

**La reforma del delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas operada por las LO 15/2007, de 30 de noviembre y 5/2010, de 22 de junio**

Daniel Ferrandis Ciprián

Universidad de Valencia

Recibido: 12/07/2011 · Aceptado: 24/08/2011

**Resumen**

En este artículo se analizan las últimas modificaciones legislativas en el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas que han culminado el castigo de la conducción superando una determinada tasa de alcoholemia. Se destacan los aspectos más controvertidos de la reforma y las tensiones que ello genera con la adopción de un concepto material de tipo de injusto.

**Palabras Clave**

Seguridad vial, delitos de peligro, política criminal.

**Abstract**

This article analyzes the latest legislative changes in the offense of driving under the influence of alcohol culminating in the punishment for driving over a certain BAC. It highlights the most controversial aspects of the reform and the tensions this creates with the adoption of a material notion of criminal offense.

**Key Words**

Road Safety, Criminal policy, driving offense.

— Correspondencia a:  
Daniel Ferrandis Ciprián  
Departamento de Derecho Penal  
Universidad de Valencia  
Campus de Tarongers · 46021 Valencia  
Correo electrónico: dferrand@uv.es



## I. INTRODUCCIÓN

Los delitos contra la seguridad vial, en general, y el delito de conducción bajo la influencia de ciertas sustancias tóxicas han experimentado en un breve espacio de tiempo dos importantes reformas.

La primera de ellas -sin duda la más importante- tuvo lugar por la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre por la que se modificaba la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código penal en materia de seguridad vial que proporcionó la siguiente redacción al artículo 379.2 del Código penal:

*“Con las mismas penas será castigado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso, será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0’60 mg por litro o una tasa de alcohol en sangre superior a 1’2 gramos por litro.”*

La segunda, operada por la LO 5/2010 de 22 de junio, en la que no se altera la redacción de los tipos penales ofrecida por la LO 15/2007, pero sí se produce una importante modificación en cuanto a las penas que afecta no a su gravedad o extensión sino a su condición de alternativas. La nueva redacción impone a los delitos comprendidos en los arts. 379 y 384 del Código penal la pena de prisión [3 a 6 meses], la pena de multa [6 a 12 meses] o la pena de trabajos en beneficio de la comunidad [31 a 90 días], cada una de ellas de forma alternativa y como pena principal y “además”, en cualquier caso, la pena de privación del derecho a conducir [1 a 4 años] incrementándose de este modo el ámbito de decisión jurisdiccional en la imposición de la pena.

La principal novedad respecto de la redacción anterior, que tan sólo recogía la conducción bajo la influencia de ciertas sustancias tóxicas, la constituye el segundo inciso del art. 379.2 que prevé la aplicación de las mismas penas a quien condujere con tasas de alcohol superiores a las allí señaladas. Late aquí una presunción de influencia tóxica en la conducción, pese a que la redacción propuesta omite referirse a tal presunción, y directamente prevé la aplicación de la pena a quien condujere en las condiciones descritas. Y es que el legislador habría considerado, basándose en la “presunción científicamente avalada” de que, a partir de determinados niveles de concentración alcohólica, “cualquier persona ve necesariamente alteradas de modo significativo las facultades requeridas para una segura conducción”, que la superación de una determinada tasa de alcohol en sangre o en aire espirado aporta circunstancias suficientes para poder apreciar una situación de peligro para la seguridad vial o del tráfico, y de entidad suficiente como para ser amenazada su realización con la imposición de una sanción penal, siendo innecesaria la adición de cualesquiera otras circunstancias para conformar la situación de peligro consecuencia de aquella<sup>1</sup>.

No cabe duda de que se trata, probablemente junto con el castigo que prevé el art. 384 del Código penal para la conducción sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción, de la novedad más discutible de

<sup>1</sup> Obviando con ello reiterada jurisprudencia constitucional, como las SSTC de 68/2004 de 19 de abril (RTC 2004/68) y 319/2006, de 15 de noviembre de 2006, en las que se rechazaba el criterio jurisprudencial que sostenía que a partir de determinada tasa debe entenderse que existe una afectación para la conducción cualquiera que fuese el conductor.



cuantas integraban la reforma puesto que una lectura literal del precepto prescinde de la puesta en peligro de cualquier clase. Ciertamente es que el carácter normativo del concepto de peligro permite al legislador operar con distintos márgenes en la intensidad de las propiedades que tal peligro ha de reunir para adquirir relevancia típica pero la cuestión sigue siendo: si el Código puede declarar peligrosas *per se* determinadas conductas aun cuando pueda comprobarse que tal peligro, más o menos intenso, no ha existido en el caso concreto enjuiciado.

## EL DRAMA DE LA SINIESTRALIDAD VIAL COMO JUSTIFICACIÓN DE LA REFORMA

Ciertamente, en el ánimo del legislador habría pesado una idea extendida entre el conjunto de la población por los medios de comunicación que reflejaría cómo la influencia del alcohol está presente en más del treinta por ciento de los accidentes de tráfico con víctimas<sup>2</sup>. Tales datos han sido objeto de amplia divulgación y comentario en diversos medios de comunicación escritos, audiovisuales y electrónicos, medios que insisten hasta la saciedad en el altísimo porcentaje de conductores muertos en accidente de circulación que superaban tales tasas de alcoholemia. Sin

<sup>2</sup> Efectivamente, la DGT suele cifrar en torno al 30% el porcentaje de fallecidos en accidente de circulación que presentaban índices de alcoholemia superiores a los reglamentariamente establecidos (un 10% para el caso de otras drogas) (Cfr. *Las principales cifras de la siniestralidad vial. España 2006 y 2009*, DGT. Todos ellos pueden consultarse en: [http://www.dgt.es/portal/es/seguridad\\_vial/estadistica/](http://www.dgt.es/portal/es/seguridad_vial/estadistica/)).

embargo, sin pretender minimizar la tragedia que suponen los accidentes de tráfico ni poner en duda la relevancia de la ingesta de bebidas alcohólicas como factor causal de accidentes de tráfico, lo cierto es que tales porcentajes aparecían sobredimensionado<sup>3</sup>. Por otra parte, aunque no dejaba de cuestionarse la idoneidad de la entonces vigente reglamentación en materia de seguridad vial para cumplir los fines de la política criminal que la instauró<sup>4</sup> realmente, resultaba desconocida la dimensión del problema vial en España, sobre todo, en comparación con aquellos otros países que habitualmente se mencionan como ejemplos

<sup>3</sup> Si se comparan esos datos que proporciona la DGT con otras fuentes no podemos sino dudar de la fiabilidad de tales porcentajes pues hay un dato muy relevante que nunca se menciona: sólo se toman en cuenta los conductores fallecidos que han sido efectivamente investigados, es decir; aquéllos de los que el médico forense que practicó la autopsia solicitó un análisis de alcoholemia. Esto significa que existe un filtro previo que elimina un porcentaje alto de casos en los que los datos disponibles para el forense llevan a éste a descartar a priori la presencia de etanol en la sangre del conductor. (Vid. el interesante estudio realizado por BARQUÍN SANZ/LUNA DEL CASTILLO sobre las concentraciones etílicas en aire espirado tras la ingesta moderada de bebidas alcohólicas en "Ingesta moderada de alcohol y prueba de etilómetro" en RECPC 07-15. 2005).

<sup>4</sup> Así por ejemplo, la Adjunta Primera al Defensor del Pueblo, D<sup>a</sup> Luisa Cava del Llano y Carrió, manifestaba en su comparecencia celebrada el 28 de febrero de 2006 ante la Comisión no permanente de seguridad vial y prevención de accidentes de tráfico del Congreso de los Diputados que "existen graves desajustes entre la realidad del tráfico rodado y la legislación existente para la prevención y represión de las conductas relacionadas con la materia, de modo que se producen dramáticas situaciones de desprotección de los ciudadanos frente a aquéllas, tanto en lo referente a su vida o integridad física como a las consecuencias económicas y sociales derivadas de los atentados contra tales bienes jurídicos." (Diario de sesiones del Congreso de los Diputados. Comisiones. Año 2006.nº 490).



a seguir en este ámbito. Y a este respecto, cuando uno observaba los datos españoles de siniestralidad vial vislumbraba cómo las cifras de accidentes y de víctimas, mortales o no, en relación con las de los parques de vehículos, los kilómetros de la red española, así como por millón de habitantes, y su evolución no eran radicalmente distintas de las de algunos de los países de nuestro entorno<sup>5</sup>, y por si esto no fuera suficiente, aún era posible aportar un dato más: resultaba que España era el tercer país de la UE que más había reducido proporcionalmente su tasa de mortalidad por tráfico (muertos por millón de habitantes) en los últimos quince años (más precisamente, de 1991 a 2004), con un descenso del 50,2%; sólo superada por Portugal y Estonia, aunque casi empatada con Alemania, Francia y Luxemburgo<sup>6</sup>. Por otra parte, la entrada en vigor del permiso por puntos había proporcionado muy buenos resultados en la lucha contra la mortalidad en las carreteras. Durante su primer año de vigencia, desde julio de 2006 hasta finales de junio de 2007, el nuevo sistema consiguió reducir en 467 las muertes por accidente de tráfico con respecto al mismo periodo anterior<sup>7</sup>. Naturalmente, nuestro punto de partida

5 Los sitios Web de la DGT y del Observatorio Nacional de Seguridad Vial no contienen datos sobre los índices de siniestralidad de los países de nuestro entorno; sin embargo, éstos procedentes de la International Road Traffic and Accident Database (IRTAD) pueden consultarse en su página web (<http://cemt.org/IRTAD/IRTADPublic/we2.html>) así como en la del Observatorio Francés sobre Seguridad Vial ([www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire](http://www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire)), posibilitando así la comparación entre las cifras españolas y europeas.

6 Dato éste que parecía desconocido en España pero que estaba disponible en el sitio web de la Unión Europea: <http://ec.europa.eu/transport/care/statistics>.

7 Los datos del Ministerio del Interior reflejaban en ese periodo un descenso del 14,3% en el número de

era mucho peor, pero eso quería decir que caminábamos en la dirección correcta y, lógicamente, nos obliga a cuestionar que verdaderamente estuviésemos ante un problema tan acuciante como para reclamar imperiosamente la salvadora y contundente intervención del arsenal punitivo del Derecho penal.

### ALGUNOS PROBLEMAS ESPECÍFICOS QUE PLANTEA LA NUEVA REDACCIÓN TÍPICA

Como indicaba anteriormente, son numerosas las objeciones a las que el castigo del que condujere superando las tasas de alcohol previstas en el último inciso del apartado segundo del art. 379 del Código penal se enfrenta; las cuales, además, aparecen como nada desdeñables. A este respecto, es evidente que más allá del atractivo que supone entender cometido el delito por la superación de una determinada tasa<sup>8</sup>, no debería olvidarse

muertes, es decir, 1,28 fallecidos menos al día, pasándose de 3.265 muertes en carretera a 2.798 (en [www.dgt.es/dgt\\_informa/observatorio\\_seguridad\\_cifras](http://www.dgt.es/dgt_informa/observatorio_seguridad_cifras)).

8 En este sentido, GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, M.: "Excesos de velocidad e intoxicaciones punibles" en *Protección penal de la Seguridad vial* (Gutiérrez Rodríguez (Coord.). Tirant lo Blanch. 2009, pág. 109. señala como "máxima ventaja la creación de una situación más clara, tanto para el aplicador del Derecho como para el ciudadano conductor [...] se evitará así el excesivo causismo judicial que se venía produciendo por la indeterminación de la anterior descripción típica". También GONZÁLEZ CUSSAC/VIDALES RODRÍGUEZ consideran que el límite a partir del que se considera que la conducción deja de ser segura debe venir determinado por el legislador y no puede depender del arbitrio del intérprete, tratándose, además de una decisión político criminal que armoniza mejor con las Resoluciones del Consejo de Europa que recomiendan sancionar con tasas superiores a 89 mg de alcohol por 100 ml ("Los nuevos delitos contra la seguridad vial" en *Seguridad vial*. VIDALES RODRÍGUEZ,



que ninguna droga –y el alcohol no es en este sentido una excepción- produce un efecto único; esto es, todas ellas pueden producir múltiples efectos en función de un amplio conjunto de variables. Entre los numerosos parámetros moduladores de los efectos, tanto físicos como psicológicos y conductuales, que las drogas tienen sobre la persona que maneja un vehículo a motor destacan los siguientes: la dosis -cantidad, concentración o pureza de la sustancia- consumida; las posibles mezclas simultáneas o cíclicas con otros productos; el tiempo que se lleva consumiendo; su vía de administración y el proceso metabolizador; su forma de eliminación; las ocasiones y lugares de su uso e, incluso, la hora del día en que se produce el consumo. Por otra parte, sus efectos van a depender también de diversas características individuales del conductor, tales como su edad y estado psicofísico general, y otras circunstancias físicas y psicológicas concurrentes en el momento de producirse la administración. En virtud de tales diferencias individuales es por lo que la correlación entre el estado clínico de un sujeto y el grado de impregnación alcohólica no es absoluta, tanto en el sentido de una mayor susceptibilidad a los efectos del alcohol en unos sujetos como en una tolerancia superior a la media en otros<sup>9</sup>: la tolerancia individual al alcohol varía mucho de unas personas a otras, y así como alguien con un índice de alcoholemia de 1,2 gramos de alcohol por litro o superior puede presentar síntomas clínicos de una embriaguez considerable, otra persona con una tasa superior

MERA REDONDO, A. (Coord) *Tirant lo Blanch* 2008., págs. 207 y 208).

9 VILLANUEVA CAÑADAS, “Estudio toxicológico y médico-legal del alcohol etílico” en GISBERT CALABUIG, J. A.: *Medicina Legal y Toxicología*. 6ª ed. Barcelona 2004, págs. 767 y ss).

puede no presentar esos síntomas, o hacerlo en un grado mucho menor.

Pues bien, si lo anterior no fuese suficiente para descartar respuestas simples basadas en la superación de una determinada tasa de alcoholemia es necesario tener presente además que cada conductor tiene una determinada manera de conducir y de reaccionar ante las situaciones de tráfico; esto depende de numerosas variables entre las que se encuentra, en primer lugar, su estilo cognitivo o modo peculiar de percibir, recordar, pensar, sentir y juzgar en la compleja realidad del entorno vial<sup>10</sup>. Los componentes de este estilo personal de procesamiento de información interaccionan, a su vez, con factores de otra naturaleza: las características de la personalidad del individuo, la cual no deja de expresarse en su globalidad en el ejercicio de la conducción (recuérdese la máxima “*a man drives as he lives*”)<sup>11</sup>. Se

10 Algunos estudios han puntualizado que las manifestaciones de la acción del alcohol sobre el sistema nervioso central lo son más bien de la interacción de aquel con las cogniciones y motivaciones del individuo. Las expectativas de resultado son otro de los factores estudiados en este sentido. (Cfr. MONTORO GONZÁLEZ, L/TEJERO GIMENO, P/ESTEBAN MARTÍNEZ, C.: “La conducción bajo la influencia del alcohol” en MONTORO GONZÁLEZ/CARBONELL VAYÁ/SANMARTÍN ARCE/TORTOSA GIL (eds.): *Seguridad vial: del factor humano a las nuevas tecnologías*. Madrid 1995 págs. 244 y s).

11 Las investigaciones en esta línea se han focalizado sobre el análisis de la posible influencia de variables tales como la madurez emocional, el locus de control, la búsqueda de sensaciones, etc. Por ejemplo, se ha encontrado que la relación entre la madurez emocional, por un lado, y la conducción bajo la influencia del alcohol, por el otro, es negativa; los sujetos que admiten beber pero no conducir después de haber bebido son los que como grupo, puntúan más elevado en madurez emocional, manifiestan un locus de control interno y una mayor conciencia del riesgo que los otros grupos. (Cfr. MONTORO GONZÁLEZ, cit., págs. 247 y ss.).



comprenderá entonces como la afección de aquellas capacidades relacionadas con la atención, la percepción visual, la identificación, el procesamiento de la información, la evaluación del riesgo y subsiguiente toma de decisiones y el control sensorio-motor que el alcohol u otras sustancias tóxicas pueden comportar no es algo que pueda establecerse con carácter general sino atendiendo a las múltiples circunstancias concurrentes en la concreta persona que conduce un vehículo a motor. Por todo ello, la relevancia de la tasa de alcoholemia respecto del auténtico nivel de intoxicación etílica de un sujeto sigue siendo un problema muy delicado que no admite respuestas apriorísticas y categóricas basadas en la socorrida afirmación de que a partir de determinados niveles "cualquier persona ve necesariamente alteradas de modo significativo las facultades requeridas para una segura conducción". Evidentemente, no se niega que el dato objetivo de la concentración de alcohol en sangre puede ser un indicio muy importante de la afectación negativa de la capacidad del conductor, pero no deja de ser un indicio que debería complementarse con más datos -características somáticas del sujeto, circunstancias en que tenga lugar la administración de la sustancia, por ejemplo si el alcohol se ingiere con o sin alimentos, en una sola libación o en varias, en interacción con medicamentos, etc.- para determinar si ese nivel de concentración de la sustancia tóxica ha influido realmente sobre la conducción en el concreto caso que se enjuicie. En este sentido, tasas de concentración alcohólica muy elevadas podrían ser desvirtuadas en atención a otros datos -por ejemplo, la conducta diligente y ordenada, la coordinación psicomotora normal, la falta de afectación del habla o de otras facultades psicofísicas- que evidencien la falta

de afectación alcohólica del conductor en el supuesto concreto enjuiciado.

Sin embargo, aun el hecho de la real y negativa influencia de alguna de las sustancias tóxicas descritas sobre la conducción debería ser insuficiente para la realización del tipo siendo imprescindible, en el caso del alcohol, que, como consecuencia de la superación de esa tasa, se generase un peligro, más o menos indeterminado, pero ciertamente existente para la "seguridad vial" o del tráfico. Imaginemos el siguiente supuesto: cuando un sujeto, tras haber ingerido alguna bebida alcohólica o consumido algún tipo de droga tóxica, conduce un vehículo a motor la peligrosidad que generalmente se atribuye a esta forma de proceder no es estable a lo largo de toda la secuencia de hechos. Las propensiones o tendencias a la lesión del bien jurídico protegido alcanzarán valores oscilantes en función de las concretas circunstancias en las que esa conducción se desarrolle. Según un esquema teórico ya clásico, la conducción, en especial, y el tráfico, en general, se articulan como sistemas en los que interaccionan múltiples elementos relacionados con el conductor, el vehículo y el entorno por el que éste se desplaza. En tal sistema se presentan por un lado, una serie de exigencias, mostradas por el vehículo y la vía, a las que debe dar respuesta el ser humano poniendo en juego sus capacidades y habilidades como conductor. Este sistema tiende a exhibir cierta estabilidad en la medida en que las exigencias del entorno y el vehículo sean adecuada y eficazmente contrarrestadas por las capacidades y habilidades exhibidas por el conductor<sup>12</sup>. Sin embargo, cualquiera que

<sup>12</sup> *Entiéndaseme bien, no estoy categorizando la conducción como una actividad reactiva, como una tarea de "pasos impuestos", en la que las exigencias al*



alguna vez haya conducido un vehículo a motor comprenderá que ni tales exigencias ni esas capacidades permanecen estáticas a lo largo de la tarea de conducción, más bien evolucionan constantemente. Así, las exigencias que se le presentan al conductor son diferentes en función del tipo de pavimento por el que se circule, el estado del mismo, el trazado de la vía, las condiciones de luminosidad y climatológicas, el estado de la señalización y el balizamiento, la densidad de tráfico, el propio estado del vehículo, etc. Estas circunstancias pueden cambiar a cada metro que se avance, siendo las exigencias en unas ocasiones menores y en otras mayores. La situación y, con ella, las propensiones cambian sin cesar. Igualmente, las capacidades del conductor no permanecen inalterables, sino que fluctúan en gran medida.

*conductor vendrían determinadas exclusivamente por factores ajenos a él mismo. De ser así se ignorarían los factores decisionales, motivacionales y emocionales que anteceden a los supuestos errores en la conducción y se consideraría al conductor como un elemento pasivo, mero receptor que percibe y responde a las exigencias del sistema de tráfico. No se tendría en cuenta que factores como la velocidad, la distancia de separación respecto a otros vehículos o la frecuencia de adelantamientos, dependen del conductor como creador activo de las situaciones de tráfico, de sus decisiones y acciones, que, en última instancia, son las que determinan la dificultad de la tarea. Las actuales investigaciones sobre accidentalidad han mostrado con claridad, en primer lugar, el limitado peso de los errores en la ejecución de maniobras frente a los errores de reconocimiento y en la toma de decisiones; en segundo lugar, la importancia de los factores humanos indirectos -fatiga, prisa, elevado nivel emocional, etc.- en la génesis del accidente, y, por último, la relación existente entre variables cognitivo-motivacionales y accidentalidad -percepción de riesgo, actitudes ante las infracciones de tráfico, temeridad en la conducción, etc. (Cfr. CARBONELL VAYÁ, E., BAÑULS EGEDA, R., CORTÉS TOMÁS, M. T., SAÍZ VICENTE, E.: "El comportamiento humano en la conducción: modelos explicativos" en Seguridad vial: del factor humano a las nuevas tecnologías. cit., págs. 163 y ss.).*

El nivel de alerta, la atención, el propio estado físico pueden variar a lo largo de la tarea de la conducción, con lo que las capacidades para hacer frente a las exigencias del binomio vehículo-entorno no son siempre iguales. Esta descripción de la tarea de conducir pone de manifiesto como en una conducción como la señalada las propensiones a la lesión del bien jurídico protegido podrían permanecer en el nivel de la irrelevancia típica mientras las exigencias del entorno no superen o sean eficazmente compensadas por las capacidades o habilidades exhibidas por el conductor<sup>13</sup>.

Así, cuando el sujeto, tras haber ingerido alguna bebida de contenido etílico o consumido algún tipo de droga tóxica, comienza la marcha con su vehículo por una zona no habitada a altas horas de la madrugada de un día laborable, las propensiones a la lesión podrían no rebasar los niveles del riesgo permitido; si a continuación se incorporase a la

<sup>13</sup> En términos parecidos, exigiendo expresamente una adecuada contextualización de la conducta del sujeto para poder apreciar una conducción bajo la influencia de sustancias tóxicas de manera que sería preciso tener en cuenta no sólo el grado de impregnación alcohólica detectada en él sino también un cúmulo de circunstancias somáticas, espaciales, temporales, meteorológicas, tales como la clase de carretera por la que se circula, la velocidad y hora a la que se conducía, se han pronunciado, entre otros, CARMONA SALGADO, C.: "Delitos contra la seguridad del tráfico" en COBO DEL ROSAL (Coord.) Derecho penal español. Parte especial. Madrid 2004, pág. 781; SILVA SÁNCHEZ, J. M.: "Consideraciones sobre el delito del art. 340 bis a) 1ª. del Código penal (conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas) en Derecho de la Circulación (Aspectos civiles y penales). Centro de Publicaciones del Ministerio de Justicia, Vol. 11, Madrid 1993, págs. 156 y ss, o ZUGALDÍA ESPINAR, J. M.: "Los delitos contra la seguridad del tráfico en el nuevo Código penal español" en XII Jornadas nacionales de Derecho y Tráfico. Granada 1994, pág. 196.



circulación en una vía urbana, las propensiones podrían incrementarse en la medida en que la presencia de otros vehículos introducirían nuevas posibilidades que, paulatinamente, actualizarían las propensiones a la lesión variando la situación aunque también podrían resultar contrarrestadas por la propensión introducida por una conducción especialmente atenta o cuidadosa (a velocidad muy reducida, por ejemplo) o por un pasajero que, a modo de copiloto, anticipase o previniese al conductor ante la posible presencia de otros vehículos.

Lo anteriormente expuesto evidencia, por una parte, que el grado de concentración etílica no debiera ser el criterio decisivo para determinar la comisión del delito, pues el empleo de un baremo objetivo como el señalado no tiene en cuenta los muy diversos efectos de una idéntica ingestión de alcohol sobre los diversos individuos y sobre lo que aquí tendría que ser decisivo, es decir, sobre la peligrosidad de su conducción y, por otra, obligaría, pese al automatismo que se desprende de la lectura literal del precepto y tal y como debe suceder para el inciso primero en la redacción actualmente vigente del artículo 379 II CP, a tener también presentes, elementos adicionales, relativos a las circunstancias externas al sujeto y propias de su conducción (la velocidad a que conduzca, el tipo de carretera, el estado del vehículo, así como las diversas circunstancias temporales y meteorológicas (niebla, lluvia, hielo, nieve, oscuridad, etc.)<sup>14</sup>. Por tanto, aplicando consecuentemente el anterior esquema y estos criterios, cabe estimar que habrá casos

en los que una conducción por encima de una determinada tasa no genere un peligro para la "seguridad vial" o "del tráfico" mientras las exigencias del entorno no superen o sean eficazmente compensadas por las capacidades o habilidades exhibidas por el conductor. Ahora bien, esto último no implicaría que fuese condición necesaria ni suficiente para poder apreciar un peligro con relevancia típica que el sujeto realizase una conducción externamente anómala, irregular o infractora de las normas de circulación. Y es que una conducción peligrosa no sólo se produce cuando ésta se hace externamente perceptible por algún factor visible, sino también cuando, pese a la aparente corrección de la marcha, el sujeto no se encuentra en condiciones de hacer frente en adecuadas condiciones a las exigencias del entorno por el que circula. Con todas estas precisiones pretendo poner de manifiesto que no cualquier desequilibrio entre las facultades del conductor y las exigencias del entorno genera un peligro con relevancia típica y que lo verdaderamente relevante para poder apreciar el tipo es que la conducción bajo la influencia de las sustancias tóxicas descritas en él debe cristalizar en unas circunstancias que permitan su calificación como una conducción con *temeridad manifiesta*, bien entendido que este carácter manifiesto no alude a su percepción sensitiva sino que lo es a nivel valorativo. Piénsese que no conduce con temeridad manifiesta sólo el que lo hace a velocidades muy superiores a las permitidas y adecuadas al estado del tráfico, sino también el que lo hace a velocidades inferiores a las reglamentariamente establecidas pero sin tener frenos, y ello aunque sólo en el primer caso se manifieste externamente la anómala conducción.

<sup>14</sup> En similar sentido, GALLEGO SOLER, J.I.: "El nuevo delito de conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas" (art. 379.2CP) en *Seguridad Vial y Derecho penal*. (Mir Puig y Corcoy Bidasolo. Dir). Tirant lo Blanch. 2008, pág. 175.