2004, de 28 de octubre, 313/2001, de 2 de marzo, 182/2011, de 16 de febrero), toma como referencia el contenido de la Disposición Transitoria 7ª de la Ley Orgánica 10/1995 por la que se aprobó el vigente Código Penal y viene entendiendo que esa “misma naturaleza” existe cuando, al menos, concurre una doble identidad: la del bien jurídico protegido y la del modo concreto en que se haya producido el ataque que lo pone en

peligro o lesiona.

Como subraya la Consulta, la norma, aunque es la única regulación específica de la materia, no puede absolutizarse, pues su naturaleza es transitoria y está destinada a regular los conflictos intertemporales (en el mismo sentido STS 1024/2002, de 30 de mayo). Además adolece de graves defectos: la “análoga denominación” está necesitada de interpretación correctora y la igualdad en el modo de ataque no es equivalente a identidad. En todo caso las relaciones entre los delitos precedente y posterior han de ser de reciprocidad y transitividad como recuerda la Consulta, sin que pueda afirmarse, a efectos de la agravante, que un delito es de la misma naturaleza que otro pero no en sentido contrario.

El art. 74.1 CP regulador del delito continuado, citado también como parámetro interpretativo por la Sala 2ª aun cuando con menor frecuencia, habla de acciones u omisiones que “infrinjan el mismo precepto penal o preceptos de igual o semejante naturaleza”. La perspectiva es la de la formal vulneración de la norma material subyacente. El criterio es de utilidad en tipos como los de la delincuencia vial que contienen numerosos elementos normativos de antijuridicidad con remisión a la legislación administrativa de seguridad vial. En todo caso la institución del delito continuado tiene naturaleza y fines muy distintos a la reincidencia.

Una última referencia interpretativa se reside en los conceptos de homogeneidad o heterogeneidad de los delitos conforme a la jurisprudencia elaborada en torno al principio acusatorio (SSTS 1212/2004, de 28 de octubre, 180/2007, de 6 de marzo, y 971/2010, de 12 de noviembre entre otras) y en los términos del art. 789.3 LECrim, alusiva a la mayor o menor intensidad, la mayor o menor gravedad de injusto unida al desvalor de la acción (STS 545/2001, de 3 de abril). Su aportación a los problemas planteados es limitada. La homogeneidad es el reflejo procesal del derecho constitucional a ser informado de la acusación y en este contexto se interpretan la identidad o similitud fáctica y jurídica requerida. Por ello una infracción puede ser

homogénea respecto de otra pero no en relación inversa en la medida en que una sea más amplia o extensa, según recuerda la Consulta. De todos modos es un criterio orientador (STS 971/2010, de 12 de noviembre).

El criterio lógico-formal se cumple en el supuesto examinado con la particularidad de que los delitos objeto de examen no sólo pertenecen al mismo Título XVII “De los delitos contra la seguridad colectiva”, sino al mismo Capítulo IV “De los delitos contra la seguridad vial”. El criterio material nos lleva a examinar su primer requisito, el bien jurídico protegido. Exige un juicio de ponderación o comparación entre los bienes jurídicos tutelados en los correspondientes tipos. En los delitos pluriofensivos debe atenderse al que es objeto principal de protección, el que da razón de ser a la tutela penal aun cuando determinados bienes o intereses contemplados mediata o indirectamente en uno, no lo estén en el otro.

El modo de ataque hace referencia al desvalor de la acción y al desvalor de resultado. En este último debemos examinar cuál es el resultado típico, si la lesión del bien jurídico o su puesta en peligro, precisando en atención a su naturaleza si nos hallamos ante un delito de peligro abstracto, general o concreto. En el desvalor de la acción ha de atenderse al tipo objetivo, analizando la conducta típica y los modos comisivos. También las representaciones del autor dentro del tipo subjetivo. La doctrina jurisprudencial hace referencia al criterio general de la gravedad de la antijuridicidad de uno y otro tipo, atendiendo en ocasiones a las penas previstas, aun cuando no se trata de criterio determinante.

En la reciente doctrina jurisprudencial se viene exigiendo que el modo de ataque se refiera a una determinada “clase de conducta” (entre otras STS 1024/2002, de 30 de mayo) que es preciso realizar como expresiva de la orientación o inclinación a determinados y singulares comportamientos delictivos, con independencia de los medios o modos utilizados en cada caso. Sentado lo anterior, debemos indagar el bien jurídico protegido y la modalidad de ataque en los delitos de los arts. 379-381, por una parte, y las modalidades

típicas del art. 384 CP, de otra.

4. EL BIEN JURÍDICO PROTEGIDO

Siguiendo los criterios de la Circular 10/2011 de la FGE, todos los tipos contenidos en el Capítulo IV “*De los delitos contra la seguridad vial*” del Título XVII tienen como objeto la tutela, al menos mediata, la seguridad vial entendida como el conjunto de condiciones de seguridad garantizadas normativamente y orientadas a la tutela anticipada de forma más o menos remota de los bienes jurídicos individuales vida e integridad física de los participantes en el tráfico viario. No obstante, bajo aquélla rúbrica se agrupan tipos que presentan muy diferentes perspectivas de tutela y que afectan a una pluralidad de bienes jurídicos, pluriofensividad que dificulta la delimitación del contenido de injusto, fundamentalmente de aquellos delitos de nueva planta que han supuesto un paso más en el adelantamiento de las barreras de protección del bien jurídico tutelado.

En esta línea, parece que no ofrece dudas, sin embargo, que el bien jurídico preferente o prioritario en los delitos de los arts. 379-381 no es otro que la seguridad vial, en cuanto tipifican resultados de peligro que ponen en riesgo concreto o abstracto aquélla, ya sea mediante la conducción a velocidad extrema o bajo la influencia de bebidas alcohólicas o drogas, ya mediante conducciones temerarias concretamente peligrosas para la vida o integridad de las personas o con el plus de manifiesto desprecio por la vida ajena.

Las dificultades interpretativas derivan, por tanto, de los tipos del art. 384. En la jurisprudencia de las Audiencias Provinciales suele sostenerse que el precepto abarca un delito o infracción de “quebrantamiento” en el ámbito de la seguridad vial que integra en un solo artículo conductas contrarias a mandatos legales, administrativos o judiciales. En la misma línea se sitúa la Circular 10/2011 de la FGE al apuntar que los delitos del art. 384 “*ofrecen*

perspectivas de tutela diferenciadas como son el respeto a la Administración de Justicia y al principio de autoridad ínsito en el ejercicio de las potestades administrativas de vigilancia, control y sanción en el tráfico viario”.

Respecto de la conducción con pérdida de vigencia –art. 384 párrafo 1-ya la Circular 10/2011 señala que se trata de una modalidad específica de desobediencia que, con matices, otorga protección al principio de autoridad en relación con las potestades sancionadoras de la Administración dentro del ámbito del tráfico viario, en cuyo ejercicio se decreta la pérdida de vigencia por pérdida de puntos. Derivan del art. 5.a) del RD Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial -en vigor desde el 31 de enero de 2016- (en adelante LSV) y se regulan en su art. 71 y en el art. 37 del Reglamento General de Conductores aprobado por RD 818/2009, de 8 de mayo (en adelante RGCond). Es difícil sostener que nos hallamos ante un delito de peligro abstracto contra la seguridad vial y su relación con ella es en todo caso remota.

En efecto, el juicio de peligrosidad del legislador penal en el sentido de que el conductor va a circular sin la necesaria aptitud o sometiendo a riesgos a los demás no ofrece suficiente fundamento en la descripción típica. Ésta se conforma con la pérdida de vigencia por pérdida de puntos cuyos supuestos están descritos en el Anexo 2 LSV a modo de catálogo constituido por los que el legislador ha considerado merecedores de que el conductor pierda la vigencia de su permiso, tras una selección efectuada en el cuadro de infracciones administrativas graves y muy graves previstas en los arts. 76 y 77 LSV.

La cuestión es que no todas ellas se refieren a modos arriesgados de conducir, cuya comisión pudiera fundar un juicio de futura conducción peligrosa. Es expresivo el del apartado n) del art.76 “...arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos (...) que obstaculicen la libre circulación...” sancionado con 4 puntos. En los casos más graves puede constituir el delito referenciado

del art. 385.1. Su relación con un juicio legal de conducción riesgosa o falta de aptitud es difícil, pues el ilícito administrativo ejemplificado ni siquiera se basa, al igual que el precepto penal paralelo citado, en el hecho de conducir.

Desde otro punto de vista, fundar el peligro abstracto para la seguridad vial en la presunción legal de pérdida de capacidad o aptitudes para la conducción por las infracciones del Anexo es asimismo problemático, pues para afirmarla es preciso haber obtenido previamente el permiso de conducir y por tanto una valoración favorable sobre aquéllas. La idoneidad o aptitud legal sólo se pierde por la vía del art 70.2 LSV. En esta última y cuando se conduce tras la declaración de pérdida de vigencia habría mayor fundamento para el peligro abstracto pues se produce "... cuando se acredite la desaparición de los requisitos sobre conocimientos, habilidades o aptitudes psicofísicas exigidas para su autorización...". Lo que ocurre es que el principio de legalidad, como razona la Circular 10/2011, deja estos comportamientos infractores extramuros del delito que examinamos. En definitiva, presumir la ausencia de facultades o capacidades para conducir por la comisión de infracciones administrativas ofrece escaso fundamento. En las SSTS 480/2012, de 28 de junio, 803/2013, de 31 de octubre, 541/2014, de 20 de junio, y 143/2015, de 11 de marzo, la Sala 2ª sostiene, por el contrario, que nos hallamos ante un delito de peligro abstracto contra la seguridad vial. En cualquier caso las resoluciones se dictan en sede de recurso de revisión y la cuestión no es esencial para determinar si concurre o no la agravante de reincidencia como veremos en el apartado siguiente. En sentido contrario, la STS 443/2011, de 18 de mayo, ésta sí resolviendo un recurso de casación, apuntaba, *obiter dicta*, a la conceptualización de este delito como "una especie de desobediencia o también un hipotético quebrantamiento de sanción administrativa".

En la conducción con privación judicial –artículo 384 párrafo 2 primer inciso- la Circular 10/2011 apunta a su consideración como modalidad de quebrantamiento de condena en la que el principal bien jurídico protegido es el respeto a las resoluciones judiciales. Así debe ahora ratificarse. En efecto, con mayor claridad que en el caso anterior, el comportamiento típico se ha

desgajado del art. 468 CP, donde con anterioridad a la Ley Orgánica 15/2007 era subsumible, y pasa a contemplarse con pena agravada en la norma que comentamos. La esencia de la tutela es el incumplimiento de la resolución judicial y el ataque, por tanto, al recto funcionamiento de la Administración de Justicia cuyos mandatos deben observarse.

En este sentido el Alto Tribunal, en STS 803/2013, de 31 de octubre, introduce relevantes consideraciones respecto del bien jurídico tutelado, precisamente para diferenciarlo del delito de conducción con pérdida de vigencia del art. 384 párrafo1 CP. Así, de aquella sentencia se extrae que no son asimilables ambos tipos pese a su aparente paralelismo, llegando a señalar que las diferencias son de esencia: *“el respeto a una decisión judicial goza y debe gozar de mayor tutela penal”*, de suerte que *“el bien jurídico -observancia y acatamiento de las resoluciones judiciales- (...) es objeto de específica protección en un Título del Código Penal”* y, *“si esta infracción –quebrantamiento de la privación judicial del permiso de conducir- se ha extraído de allí y se ha llevado a otra sede sistemática no es por razones ontológicas”*, pues el *“bien jurídico protegido -cumplimiento de las decisiones judiciales- tiene suficiente fuerza por sí solo como para justificar la reacción penal”* aunque, como dice la sentencia, esté también presente en un segundo plano la protección de la seguridad vial.

Concuerda con lo que venimos exponiendo el Prólogo de la Ley Orgánica 15/2007 citada: *“...la criticada ausencia de la conducción de vehículos por quienes hubieran sido privados, judicial o administrativamente, del derecho a hacerlo por pérdida de vigencia del mismo. Ciertamente que algunos casos podrían tenerse como delitos de quebrantamiento de condena o de desobediencia, pero no todos; por ello se ha considerado más ágil y preciso reunir todas esas situaciones posibles en un solo precepto sancionador...”*. La voluntad del legislador aquí explicitada ha sido considerar el art. 384 CP como un precepto integrador de todas las conductas incumplidoras administrativas o judiciales en la materia.

Del mismo modo que en la conducción con pérdida de vigencia del art. 384 párrafo 1, en la conducción sin permiso –art. 384 párrafo 2 inciso 2- es inexcusable la referencia a las potestades de la Administración en la expedición de permisos de conducción. Se confieren asimismo en el art. 5.a) LSV y son de naturaleza distinta a las sancionadoras a que antes nos referimos. Se trata de facultades o potestades de control e intervención en un ámbito de riesgo como es la circulación de vehículos de motor por las vías públicas. De ahí el régimen de autorización administrativa previa a que se somete la conducción (art. 59 LSV). El tipo examinado pertenece a la categoría de aquellos que desde esta perspectiva tutelan la intervención de la Administración en sectores o actividades riesgosas (entre otros los de los arts. 358, 359, 563 y 564 CP). Lo que ocurre es que como en ellos la razón de la tutela no es la sujeción *per se* a las potestades o facultades sino a los intereses y bienes a que se orienta su ejercicio.

En el delito estudiado la actividad de riesgo es el tráfico viario y la siniestralidad de él derivada. La intervención de control estatal está orientada a proteger el bien jurídico seguridad vial del que es titular el colectivo de participantes, usuarios y terceros implicados en aquél. En la Circular 10/2011 ya se cita el art. 59 LSV expresivo de lo que decimos: “Con objeto de garantizar la aptitud de los conductores para manejar los vehículos (...) para circular con el mínimo de riesgo posible, la circulación de vehículos a motor y de ciclomotores requerirá de la obtención de la correspondiente autorización administrativa previa”. También la Exposición de Motivos de la Ley Orgánica 15/2007 que funda las nuevas incriminaciones en el incremento del control sobre el riesgo tolerable con una graduación de los riesgos que pretenden evitarse desde el peligro abstracto al peligro concreto.

En este como en los demás delitos del capítulo, el bien jurídico protegido tiene otras connotaciones unidas a la estrategia común europea sobre la siniestralidad en las carreteras y la legislación comunitaria. La Circular alude a la progresiva complejidad tecnológica de los vehículos de motor, el

aumento de su velocidad potencial, la complejidad normativa y la estrategia referida que han llevado a progresivas exigencias para la obtención del permiso de conducir y para su renovación. Se han plasmado en la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre, que refunde otras anteriores y cuya última modificación es la operada por la Directiva 2014/85/UE de la Comisión de 1 de julio de 2014. La primera (Preámbulo apartado 2) destaca que la normativa sobre la materia "...es elemento indispensable de la política común de transportes, contribuye a aumentar la seguridad vial y a facilitar la libre circulación de personas..." e incrementa el rigor de los requisitos en materia de aptitudes y conocimientos y en las necesarias condiciones sico-físicas.

En la segunda (Preámbulo 2) se hace referencia al avance del "...conocimiento científico de las patologías que afectan a la conducción en lo que atañe a la valoración de los riesgos que plantean esas patologías a la seguridad vial y de la eficacia de los tratamientos aplicados para la prevención de esos riesgos...". Las Directivas y los intereses europeos que esgrimían impulsaron un proceso de generalizada incriminación de estos comportamientos, como la de la legislación penal vial alemana (parágrafo 21 LTV, 221 CR) y la inglesa (Road Safety Act de 2006 sección 3 ZA), entre otras. La consideración es la protección del espacio europeo de transportes, unificando sus garantías de seguridad.

La Directiva 2006/126 se traspuso en el RGCond -aprobado por RD 818/2009- que desarrolla el régimen de los arts. 61 y siguientes LSV. En su Título II se regula la enseñanza de la conducción y pruebas de aptitud que según el art. 43 son de aptitud sico-física, de control de conocimientos y de control de aptitudes y comportamientos. No sólo se controla o comprueba por tanto la capacidad de manejo del vehículo basada en conocimientos técnicos y habilidades sino las condiciones sicofísicas como apuntó la Circular y ahora se desarrolla. Es creciente su relevancia en la normativa europea y en los estudios sobre accidentes de tráfico.

El Anexo 4 del RGCond formula un riguroso cuadro de enfermedades y patologías incompatibles con la conducción y de comprobaciones que habrán de versar según el art. 43 en torno a: "...a) la capacidad visual. b) la capacidad auditiva. c) el sistema locomotor. d) el sistema cardiovascular. e) trastornos hematológicos. f) el sistema renal. g) el sistema respiratorio. h) enfermedades metabólicas y endocrinas. i) el sistema nervioso y muscular. j) trastornos mentales y de conducta. k) trastornos relacionados con la adicción a drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. l) aptitud perceptivo-motora. m) cualquier otra afección (...) que pueda suponer una incapacidad para conducir o comprometer la seguridad vial ..."

La idea de control y prevención fundamentadora de la obtención de la autorización para conducir se normativiza de modo paradigmático en el art. 42 sobre el objeto de las pruebas de aptitud que transcribimos: "Todo conductor de vehículos de motor o ciclomotores deberá poseer, para conducir con seguridad, las aptitudes psicofísicas y los conocimientos, habilidades, aptitudes y comportamientos que le permitan: a) Manejar adecuadamente el vehículo y sus mandos para no comprometer la seguridad vial y conseguir una utilización responsable del vehículo. b) Dominar el vehículo con el fin de no crear situaciones peligrosas y reaccionar de forma apropiada cuando éstas se presenten. c) Discernir los peligros originados por la circulación y valorar su gravedad. d) Observar las disposiciones legales y reglamentarias en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, en particular las que tengan por objeto prevenir los accidentes de circulación y garantizar la fluidez y seguridad de la circulación. e) Tener un conocimiento razonado sobre mecánica y entretenimiento simple de las partes y dispositivos del vehículo que le permitan detectar los defectos técnicos más importantes de éste, en particular los que pongan en peligro la seguridad y de las medidas que se han de tomar para remediarlos debidamente".

La enumeración continúa en: "f) Tener en cuenta todos los factores que afectan al comportamiento de los conductores con el fin de conservar en

todo momento la utilización plena de las aptitudes y capacidades necesarias para conducir con seguridad. g) Contribuir a la seguridad de todos los usuarios, en particular de los más débiles y los más expuestos al peligro, mediante una actitud respetuosa hacia el prójimo. h) Contribuir a la conservación del medio ambiente, evitando la contaminación. i) Auxiliar a las víctimas de accidentes de circulación, prestar a los heridos el auxilio que resulte más adecuado, según las circunstancias, tratando de evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y colaborar con la autoridad y sus agentes en el esclarecimiento de los hechos”.

Como puede verse es insistente en la fórmula legal la ponderación de riesgos que tratan de evitarse. La legislación vigente nacional y europea es exigente por razón de los peligros para el bien jurídico protegido. Cuestión distinta es su limitada aplicación en la realidad. El cumplimiento de la normativa citada es de esencial importancia como sostienen las Directivas para prevenir la siniestralidad. Los incumplimientos generan las consecuencias sancionadoras previstas en los arts. 75 del RGCond y 76.s), t) y w), 77.k) y q) y 80 LSV. Cuando los Sres. Fiscales con motivo de las actuaciones de su competencia tengan conocimiento de ellos es deseable la puesta en conocimiento de las autoridades de tráfico, del mismo modo que las demás a que se refiere la Circular 10/2011. Las más graves irregularidades en la obtención de la autorización para conducir suelen consistir en procedimientos mendaces o falsarios. Acreditados los requisitos de las correspondientes figuras de delito corresponde ejercer las oportunas acciones penales.

En síntesis, en este delito el bien jurídico tutelado de modo central es la seguridad vial, ya que el ejercicio de controles administrativos tiende a evitar los riesgos o peligros para la vida e integridad física derivados de las conducciones por personas que no se hallan en condiciones de realizarlas. De modo mediato son estas relevantes potestades las protegidas. Por ello el juicio de peligrosidad del legislador, a diferencia del supuesto del art. 384 párrafo 1, derivado de la falta de aptitud para conducir tiene suficiente fundamento en la

conducta típica. En definitiva, el juicio o pronóstico *ex lege* es que en estos casos hay un incremento intolerable de riesgos al no haberse sometido el sujeto a los necesarios controles o comprobaciones. Como en todos los delitos de peligro abstracto nos hallamos ante un juicio legislativo basado en estándares de conducta y en probabilidades de futuro.

Las SSTS 463/2011, de 31 de mayo, 91/2012, de 13 de febrero, 1032/2013, de 30 de diciembre de 2012, y la 507/2013, de 20 de junio, razonan en este sentido. De ellas se deduce que el bien jurídico objeto de tutela preferente en este delito no es otro que la seguridad vial, al señalar de forma coincidente que *“el nuevo tipo responde a la idea de preservar el bien jurídico protegido, la seguridad vial (...) precisamente por el plus de peligrosidad que entraña para el resto de usuarios de las vías públicas la conducción de vehículos por quienes no hayan acreditado una mínima aptitud para su manejo”*, de suerte que a través de esa presunción legal de peligro, según la conceptúan tales sentencias, se protege, *“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 pilota el vehículo de motor no ha demostrado nunca las capacidades mínimas para realizar tal actividad”*.

Desde estas líneas de fondo argumentales y aun asumiendo la idea de que los delitos del art. 384 podrían sistemáticamente configurarse como tipos eminentemente pluriofensivos, debe partirse como expusimos *ut supra* de igual premisa que la Consulta 9/1997 de la FGE, esto es, que lo decisivo para poder afirmar la identidad de naturaleza necesaria para la apreciación de la agravante discutida es que el bien jurídico objeto de tutela preferente sea el mismo en ambos delitos.

Tal premisa sirve para excluir la concurrencia de la agravante respecto de la segunda modalidad típica del art. 384, el delito de conducción con privación judicial del permiso. En efecto, el bien jurídico objeto de tutela preferente no es aquí la seguridad vial en sentido estricto, sino el principio de

autoridad, el respeto a la decisión judicial o la observancia y acatamiento de las resoluciones judiciales. En el mismo sentido se pronuncia la doctrina jurisprudencial mayoritaria de Audiencias.

Por similares argumentos, desde la consideración de la protección de la potestad administrativa sancionadora, la exclusión habría de producirse también en relación al art. 384 párrafo 1 CP, conducción con pérdida de puntos. Cuestión diferente es la que atañe a la última modalidad típica del art. 384 párrafo 2 último inciso, la conducción sin permiso. En ella prima el bien jurídico "seguridad vial". Por tanto concurre similitud o similar naturaleza con los delitos de los arts. 379-381 en este punto. En cualquier caso, aun no compartiéndose estos razonamientos sobre el bien jurídico protegido, siempre complejos y sometidos a controversia doctrinal como dice la Circular, el examen de la segunda cuestión, esto es, la atinente al modo concreto de ataque al bien jurídico protegido, permitirá descartar la agravante en todos los casos.

5. ESTRUCTURA Y NATURALEZA DE LA ACCIÓN TÍPICA.

En un primer entendimiento podría defenderse que en todas las modalidades típicas estudiadas el ataque al bien jurídico "seguridad vial" se produce de igual manera, esto es, conduciendo un vehículo a motor o ciclomotor. Ello determinaría la identidad de la modalidad de ataque en los tipos examinados. El criterio debe ser objeto de mayor profundización.

Dejando de lado el aspecto meramente exterior de la conducta típica, el hecho de que se conduce un vehículo, analicemos la "clase de conducta" en el sentido exigido por la doctrina jurisprudencial. En concreto la clase o modalidad de conducción infractora. En los tipos de los arts. 379-381 se

sancionan conducciones objetivamente inseguras, al desarrollarse de forma temeraria o a velocidad extrema, o sin las necesarias condiciones psicofísicas por ingestión de alcohol o drogas, pero sin exigirse la carencia de título o derecho a conducir.

Por el contrario, en las modalidades del art. 384 la conducta típica básica de conducir se halla presidida por la idea esencial de que se desarrolla sin el título habilitante necesario, ya sea por haber perdido su vigencia, por privación judicial o por no haberlo obtenido nunca. La “clase de conducta” común a ellas podría definirse como “conducción sin título” y con el elemento subjetivo del tipo referido a que el sujeto activo quebranta concretos mandatos legales, administrativos o judiciales. En definitiva, tanto desde un punto de vista interno del autor como desde una perspectiva teleológica y no meramente morfológica del comportamiento, puede entenderse que la clase de conducta no es la misma en los delitos de los arts. 379-381 que en los tipos del art. 384.

Desde el punto de vista del peligro o riesgo de la acción típica también podemos hallar diferencias cualitativas: en relación con los delitos de los arts. 379 a 381, no ofrece dudas que los tipos de los arts. 380 y 381.1 se configuran como delitos de peligro concreto. También puede válidamente sostenerse, como reflexiona la Circular 10/2011 (págs. 9 y 25 respectivamente), que los delitos de los arts. 379.1 y 379.2 responden a la categoría de delitos de peligro abstracto, e iguales consideraciones podrían hacerse en cuanto al tipo del artículo 381.2.

De lo dicho en el apartado anterior se desprende que, al menos los supuestos de conducción sin permiso por no haberlo obtenido nunca –art. 384 párrafo 2 último inciso-, se configuran igualmente como delitos de peligro abstracto cimentados sobre un pronóstico de riesgo o sobre una presunción legal de peligro.

Ahora bien, la asimilación o aproximación de peligros justificativos de la incriminación no puede ser aceptada en términos absolutos. En los delitos de

los arts. 379-381 se tipifican delitos de riesgo para la seguridad vial, abstractos (379 y 381.2) o concretos (380 y 381.1), pero en todo caso de peligro objetivo. Es decir, se trata de delitos de riesgo por realizar la conducción en circunstancias objetivamente peligrosas, ya sea por los modos con que se conduce (con exceso de velocidad o temerariamente en el sentido de los tipos de los arts. 379.1, 380 y 381) o sin las necesarias condiciones psicofísicas por previo consumo de alcohol o drogas (art. 379.2).

Incluso los tipos más objetivados (conducción a velocidad o con tasa de alcohol típicas) describen conductas que constituyen supuestos específicos de conducción “manifiestamente temeraria” según calificación del propio legislador (art. 380.2 CP) y que la ley prohíbe al considerarlas siempre peligrosas en sí mismas según motiva el preámbulo de la Ley Orgánica 15/2007, al señalar como objetivo básico de la reforma el “incremento del control sobre el riesgo tolerable por la vía de la expresa previsión de excesos de velocidad *que se han de tener* por peligrosos o de niveles de ingesta alcohólica *que hayan de merecer* la misma consideración”.

Refuerza esta conclusión la regulación del régimen del concurso contenida en el art. 382 CP, sistemáticamente ubicado tras la Reforma de 2007 a continuación de las conductas a las que afecta. La previsión legislativa de una específica cláusula penológica para casos de concurrencia de los delitos tipificados en los arts. 379 a 381 con resultados lesivos, parece demostrativa de la íntima conexión entre estos comportamientos y la generación de un riesgo progresivo contra la vida e integridad de los usuarios de la vía. El juicio de peligrosidad del legislador en los delitos a los que atribuye relación concursal se funda en que las elevadas velocidades y las altas tasas de alcohol tienen una significación diferente en los riesgos de siniestralidad y sus causas según la ciencia europea dominante como recuerda la Circular.

Por eso la ley califica como temerarias expresamente estas conductas parificándolas con las demás del art. 379.2 inciso 1, 380 y 381, tanto en la

gravedad de la infracción de normas que suponen como en su capacidad generadora de riesgos de resultados lesivos. El art. 382 lo expresa con claridad “Cuando con los actos sancionados en los arts. 379, 380 y 381 se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo...”. El “riesgo prevenido“ es sin duda el derivado de estos delitos que se traduce en el resultado.

En cambio, la exclusión del régimen concursal de las conductas del art. 384 permite intuir que el propio legislador no las equipara a las anteriores en términos de potencialidad lesiva para dichos bienes personales, de objetivación del riesgo. La doctrina jurisprudencial anterior a la despenalización de la conducción sin permiso operada por LO 8/1983, de 25 de junio, afirmaba desde otros presupuestos las diferencias entre el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas en el que el bien jurídico protegido es la seguridad del tráfico y el delito de conducción sin permiso en que lo es la desobediencia del sujeto a la norma, dado que el precepto penal no aludía a la pericia o capacidad subjetiva del autor (STS de 14 de noviembre de 1978). Por su parte, ya la jurisprudencia posterior y anterior a la Ley Orgánica 15/2007 venía advirtiendo que no constituyen siempre y en todo caso una imprudencia grave los supuestos de conducción sin permiso, pues la pericia habrá de demostrarse en cada conductor (SSTS 1604/2001, de 18 de septiembre, y 282/2005, de 4 de marzo; de esta última se deduce que no tener permiso de conducir no es prueba plena de la carencia de pericia sino indicio de ella).

Ya expusimos la naturaleza de los delitos de los arts. 384, párrafos 1 y 2, inciso 1, como desobediencias a las decisiones judiciales o administrativas en el sentido apuntado. Sea como fuere ni una ni otra incriminación se fundan en la creación de un riesgo en la conducción o en una valoración legislativa sobre él. La conducción sin permiso coincide con los anteriores en que la conducción no exige una conducción infractora, un plus de riesgo real generado o de gravedad de la acción, según resalta la doctrina unánime de las AP con la excepción de la AP de Toledo (SAP 10/2013, de 8 de febrero) a

partir de su acuerdo de Pleno de 15 de enero de 2013, de dudoso ajuste al principio de legalidad de los delitos. La diferencia entre el delito del art. 384 párrafo 2 inciso 2 y los anteriores de este precepto radica en que, como dijimos, su injusto se fundamenta en un juicio legislativo sobre la falta de aptitud en la conducción.

El juicio o pronóstico de riesgo no se basa en circunstancias, internas o externas, unidas a la conducción como en los delitos de los arts. 379-381, sino anteriores a ella. Por ello incriminan todas las conducciones del autor y no sólo las realizadas con determinadas condiciones o modos. La clase de conducta es, pues, del todo diferente en el sentido en que lo entiende la doctrina jurisprudencial de la Sala 2ª.

Desde el plano de la gravedad del hecho típico unida a la intensidad del ataque, encontramos diferencias derivadas de la mayor punición prevista para las figuras de delito de los arts. 379-381, en concreto para las más cercanas del art. 379. En los delitos del art. 384 la pena es de menor gravedad no sólo que la de los arts. 380 y 381 (fundada en el peligro concreto o manifiesto desprecio de estos últimos) sino también de la correspondiente a las figuras del art. 379. La conducción con exceso de velocidad o bajo la influencia de alcohol o drogas comparten con las modalidades típicas del art. 384 la triple alternativa penológica -prisión, multa o trabajos en beneficio de la comunidad- y en igual extensión –salvo en el caso de la multa-. La diferencia sustancial es que conllevan la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, íntimamente relacionada con el bien jurídico protegido y excluida de los delitos del último precepto citado.

6. OTRAS CONSIDERACIONES EN TORNO A LA AGRAVANTE

El punto de vista del perfil del delincuente o su tendencia criminológica,

barajada en algunas sentencias del TS, tampoco permite equiparar la naturaleza de las modalidades típicas del art. 384 con los delitos sancionados en los arts. 379-381. Las tipologías y perfiles son heterogéneos y no pueden extraerse conclusiones generales. No obstante, la experiencia judicial permite atisbar que tras los comportamientos del art. 379.1 se halla la utilización de vehículos de alta gama por autores con elevada capacidad económica, aunque no siempre sea así. Tras las conductas del art. 379.2 se detectan problemas de adicción al alcohol o drogas, el perfil del llamado bebedor social y frecuentes supuestos de consumo meramente ocasional que llevan a la comisión del ilícito. En los delitos de los arts. 380 y 381 sujetos con déficits sociales, asociados a otras formas de delincuencia y muy frecuentemente sin la necesaria asunción interna de la necesidad de cumplir las normas viales.

Como se ve, el elenco de perfiles es amplio y no necesariamente coincidente con el del art. 384, que puede ofrecer asimismo otro generoso abanico conductual. En la conducción con pérdida de vigencia nos encontramos con conductores reincidentes en infracciones meramente administrativas y en la que se realiza sin haber obtenido el permiso suelen hallarse problemas de socialización y educación. En definitiva, no puede afirmarse una misma inclinación delictiva o perfil criminológico que sirva de fundamento a la apreciación de la agravante en el sujeto condenado por alguno de los delitos de los arts. 379-381 que posteriormente incurre en cualquiera de las conductas del art. 384, y viceversa.

7. CONCLUSIONES

1ª. Entre los delitos contra la seguridad vial de los arts. 383 y 385, por un lado, y los demás contra la seguridad vial, de otro, no concurre la agravante de reincidencia. Tampoco entre los dos citados.

2ª. En los delitos del art. 384 párrafo 1 (conducción con pérdida de vigencia por pérdida de puntos) y párrafo 2 inciso 1 (privación por decisión judicial) el bien jurídico protegido de modo principal es respectivamente la tutela de la potestad sancionadora de la Administración y el respeto a las decisiones de los Órganos Jurisdiccionales. En el delito del art. 384 párrafo 2 inciso 2 (conducción sin permiso) lo es la seguridad vial en relación con la normativa nacional y comunitaria reguladora de la obtención del permiso de conducir y de modo mediato la protección de las potestades de la Administración.

3ª. En todo caso entre los delitos de los arts. 379-381, por una parte, y los del art. 384, por otra, no concurre la agravante de reincidencia por tratarse de conductas de naturaleza y características diferentes.

Madrid, 15 de enero de 2016

EL FISCAL DE SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL