



Marco Teijón Alcalá
Universidad Nacional de Educación a Distancia
(UNED)

**EL BIEN JURÍDICO PROTEGIDO EN LOS
DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL:
HACIA UN MODELO DE FUNCIONALISMO
SISTÉMICO**

EL BIEN JURÍDICO PROTEGIDO EN LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL: HACIA UN MODELO DE FUNCIONALISMO SISTÉMICO

Sumario. 1. -INTRODUCCIÓN. 1.1.- concepto de bien jurídico. 1.2.-criterios para la selección de bienes jurídicos. 1.3.- la seguridad vial como bien jurídico colectivo. 1.4.- los delitos de peligro como herramienta emergente para la protección de bienes jurídicos colectivos. 2.-LA PROTECCIÓN PENAL DE LA SEGURIDAD VIAL. 2.1. La protección de bienes jurídicos individuales. 2.2.- La seguridad vial como bien jurídico colectivo autónomo. 2.3. - La seguridad vial como bien jurídico intermedio. 2.4.- La seguridad vial como garantía de un entorno seguro. 2.5.- La vigencia de la norma como bien objeto de protección. 3.- OTROS BIENES JURÍDICOS TUTELADOS EN LOS DELITOS VIALES. 3.1.- Abandono del lugar del accidente (art. 382 bis CP). 3.2.- Negativa (art. 383 CP). 3.3.- Conducción sin permiso (art. 384 CP). 4.- CONCLUSIONES. 5.- BIBLIOGRAFÍA.

Resumen: En el presente trabajo se examina el significado tradicional de lo que se conoce en la doctrina como «bien jurídico protegido», con especial referencia a los de carácter colectivo. A tal fin, se analiza la función que este tipo de bienes vienen desarrollando históricamente para el Derecho penal, así como los criterios que legitiman su selección. Por otro lado, se discute la naturaleza de la «seguridad vial» como bien jurídico colectivo y se analizan las herramientas legislativas que el sistema penal ofrece para su protección. De igual forma, se exponen las diferentes posturas dogmáticas que la doctrina propone para la protección de bienes colectivos. Finalmente, se discute si la redacción típica de determinados delitos contra la 'seguridad vial' permite asumir que sea realmente ésta el objeto de tutela penal. A tal fin, se evalúan las diferentes propuestas doctrinales y jurisprudenciales sobre el eventual bien jurídico tutelado en cada uno de esos tipos penales. Como conclusión, consideramos que, en tales delitos, por su configuración típica, no se protege realmente la seguridad vial, sino otros bienes jurídicos más difusos o de muy difícil justificación; o que, directamente, se prescinde de la figura del bien jurídico como criterio principal de punición.

Abstract: In the present work, we examine the traditional meaning of what is known in legal doctrine as the "protected legal interest," with a special focus on those of a collective nature. To this end, we analyse the historical role that such interests have played in criminal law, as well as the criteria that legitimize their selection. Additionally, we discuss the nature of "road safety" as a collective legal interest and analyse the legislative tools provided by the criminal justice system for its protection. Likewise, we present various doctrinal perspectives on the protection of collective interests. Finally, we explore whether the typical structure of certain offenses related to 'road safety' genuinely serves as the object of criminal protection. To this end, we examine different doctrinal proposals and jurisprudential decisions regarding the legal interest safeguarded in each of these criminal types. As a conclusion, we argue that in these offenses, due to their typical configuration, road safety is not genuinely protected. Instead, reference is made to diffuse legal interests that are challenging to justify, or, directly, the concept of the legal interest is effectively set aside as the primary criterion for punishment.

Palabras clave: Bien jurídico protegido, bienes colectivos, seguridad vial, delitos de peligro.

Keywords: Legally protected interest, collective interests, road safety, offenses of endangerment.

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Concepto de bien jurídico

El concepto de bien jurídico, tal y como lo conocemos en la actualidad, no aparece en la historia dogmática hasta principios del siglo XIX (García Arroyo, 2022, pp. 5-6). De acuerdo con esta autora, desde entonces, la doctrina ha ido delimitando el contenido y concepto de bien jurídico al contexto sociológico, filosófico y jurídico vigente en cada época concreta. En todo este proceso delimitador, hemos pasado de una configuración científica y técnica (Birnbaum, 1834) a una concepción jurídica que se configura como una creación valorativa del legislador (Binding). De esta forma, el legislador determina el objeto de protección a través de la norma, quedando por tanto el bien jurídico establecido en la misma. Sin embargo, otras corrientes apuntan a que el interés jurídicamente protegido no es creado por el ordenamiento jurídico, sino que es previo al Derecho, tienen su origen en la realidad social, y, en ese sentido, el legislador se limita a garantizar su protección (Von Liszt, 1925). Es decir, que el bien jurídico tiene un origen extralegal que el Estado protege a través de la norma penal (García Arroyo, 2022). Estamos ante un debate que tiene una gran trascendencia práctica, ya que, si colocamos al bien jurídico en el centro de la teoría del delito, este va a suponer el límite más claro al *ius puniendi* del Estado con trascendencia al momento previo a la creación de un tipo penal. Sin embargo, a partir de aquí, han trascendido otras posiciones que otorgan al bien jurídico un carácter más espiritual (Hegel, 1999). Para estas posiciones, que conciben el bien jurídico como un valor de cultura, el delito va a constituir una infracción de los valores culturales, y ello, de manera automática, incapacita al concepto de bien jurídico para cumplir ese límite al *ius puniendi* al que hacemos referencia (García Arroyo, 2022).

Un bien jurídico es lo que se considera en cada momento un «valor ideal del orden social» (Jescheck, 1981, p. 351). Es decir, un valor que trasciende al concreto objeto en el que se sustancia (Lacruz, 2015, p. 9). La identificación del (bien jurídico) objeto de protección en cada delito va a resultar del todo necesaria para, entre otras cosas, el correcto entendimiento e interpretación de ese tipo penal. Por eso, la mayoría de la doctrina sitúa a la protección de bienes jurídicos en el centro de la misión del sistema penal (Maldonado, 2006, p. 25). En esta obra asumimos que la norma penal ha de desempeñar, como función principal, la protección de aquellos bienes jurídicos que permitan la convivencia social. Es decir, bienes que, en palabras de Abanto Vázquez (2006, p. 2) expresen los «valores más trascendentes para la coexistencia humana en sociedad». En este sentido, la intervención del Derecho penal solo queda legitimada en tanto en cuanto cumplan tan importante función (García Arroyo, 2022, p. 5). Por ello, no podemos partir en este trabajo más que de una concepción material del bien jurídico.

1.2. Criterios para la selección de bienes jurídicos

La opción de proteger penalmente un bien jurídico, y transformarlo así en un bien jurídico-penal, se fundamenta, según Maldonado (2006, pp. 26-27), en una doble consideración: merecimiento y necesidad. El merecimiento tiene que ver con la trascendencia o importancia social del bien en tanto en cuanto que posibilita la convivencia en comunidad. La necesidad, por su parte, deriva de haber constatado que los medios de control social (formales o informales) para obtener el debido respeto y protección de dicho bien son insuficientes.

Para la selección de los bienes jurídicos que, según lo planteado, deben ser merecedores y/o necesitan de protección penal, se vienen manejando dos perspectivas doctrinales: las teorías funcionalistas sociológicas y las constitucionalistas (García Arroyo, 2022, p. 14). De acuerdo con las primeras, el bien jurídico se encuentra en el ámbito de la realidad social, y, en consecuencia, el criterio delimitador para la configuración de tipos penales es el de dañosidad social (Silva Sánchez, 2012, pp. 426 y ss.). Ello se traduce en que la comisión de un hecho delictivo implicaría la lesión del sistema social (García Arroyo, 2022, p. 18).

En contraposición a los planteamientos anteriores, la doctrina penal mayoritaria considera que la fuente más segura de donde extraer o derivar los bienes jurídico-penales es la Constitución (Álvarez García, 1991, pp. 20 y ss.; Bricola, 1963, pp. 15 y ss.; Escribá Gregori, 1980, pp. 157 y ss.; González Rus, 1983, p. 25; Roxin, 2008, p. 25). De acuerdo con los planteamientos más ortodoxos (teorías constitucionalistas estrictas), los valores consagrados en la Constitución deben quedar plasmados de forma paralela o coincidente en la ley penal. Sin embargo, un sector de la doctrina considera que esta postura tan ortodoxa es insuficiente para proteger bienes jurídicos relevantes (merecimiento y necesidad) en un Estado social y democrático de Derecho. Semejante planteamiento, por ejemplo, sería insuficiente para la protección dispensada a la seguridad vial, en tanto se trata de un bien que no está consagrado explícitamente en la Constitución española. Por ello, surgen corrientes doctrinales (teorías constitucionalistas amplias) que mantienen que el único modo de legitimar la intervención penal en determinados sectores de la actividad social (como el de la seguridad vial) es «recurriendo a las valoraciones implícitas que soportan la vida o la integridad psico-física» (Caro Coria, 1997, p. 157). Como vemos, las teorías constitucionalistas estrictas proponen una vinculación directa entre bien jurídico y precepto constitucional (Álvarez García, 1991, pp. 20 y ss.; González Rus, 1983, pp. 23 y ss.), mientras que las amplias proponen una vinculación programática entre el bien jurídico y la Constitución (Berdugo Gomez de la Torre, 1991). Sin embargo, si el primer criterio no resulta asumible por defecto, al presente se le critica igualmente su falta de adecuación, pero por exceso, ya que, en la actual sociedad (del riesgo), prácticamente todo está relacionado o afecta de una u otra manera a los bienes jurídicos individuales consagrados en la Constitución (vida, salud, libertad, etc.). Tal razonamiento, por tanto, como señala Caro Coria (1997, p. 157), puede conducir a extremos de incertidumbre en los límites de la protección penal (que es precisamente uno de los rasgos distintivos de la política criminal y del Derecho penal de las últimas décadas).

En este trabajo consideramos que la Constitución constituye el marco ideal de referencia para la selección de bienes jurídicos penalmente relevantes, dado que su vigencia constituye el máximo exponente del interés o consenso social. Ahora bien, buscando una tesis eclética a las tesis constitucionales anteriormente mencionadas (amplias y restrictivas), coincidimos con Hefendehl (2016, pp. 173 y ss.) en que la Constitución permitirá establecer los requisitos mínimos para la legitimidad de los tipos penales. Es decir, que los intereses directamente consagrados en la Constitución deben constituir el contenido mínimo (o límite negativo) que cualquier sistema penal, en todo momento, debe proteger. Sin embargo, a las tesis constitucionalistas amplias se les debe exigir algo más. Por eso, consideramos que la vinculación programática entre el bien jurídico y la Constitución debe constituir el contenido máximo (o límite positivo) de protección (Octavio de Toledo y Ubieto, 1990, p. 10 y ss.), pero siempre y cuando ese bien jurídico cumpla con los criterios de merecimiento y necesidad anteriormente aludidos (Maldonado, 2006). En este sentido, coincidimos con Berdugo (1990) en cuanto

que es necesario vincular el bien jurídico-penal a las metas sociales impuestas por el artículo 9.2 CE, lo que abarca la necesidad de proteger penalmente determinados bienes jurídicos colectivos elementales, como, por ejemplo, la seguridad vial (Cerezo Mir, 2002, p. 56). No solo eso, sino que, siguiendo las tesis más personalistas, el bien jurídico se debe vincular igualmente al art. 10 CE, que, como es sabido, hace referencia a la dignidad de la persona, a los derechos inviolables que le son inherentes y al libre desarrollo de la personalidad (como fundamento del orden político y de la paz social). Y es que la idea nuclear de los planteamientos personalistas radica en “considerar bienes jurídicos aquellos objetos que el ser humano precisa para su libre autorrealización», en la medida en que los mismos «están dotados de un contenido de valor para el desarrollo personal del hombre en sociedad” (ver García Arroyo, 2022, p. 23). Por lo tanto, el contenido máximo o límite positivo del objeto de protección jurídico-penal se sitúa de esta manera en «las condiciones que hacen posible un libre desarrollo del individuo a través de su participación en la vida social» (Silva Sánchez, 2012, p. 431).

1.3. La seguridad vial como bien jurídico colectivo

La doctrina distingue generalmente entre bienes jurídicos individuales, supraindividuales y colectivos, estableciendo una separación nítida entre las tres categorías (Lacruz López, 2017, pp. 9 y ss.). No obstante, en ocasiones existe cierta confusión con respecto a las dos últimas. Algunos autores utilizan ambos conceptos de forma intercambiable (Cabezas Cabezas, 2013, p. 254; Terradillos Basoco, 2001, p. 84). Otros utilizan diferentes terminologías para referirse a los bienes que trascienden al individuo. A saber, universales (Hassemer y Muñoz, 2012, p. 108), de control del Estado (Pérez-Sauquillo Muñoz, 2019, p. 52), institucionalizados o inmateriales (Rodríguez Montañés, 1994, pp. 297 y ss.), macrosociales (Terradillos Basoco, 2001, p. 78), difusos (Doval Pais, 1994, pp. 42 y ss.) o de contornos imprecisos (Cerezo Mir, 2002, pp. 54-55). Finalmente, para otros autores, los bienes jurídicos supraindividuales constituyen el género, mientras que todos los arriba mencionados son la especie (Pérez-Sauquillo Muñoz, 2019, p. 52). En nuestra opinión, existe una diferencia entre ambos, que se sustenta en que los bienes jurídicos supraindividuales encuentran su fundamento en la protección de las condiciones necesarias para el funcionamiento del sistema, mientras que los colectivos, como veremos, hacen lo propio en su ligazón directa con los bienes individuales (Lacruz López, 2017, p. 14). En el primer supuesto, por tanto, el bien jurídico trasciende la esfera puramente individual y ampara situaciones, intereses o relaciones pertenecientes al Estado o la Comunidad. Los bienes jurídicos colectivos, en cambio, constituyen una suerte de servidumbre para la protección de bienes jurídicos individuales. Es decir, estarán siempre en función de la existencia del «*prius* individual» (Lacruz López, 2017, p. 13).

La doctrina suele definir la seguridad vial como un bien jurídico colectivo (Alastuey Dobón, 2004, p. 88; Cerezo Mir, 2002, p. 58; Feijóo, 2005, p. 308). Ahora bien, dentro de los bienes jurídicos colectivos se suelen identificar, a su vez, diferentes aproximaciones en función de las distintas formas de perturbación específicas y propias de tales bienes jurídicos. La afectación a un bien jurídico de naturaleza colectiva se puede definir: a) como un verdadero menoscabo o lesión al propio bien en sí mismo considerado (i. e., a la seguridad vial); b) en tanto estado previo a la lesión de un bien jurídico individual (i.e., vida, integridad física, etc.); o c) como garantía para un entorno seguro o para la tranquila disposición de bienes (i. e., el del tráfico). En este sentido, desde un punto de vista dogmático, la doctrina no se muestra del todo pacífica con respecto a lo que realmente se

aspira a proteger en los delitos contra la seguridad vial. Todo ello dependerá de cómo sea definido o concebido este bien jurídico objeto de protección. En realidad, como indica Feijóo (2000, pp. 156-158), el objeto de protección en todo caso es siempre el mismo (los bienes jurídicos individuales), lo que varía es la técnica de protección. Según este autor, se procura siempre la misma protección a los bienes jurídicos de naturaleza personal, pero mediante delitos que tienen una estructura típica diferente.

1.4. Los delitos de peligro como herramienta emergente para la protección de bienes jurídicos colectivos

Como es bien sabido, la principal técnica de protección para bienes jurídicos de naturaleza colectiva es la creación de tipos penales con estructura de delitos peligro*. Dentro de este tipo de delitos se distingue generalmente entre delitos de peligro abstracto y delitos de peligro concreto (ver Bacigalupo, 1999, pp. 101-102; Terradillos Basoco, 2001, pp. 62-77), aunque en los últimos años la doctrina viene incorporando otras categorías dogmáticas intermedias (Terradillos Basoco, 2001, pp. 78-79). En este tipo de delitos el peligro se afirma en referencia a un bien jurídico, que de acuerdo con la doctrina, como vimos, puede tener una naturaleza individual (o individualizable), supraindividual o colectiva (Lacruz López, 2017, pp. 11-14; Terradillos Basoco, 2001, p. 78). Kindhäuser (2009) distingue tres formas de menoscabo de los bienes jurídicos: la lesión, el peligro concreto y la perturbación de las «condiciones de seguridad que son imprescindibles para un disfrute despreocupado de los bienes» (p. 15). Otros autores afirman que los delitos de peligro abstracto protegen bienes jurídicos colectivos, mientras que los de peligro concreto protegen preferentemente bienes jurídicos individuales (Cabezas Cabezas, 2013, pp. 103-104). Schmidt (1999), citado por Feijóo (2005, p. 328), por su parte, considera que los tipos penales con estructura de delito de peligro abstracto tienen como función crear un sistema de seguridad para el disfrute de bienes jurídicos individuales. En términos similares, Mendoza Buergo (2002), siguiendo aquí a Kindhäuser (2009, p. 14), considera que, a través de los delitos de peligro abstracto, lo que se trata de proteger son «menoscabos *sui generis*» con una lesividad propia e independiente. Es decir, se protege un daño *sui generis* que consiste en el menoscabo de la posibilidad de disponer de los bienes jurídicos de forma segura (Cerezo Mir, 2002). Jakobs (2006), en el contexto de la teoría funcionalista, considera que es necesario recurrir a los delitos de peligro abstracto para organizar un determinado ámbito de la actividad social (como el de la circulación) a través de la estandarización de conductas. Por ello, este tipo de delitos operan simplemente como delitos de mera desobediencia a la norma. En este sentido, los delitos de lesión suponen la arrogación de ámbitos de organización ajenos (individuales o supraindividuales); los de peligro concreto, la desprotección ilegítima de esos ámbitos; mientras que los de peligro abstracto, la organización incorrecta del propio ámbito de organización.

En lo que se refiere a la vinculación entre los delitos de peligro y el bien jurídico protegido, la adopción de una u otra postura sobre este (el bien jurídico protegido) tiene importantes implicaciones en cuanto a la configuración e interpretación de aquellos (los delitos de peligro), particularmente en lo que se refiere al momento y requisitos para su consumación. De esta forma, se pueden identificar hasta cinco formas en las que los delitos de peligro pueden proteger bienes jurídicos a los que la doctrina otorga un carácter colectivo: i) la protección directa de bienes jurídicos individuales directamente afectados; ii) la protección directa del bien jurídico colectivo (como bien autónomo); iii) la protección instrumental del bien jurídico colectivo (como antesala para la protección de

otros bienes jurídicos individuales); iv) la protección (también instrumental) del bien jurídico colectivo (pero) como garantía de un entorno seguro y; v) la mera protección de la norma. En este último supuesto, como es sabido, se prescinde de toda referencia al bien jurídico, atribuyendo la necesidad del castigo penal a la propia reafirmación de la vigencia de la norma. Todo ello, como ya venimos advirtiendo, en relación a las distintas formas de protección que nuestro Derecho penal vigente, mediante al recurso a la figura del delito de peligro, le otorga a la seguridad vial.

2. LA PROTECCIÓN PENAL DE LA SEGURIDAD VIAL

2.1. La protección de bienes jurídicos individuales

Los bienes jurídicos individuales, como es de sobra conocido, son aquellos cuyo portador es el individuo (vida, salud, honor, libertad, integridad física, etc.). Se trata de bienes cuya protección pertenece al núcleo histórico del Derecho penal liberal. Como ya avanzamos, existen autores que consideran que la seguridad vial entraría dentro de este núcleo histórico en tanto en cuanto lo que se estaría protegiendo directamente con este tipo de delitos es la integridad de todos los usuarios de la vía. Hefendehl (2001, p. 155), por ejemplo, considera que la seguridad del tráfico es simplemente la protección de los bienes jurídicos individuales (como la vida o la salud) de los participantes en el tráfico automovilístico. Para este autor, la seguridad vial no es un bien jurídico colectivo, sino que sería en realidad un bien jurídico aparente, ya que lo que se procura mediante la dispensa de este tipo de delitos es la protección última de bienes jurídicos individuales (Hefendehl, 2001, p. 155). Mañalich (2021, p. 81), en cambio, distingue entre dos tipologías delictivas mediante las que se puede asumir la protección de un bien jurídico individual: delitos de peligro abstracto-especial y delitos de peligro abstracto-general. En lo que aquí interesa, Mañalich (2021, p. 92) considera que la protección de un bien jurídico individual frente al peligro abstracto es especial cuando lo protegido es el bien en cuanto objeto de una «disposición o un aprovechamiento no-peligroso por parte de un titular singularizado de ese mismo bien». Por otro lado, Mañalich (2021, p. 92) mantiene que su protección es general cuando se trata del «aseguramiento de la posibilidad de disponer o aprovecharse no-peligrosamente del bien jurídico (individual) por parte de la generalidad de sus titulares».

En realidad, tal y como están redactados y configurados los delitos contra la seguridad vial en nuestro actual Código penal resulta difícil sostener algunas de las posiciones mencionadas. Quizá, el primer planteamiento de Mañalich (2021), en cuanto hace referencia a la disposición no peligrosa de bienes individuales, constituye la única forma posible de considerar que en los delitos contra la seguridad vial se protegen directamente bienes jurídicos individuales. Sin embargo, en estos casos, en nuestra opinión, estamos ante una variante de lo que aquí venimos denominando disfrute o disposición de un entorno seguro, ya que Mañalich (2021) hace referencia a un tipo de protección (especial) de los bienes jurídicos individuales que no se sustancia en su lesión, sino en el disfrute seguro por parte de un titular.

2.2. La seguridad vial como bien jurídico colectivo autónomo

Como ya hemos avanzado *ut supra*, existen corrientes que consideran que la seguridad (vial) es en sí misma un bien jurídico que el Derecho penal debe proteger. Por ello, algunos autores consideran que, en realidad, los tipos penales que protegen un bien de esta naturaleza no son realmente de peligro, sino de resultado, dado que cualquier

actividad que resulte así peligrosa supondrá el quebranto de la seguridad y, en ese sentido, la lesión del bien. De esta forma, se le otorga a la seguridad vial naturaleza propia como bien jurídico en sí mismo considerado. En este sentido, la mera realización de la conducta peligrosa supone *per se* la lesión del bien jurídico objeto de protección (ej., la seguridad vial). En palabras de Rodríguez Mourullo (1966, p. 148), «al configurar un determinado delito de peligro, la ley convierte en bien jurídico la seguridad de otro bien. De suerte que el quebranto de la seguridad de ese bien entraña ya la lesión del bien jurídico específicamente protegido en el delito de peligro, aun cuando no suponga todavía más que un riesgo para otro bien. La seguridad de determinados bienes puede ser ya en sí misma un bien jurídico». De acuerdo con este planteamiento, la seguridad colectiva constituye un bien jurídico de naturaleza autónoma, lo que justifica el adelantamiento de las barreras de punición a conductas que son consideradas meramente peligrosas para los bienes jurídicos individuales, pero que, de esta manera, constituyen en sí mismas, la ‘lesión’ de un bien jurídico colectivo como sería, por ejemplo, la seguridad vial (Corcoy Bidasolo, 1999, pp. 34-37). Por lo tanto, si entendemos la seguridad vial como un bien jurídico autónomo, ya no tiene sentido hablar de delitos de peligro, sino de resultado, ya que cualquier conducta considerada peligrosa supondría ya por sí misma la lesión del bien jurídico seguridad vial.

Sin embargo, consideramos que este enfoque no es consistente con la teoría del bien jurídico como criterio de criminalización, ya que, de esa manera, se podrían llegar a castigar conductas que no revestirían la gravedad suficiente para constituir un ilícito penal (Cerezo Mir, 2002).

2.3. La seguridad vial como bien jurídico intermedio

De acuerdo con Alastuey Dobon (2004, p. 88), la configuración de la seguridad del tráfico como bien jurídico objeto de protección obedece a la necesidad de proteger de manera anticipada bienes jurídicos de naturaleza individual. En términos similares, Lacruz López (2017, p. 12) considera que el reconocimiento de los bienes jurídicos colectivos supone una anticipación necesaria (en un Estado social) a la tradicional protección otorgada a los bienes jurídicos individuales (propia del Estado liberal). En palabras de Feijóo (2005, p. 308), «el bien jurídico seguridad queda configurado dogmáticamente de esta manera como un bien jurídico colectivo con un referente individual». Estamos en este sentido ante bienes jurídicos (colectivos) subordinados o complementarios a los de impronta individual. Es decir, que tutelan intereses o situaciones cuya defensa se estima necesaria para la protección de los «genuinos bienes jurídicos individuales, o individualizables» (Terradillo Basoco, 2001, p. 89).

A diferencia de la postura vista en el apartado anterior, la existencia de un bien colectivo no se entiende ahora de un modo autónomo, independiente, sino siempre como expresión de la presencia de una serie de bienes jurídicos individuales cuyas barreras de protección quedan así adelantadas. Aquí lo que se castiga es la puesta en peligro de bienes jurídicos individuales. En los delitos contra la seguridad vial no cabe duda de que lo que se trata de proteger en última instancia es la vida, la integridad corporal, la salud e incluso la propiedad de las personas (Feijóo, 2005). El mismo Feijóo (2000, pp. 156-158), en los términos ya indicados, afirma que «la seguridad del tráfico es un bien jurídico colectivo intermedio con un claro referente individual». Por lo tanto, en los delitos de peligro concreto la seguridad queda constituida de esta manera como un bien jurídico intermedio cuya legitimidad político-criminal reside precisamente en el referente individual (Doval

País, 1994, pp. 42 y ss.). Por todo ello, un amplio sector de la doctrina descarta que se pueda dotar a los bienes jurídicos colectivos de un carácter autónomo, de modo que puedan ser objeto de protección penal sin referencia a los bienes jurídicos individuales (Cerezo Mir, 2002).

En el supuesto de los delitos contra la seguridad vial, como venimos manteniendo, sólo la referencia última a los bienes jurídicos individuales (vida, integridad física, etc.) a cuya proyección sirven los bienes jurídicos colectivos (seguridad vial) «otorga a la infracción de las normas de tráfico de un contenido material de injusto de suficiente gravedad para constituir un ilícito penal» (Feijóo, 2000, p. 158).

2.4. La seguridad vial como garantía de un entorno seguro

Schmidt (1999), citado por Feijóo (2005, p. 328), rechaza el concepto dogmático de bien jurídico y utiliza en cambio un concepto político-criminal previo al Derecho penal que limita las opciones del legislador penal. De esta manera, Schmidt (1999) introduce la expresión «entorno seguro» de los bienes como objeto de protección para referirse a las condiciones que garantizan la disposición segura de bienes jurídicos individuales. Según este autor, en línea con la teoría de Kindhäuser, los tipos penales con estructura de delito de peligro abstracto tienen como función crear un sistema de seguridad para el disfrute de bienes jurídicos individuales. De esta manera, la infracción de tales normas supone una situación de inseguridad para todos esos bienes jurídicos (individuales) a los que se les quiere dotar de seguridad. Este planteamiento entronca con la posición de Jakobs (2000, p. 163), en cuanto que considera que «una suficiente seguridad cognitiva es una condición necesaria para poder disfrutar los bienes. Sin tal seguridad, los bienes no son “buenos”, y por ello se ha formulado que la seguridad es, a su vez, un bien jurídico. Por lo tanto, entre la existencia de la seguridad y la del bien no existe ni en el plano lógico ni en el valorativo una diferencia». Por lo tanto, como mantiene Mañalich (2021, p. 89), aquí el bien jurídico recibe protección directa frente a una forma de menoscabo específicamente referida a las «condiciones de su disponibilidad o aprovechamiento racionalmente controlable». En este sentido, Mendoza Buergo (2002, p. 49) considera que la lesividad de la conducta se proyecta en estos supuestos en la afectación «a la posibilidad de disponer de los bienes de forma segura». Esta autora parte de que el Derecho penal no solo debe proteger la integridad de los bienes jurídicos, sino también «la garantía de la posibilidad de una disposición segura sobre los mismos». Por ello, mantiene que mediante la tipificación de conductas con estructura de delitos de peligro abstracto se pretende evitar «la afectación de las condiciones de seguridad heterónomas necesarias para posibilitar la segura y despreocupada disposición de los bienes» en tanto que asegurar el disfrute tranquilo de los bienes también constituye el fin de la norma sancionadora (p. 50). Feijóo (2005), por su parte, en consonancia con lo mantenido por Mendoza Buergo (2002), afirma que, habida cuenta de que, en determinados ámbitos, como el que aquí nos ocupa, existen actividades peligrosas permitidas, se introduce la referencia normativa de la teoría de Kindhäuser a las «condiciones jurídicamente garantizadas de disposición segura de bienes en cada ámbito o subsistema social» (p. 331).

De esta forma, como vemos, los delitos de peligro se configuran también aquí como delitos de resultado, ya que la mera puesta en peligro de un bien jurídico (en los términos señalados) supone ya un injusto de resultado (Mendoza Buergo, 2002). En este sentido, la específica lesividad del comportamiento tipificado en este tipo de delitos se sustenta en

«el menoscabo de una concepción de protección tipificada a través del establecimiento de estándares de seguridad, cuya existencia es necesaria para una disposición racional de los bienes» (Mendoza Buergo, 2002, p. 50). Es decir, que, como de forma nítida indica esta misma autora, «el peligro abstracto no afecta a la integridad del bien, sino a la posibilidad de su utilización sin preocupaciones». De esta forma, continua esta relevante autora, «siempre que se lleva a cabo el comportamiento típico se produce la perturbación o menoscabo de las condiciones jurídicamente garantizadas de disposición segura de bienes» (Mendoza Buergo, 2002, p. 51). Así las cosas, el injusto se agota en la mera realización de los elementos típicos en la medida que, según Mendoza Buergo (2002, p. 51), suponen una «contradicción con patrones de seguridad previamente establecidos con carácter general». La seguridad (como bien jurídico protegido) se entiende lesionada automáticamente por la realización de una conducta que pertenece a una determinada clase de comportamiento definido previamente como perturbador (o peligroso) *per se*. La profesora Mendoza Buergo (2002) considera que la confianza en la seguridad es defraudada incluso aunque «nadie esté haciendo uso de la facultad de disposición del bien jurídico correspondiente y aunque no presente caracteres que permitan afirmar su capacidad para afectar de forma efectiva a la seguridad de un bien» (p. 51).

Como vemos, Mendoza Buergo (2002, p. 50) atribuye a la seguridad una naturaleza práctica que se materializa en «la expectativa objetivamente fundada de un sujeto, que enjuicia racionalmente, de poder utilizar bienes de manera despreocupada, basada en la ausencia de condiciones relevantes para la lesión». Sin embargo, el problema es que (en la sociedad del riesgo) las expectativas de seguridad no tienden a ser nunca objetivas, sino, más bien, todo lo contrario (Del Rosal Blasco, 2009). Por eso, quizá, la profesora Mendoza se apresura en afirmar que «los comportamientos totalmente carentes de peligrosidad no quedan fundamentados a través de esta idea porque no afectan a la seguridad» (p. 52). Por eso, esta concepción, como afirma igualmente la propia Mendoza Buergo (2002, p. 52), «tampoco está en condiciones de prescindir del concepto de peligrosidad o relevancia lesiva de la conducta si pretende basarse en una noción de seguridad que no se conciba de modo formal y subjetivo».

Visto de esta otra forma, este planteamiento presenta rasgos que son consistentes con la concepción de bien jurídico que vamos a ver a continuación (funcionalismo sistémico de Jakobs) en la medida que, como indica también aquí Mendoza Buergo (2002, p. 51), tiene una fundamentación formal y circular. Y es que la lesión de la seguridad se identifica, en última instancia, con el mero incumplimiento de la regla.

2.5. La vigencia de la norma como bien objeto de protección

En los últimos años, como apuntan ciertos autores, la teoría del bien jurídico penal afronta una importante crisis, pues con las reformas penales acometidas en los últimos años, como veremos, ya no resulta sencillo identificar un bien jurídico relevante (García Arroyo, 2022). Así lo denunciaba Rodríguez Devesa (1971, p. 341) hace ya más de medio siglo, cuando decía que «La teoría de que todo delito es la lesión o puesta en peligro de un bien jurídico es insostenible a la luz del Derecho positivo, pues es incuestionable que hay numerosas figuras de delito en que no se precisan la concurrencia, ni por lo tanto la demostración, de que se ha producido tal lesión o puesta en peligro para que la acción se reputé punible». Como resultado, el concepto material de bien jurídico cede en pro de una concepción formal que se sustenta en una perspectiva radicalmente funcionalista. La teoría del funcionalismo sistémico, como es sabido, sostiene que el verdadero objeto de

tutela es la propia vigencia de la norma penal (Jakobs, 1995, p. 56). La función del Derecho penal, por tanto, consiste en garantizar lo que Jakobs (1996, p. 15) denomina «identidad normativa». Es decir, que, según esta tesis, la función de la norma penal es la protección de la vigencia de la norma y no la de bienes jurídicos. De esta forma, Jakobs sustituye el concepto tradicional de bien jurídico protegido por el de *bien jurídico-penal*, que define como «la validez fáctica de las normas, que garantizan que se puede esperar el respeto a los bienes, los roles y la paz jurídica». Por eso, para este autor, cualquier resultado lesivo, como, por ejemplo, la causación de una muerte no constituye en sí misma una lesión de un bien jurídico-penal (ésta es simplemente lesión de un bien), sino la oposición a la norma subyacente que prohíbe o castiga el homicidio (evitable).

En España, parece que esta postura no ha sido acogida mayoritariamente por la doctrina, que critica esta concepción funcionalista bajo el argumento principal de que conlleva la pérdida de contenido material del injusto penal en los delitos de peligro abstracto (Mendoza Buergo, 2001; Silva Sánchez, 2001). El ejemplo más claro lo encontramos, como tendremos la oportunidad de comprobar, en el delito de abandono del lugar del accidente, aunque también en el delito de negativa o incluso en el de conducir sin permiso. En este sentido, se ofrecen dos posibilidades para la fundamentación y legitimización de este tipo de delitos (ya no cabe aludir siquiera a la teoría del peligro presunto ni a la del peligro como *ratio legis*). La primera opción nos conduce a adoptar el formalismo de Jakobs, para el que, como ya sabemos, el único objeto de tutela al que aspira el Derecho penal es el de la propia vigencia de la norma. Sin embargo, la doctrina (mayoritaria) considera que esta postura es inaceptable en tanto en cuanto afecta a los principios y garantías de un sistema penal propio de un Estado social, elimina la posibilidad de crítica al Derecho penal, limita la función interpretativa y de sistematización y supone una expansión sin límite del Derecho penal (García Arroyo, 2022, pp. 3 y ss.). La otra opción pasa por entender que, como veremos a continuación, a pesar de todo lo expuesto, lo que se protege en realidad en estos delitos son bienes jurídicos que nada tienen que ver con la seguridad vial.

3. OTROS BIENES JURÍDICOS TUTELADOS EN LOS DELITOS VIALES

En este apartado vamos a incluir un breve análisis sobre las recientes posiciones doctrinales y jurisprudenciales donde se discute si la seguridad vial es el bien jurídico (principal o exclusivo) en algunos de los delitos que caen bajo su rúbrica.

3.1. Abandono del lugar del accidente (art. 382 bis CP)

La doctrina coincide en que no resulta nada sencillo identificar el bien jurídico protegido en este delito (Lanzarote Martínez, 2019, p. 6; Sánchez Benítez, 2020; Trapero Barreales, 2019). A tal fin, podemos abrir dos posibles vías (o sendas) interpretativas.

En primer lugar, la ubicación sistemática en la que se ubica este delito pudiera hacer pensar que el bien jurídico sea la seguridad vial, algo que la doctrina, sin embargo, niega con rotundidad (Orts Berenguer, 2019, p. 621; Lanzarote Martínez, 2019, p. 9; Sánchez Benítez, 2020). La única forma posible de asumir, por descarte, que la seguridad vial sea el objeto de protección en este delito es que, en la medida que el conductor que ha causado un accidente (y se fuga) deja obstáculos en la vía, tal conducta pudiera suponer un riesgo para la circulación (Trapero Barreales, 2019, p. 41). Sin embargo, el esfuerzo por encuadrar este delito dentro de los que protegen la seguridad vial resulta fútil, ya que no

existe forma dogmática alguna de aceptar semejante conjetura. Y es que en ningún caso el tipo penal (ni explícita ni implícitamente) exige tal requisito (Lanzarote Martínez, 2019, p. 7). Es más, como figura en el propio preámbulo de la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, estamos ante una conducta «dolosa e independiente de la conducta previa imprudente o fortuita». Es decir, que la conducta típica (dolosa) es abandonar el lugar del accidente, y la implicación (imprudente o fortuita) en el mismo constituye un elemento objetivo del tipo (Trapero Barreales, 2019). Por lo tanto, semejante rocambolesca interpretación nos llevaría a asumir que estamos ante la conducta prevista en el art. 385 CP, pero en una modalidad imprudente o incluso fortuita.

En segundo lugar, podemos acudir a los motivos que el legislador alude en el preámbulo de la Ley citada, donde hace referencia a: i) «la maldad intrínseca» de quien sabe que deja atrás a alguien que pudiera estar lesionado o incluso fallecido; ii) «la falta de solidaridad con las víctimas»; y iii) «las legítimas expectativas» del resto de usuarios de la vía (peatones, ciclistas o conductores). En este sentido, los intereses jurídicos que el legislador sugiere proteger, según diferentes posturas doctrinales, son, respectivamente, una determinada moralidad, el principio de solidaridad y, en mayor medida, la Administración de justicia.

En el primer caso, como vemos, se hace alusión a elementos éticos, morales e incluso religiosos o espirituales para justificar la *ratio legis* de este delito, lo que, en palabras de Lanzarote Martínez (2019, p. 8), sería asumir «una terminología más propia de un juicio de censura desde la Ética o la Moral que desde el Derecho». Y en este sentido, que mejor que acudir al mismo Roxin (2006, p. 63) para denunciar que, como mantiene igualmente la práctica totalidad de la doctrina, la protección penal de normas morales, religiosas o ideológicas es incompatible con la concepción de un Estado democrático de Derecho. De Vicente Martínez (2019) afirma que este delito «expresa una desvaloración puramente ética [...] desconectada de la protección de un bien jurídico, que es lo propio y misión esencial del Derecho» (p. 130), lo que llevaría «a la ya superada identificación entre delito y pecado» (p. 131).

En el segundo caso, un sector de la doctrina y, especialmente, la jurisprudencia, hablan de la infracción de un deber de solidaridad humana que se eleva al rango de deber jurídico (STS 167/2022, de 24 de febrero). El TS reconoce que en este delito se está castigando la «indiferencia frente a la situación creada, incumpliendo los deberes que el artículo 51 del RDL 6/2015» impone. Sin embargo, en la medida que la solidaridad se impone por Ley, ya no podemos hablar de solidaridad, sino de deber (Bustos Rubio, 2019, p. 6). Y es que, como indica Carbonell Mateu (2019, p. 273), «la idea de solidaridad es un concepto evanescente y no puede ser concebida como una obligación jurídica, porque si se impone un deber de solidaridad, se actúa no por solidaridad sino por sumisión a la norma». Es más, tampoco puede hablarse realmente de solidaridad (según el propio significado del término), ya que el tipo penal en ningún caso exige que las víctimas (o el resto de los usuarios de la vía) estén necesitadas de ayuda (Sánchez Benítez, 2020).

Finalmente, un sector de doctrina, al albur del Derecho comparado, ha conectado esta figura delictiva con los delitos contra la Administración de Justicia, o más ampliamente, con las potestades de la Administración y de la policía para el control e investigación de accidentes de tráfico (Benítez Ortúzar, 2018, p. 67; De Vicente Martínez, 2019, p. 135; Castro Moreno, 2019, pp.14-1; Sánchez Benítez, 2020; Trapero Barreales, 2019, p. 41). Y es que la estructura típica de este delito solamente permite asumir que el verdadero bien

jurídico es el ejercicio de las potestades de la Administración Pública, que se traduce en asegurar la identificación del conductor y esclarecer los hechos (Sánchez Benítez, 2020). Por lo tanto, estaríamos realmente ante un delito contra la Administración de Justicia cuya correcta ubicación hubiera sido el Título XIX del libro II del Código penal (Castro Moreno, 2019, p. 20). Ahora bien, configurado así el bien jurídico de este delito, conlleva que semejante deber (a permanecer en el lugar de los hechos) -que se cierne sobre a un sujeto que podría haber cometido un delito (p. ej., contra la seguridad vial o contra la vida o integridad física de las personas)- suponga una excepción a la regla general de la impunidad del autoencubrimiento (Lanzarote Martínez, 2019, p. 7), lo que, en este sentido, puede afectar a relevantes principios constitucionales (Sánchez Benítez, 2020). De hecho, algunos autores mantienen que la ubicación sistemática de este delito entre los delitos contra la seguridad vial es intencionada, y su objetivo es precisamente tratar de superar los serios problemas de inconstitucionalidad que pudiera acarrear su ubicación entre los delitos contra la Administración de justicia (Sánchez Benítez, 2020).

En definitiva, es evidente que, en este delito, por su configuración típica, no se protege la seguridad vial, ni tampoco otros bienes jurídicos individuales que pudieran ser afectados. Tampoco es posible asumir que se castiga la maldad o la falta de solidaridad. Aquí, lo que se castiga es la mera desobediencia a una norma administrativa (De Vicente Martínez, 2019). Lo cierto es que, en nuestra opinión, estamos ante un delito que carece de bien jurídico protegido alguno (más allá de la mera infracción a la norma), lo que resulta consistente con funcionalismo sistémico que, como vimos, prescinde de toda referencia al bien jurídico y sitúa la legitimidad del sistema penal en la propia defensa de la norma.

3.2. Negativa (art. 383 CP)

En este caso, una parte de la doctrina y la jurisprudencia dejan claro que el bien jurídico protegido principal en este delito no es la seguridad vial, sino el principio de autoridad (Teijón Alcalá y Cámara Arroyo, 2022). El TS afirma que el bien jurídico directamente tutelado es el principio de autoridad, como en los delitos de desobediencia. Solo de forma indirecta se protege la seguridad vial. Para el TS, el contenido sustancial de esta infracción no está principalmente en la tutela del tráfico viario, sino en el principio de autoridad. El TS mantiene que no es determinante el ataque a la seguridad vial y, por lo tanto, la negativa del que no muestra síntomas de encontrarse bajo la influencia de drogas o bebidas alcohólicas es punible por aplicación del art. 383 CP (STS 163/2018 de 6 abril).

Sin embargo, como apuntan Teijón Alcalá y Cámara Arroyo (2022), en la medida que el tipo (ni el Tribunal Supremo) no exige que el sujeto que se niega a las pruebas muestre algún tipo de influencia, no cabe asumir que se esté protegiendo, ni siquiera de forma indirecta o mediata, la seguridad vial. Y es que la negativa (p., ej., en un control rutinario) del conductor que no ha ingerido ni un solo gramo de alcohol (o de determinadas sustancias), según la propia interpretación del alto tribunal, colma ya las exigencias del tipo penal. En estos supuestos, como se puede fácilmente apreciar, no existe el más mínimo peligro para la seguridad vial, ya que el conductor que se niega (por contumacia u obstinación), mantiene sus capacidades psicofísicas intactas para la conducción. Aquí, el único bien jurídico protegido es el principio de autoridad, lo que convierte a este tipo penal en un delito de desobediencia. Es decir, en un delito formal donde se castiga igualmente la mera desobediencia de la norma.

3.3. Conducción sin permiso (art. 384 cp)

Como es sabido, bajo este delito se recogen tres modalidades típicas de conducción sin permiso: 1. Tras pérdida de vigencia por pérdida total de puntos; 2. Tras haber sido privado cautelar o definitivamente por decisión judicial; 3. Sin haberlo obtenido nunca. En general, a pesar de las diferencias que existen en cada una de esas modalidades, la configuración típica de cada una de ellas deja serias dudas de que el bien jurídico protegido sea la seguridad vial. No obstante, el TS sí considera que el bien jurídico tutelado aquí es la seguridad vial «como bien intermedio directamente afectado» a la par que la vida y la integridad física de los sujetos «como bienes indirecta o mediatamente tutelables que pudieran resultar perjudicados por la conducción peligrosa» (STS 480/2012, de 28 de junio). Ahora bien, como en los supuestos anteriores, el tipo penal no exige ni de forma explícita ni implícita esa afectación a la seguridad vial -ni a los bienes jurídicos individuales a los que hace referencia el TS. Aquí, simplemente, el legislador (abalado a posteriori por el TS) presupone que tales conductas, a partir de su estandarización, son peligrosas para el bien jurídico. Sin embargo, como acabamos de mencionar, la peligrosidad del comportamiento no desempeña ningún papel en el tipo de injusto, sino que se presume de la propia acción porque pertenece a una clase de conductas consideradas en sí mismas peligrosas. Aquí, como vemos, la presunción es doble: se presume que conducir sin permiso (en sus diferentes modalidades típicas) afecta a (o determina) la (in)capacidad o (in)habilidad del sujeto para conducir (efecto endógeno); y que ello, a su vez, representa, en todo caso, un peligro para la seguridad vial (efecto exógeno). Y todo ello, a pesar de que en el caso concreto la conducta del conductor carezca por completo de peligrosidad para el objeto de protección, en este caso la seguridad vial (Mendoza Buergo, 2001).

En los supuestos en los que el conductor maneja un vehículo sin haber obtenido nunca el permiso se argumenta que, al no haber acreditado (formalmente) sus condiciones psicofísicas y habilidad para conducir, no estaría capacitado para ello, lo que podría suponer (haciendo máxima abstracción), un riesgo para la seguridad vial. Sin embargo, como afirma Feijóo (2005 p. 320), 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». En los supuestos de retirada de permiso (por sentencia judicial o resolución administrativa), el legislador considera que las propias infracciones que han propiciado la retirada del permiso acreditan por sí mismas la pérdida de la habilidad para conducir de forma segura, lo que, en consecuencia, supone un riesgo para la seguridad vial. Así lo entiende el TS cuando afirma que en estos casos se «ha evidenciado un comportamiento peligroso para el tráfico viario según se habría constatado a través de las infracciones en que ha incurrido» el conductor (STS 480/2012, de 28 de junio). Todo ello con independencia de que la retirada del permiso tenga que ver realmente con conductas que denoten o no esta falta de habilidad. Por ello, no podemos asumir que el bien jurídico protegido en estos delitos sea la seguridad vial, ya que, como indica Maldonado (2006, p. 30), la realización de las diferentes conductas descritas en el art. 384 CP comprende (formalmente) tanto los casos en que su ejecución constituye un real riesgo para el bien jurídico -por carecer el conductor de las destrezas exigidas para conducir-, como aquellos casos en los que, atendiendo al caso concreto (ej., conductor que mantiene sus capacidades psicofísicas y habilidades intactas) ello no sucede.

Por ello, la doctrina mayoritaria califica las diferentes modalidades típicas de conducción sin permiso como meros delitos de desobediencia. Y ello a pesar de que el TS insiste en que «la dicción de la norma no permite hablar de un delito de desobediencia sino de un delito contra la seguridad vial» (STS 480/2012, de 28 de junio). En términos similares, la STS 803/2013, de 31 de octubre afirma que «No estamos ante un delito de desobediencia o de rebeldía frente a una resolución administrativa, sino ante un delito contra la seguridad vial». En realidad, como ya se ha mencionado *ut supra*, en la medida que el riesgo no constituye un elemento normativo del tipo que sea necesario acreditar en el caso concreto -como prueba el hecho de que se castiguen supuestos en los que el conductor mantiene de facto todas las habilidades necesarias para conducir- no podemos hablar de un delito de peligro ni de que el bien jurídico objeto de protección sea la seguridad vial.

Por ello, podemos concluir este capítulo afirmando que lo que verdaderamente tienen en común los tres delitos aquí analizados es que se configuran como tipos puramente formales en los que se castiga la mera desobediencia de una norma de carácter administrativo.

4. CONCLUSIONES

La protección de bienes jurídicos relevantes no solo se erige históricamente como la principal y misión esencial del Derecho penal (De Vicente Martínez, 2019, p. 130), legitimando así la intervención penal en esferas como la del tráfico, sino que ha permitido a la doctrina desarrollar su labor crítica y ha supuesto uno de los principales criterios de interpretación de los diferentes tipos penales (Hefendehl, 2016, pp. 173 y ss.). En este sentido, Galán Muñoz (2005, p. 185), considera que sólo instituyendo el concepto de bien jurídico como referente básico fundamental de la creación e interpretación de las normas penales se puede sustentar una concepción crítica y dinámica del Derecho penal como instrumento de control social, que es lo que, en última instancia, nos va a permitir hablar de un ordenamiento jurídico garantista conforme a principios y derechos fundamentales. Para Hefendehl (2007, pp. 173 y ss.) el bien jurídico constituye la base irrenunciable de todo sistema jurídico-penal racional, ya que permite tanto la interpretación del tipo penal (función intrasistémica) como la función crítica.

Sin embargo, en los últimos años, como ya han venido advirtiendo ciertos autores, el ámbito de la seguridad vial se viene configurando como uno de esos «ámbitos sensibles» en los que, técnicamente, estaría penetrando el paradigma del riesgo, con la consecuente proliferación de tipos penales bajo la apariencia de delitos de peligro (Del Rosal Blasco, 2009, p. 33). En las últimas reformas legislativas (e interpretaciones judiciales) sobre la materia, especialmente en la última década, se viene observando cómo el legislador incorpora al Código penal delitos de 'peligro' abstracto formales en los que, como indica Del Rosal Blasco (2009), resulta extremadamente «difícil justificar el contenido elemental de lesividad, siquiera sea presunto, del comportamiento que sirve de base al tipo» (p. 33). En estos tipos penales predomina la ausencia total de un contenido material de injusto. Ello supone la quiebra al principio tradicional de exclusiva protección de bienes jurídicos o principio de ofensividad (*nullum crimen sine iniuria*) que, como ya se ha mencionado, constituye una exigencia para el Derecho penal propio de un Estado social y democrático de Derecho (García Arroyo, 2021, p. 3). Y es precisamente la condición de Estado social que consagra nuestra Constitución lo que permite adelantar las barreras de punición para la protección de bienes jurídicos colectivos, como la

seguridad vial, para asegurar la tutela anticipada de bienes jurídicos individuales que normalmente se ven afectados en esa determinada esfera de la actividad social (Lacruz López, 2017). En consecuencia, las conductas que de ninguna manera resultan idóneas para lesionar o poner en peligro bienes jurídicos relevantes (negativa o conducción sin permiso), no encuentran en este sentido justificación, por, como decíamos, faltar ese elemento del injusto material. No digamos ya aquellas otras conductas en las que se castigan aspectos morales, o donde, directamente, no existe o no se puede definir un bien jurídico concreto (delito de fuga), lo que nos conduce (irremediabilmente) a un modelo penal más propio del funcionalismo sistémico. Es decir, un sistema penal en el que se prescinde totalmente de la figura del bien jurídico (como tal) o donde este se dibuja con unos contornos tan ambiguos, imprecisos e inconsistentes que pierde toda su funcionalidad para ejercer las funciones anteriormente mencionadas. Y es que los tipos penales que aquí hemos analizado, en el sentido indicado por Torío López (1981, p. 837), solo pueden ser configurados doctrinalmente como delitos de desobediencia o, en el sentido de Binding, como injustos administrativos criminalizados, o infracciones administrativas sometidas al Derecho penal, lo que supone la administrativización del Derecho penal, la pérdida de su condición de ultima ratio y la quiebra de los principios de proporcionalidad y lesividad que inspiran esta rama del Derecho (Lanzarote Martínez, 2019, p. 6; Sánchez Benítez, 2020, p. 28; Trapero Barreales, 2019, p. 49).

5. BIBLIOGRAFÍA

- Abanto Vázquez, M. A. (2006). Acerca de la teoría de bienes jurídicos. *Revista Penal*, 18(3), 1-42.
- Alastuey Dobon, M. C. (2004). *El delito de contaminación ambiental*. Comares.
- Álvarez García, F. J. (1991). Bien jurídico y Constitución. *Cuadernos de Política Criminal*, 43.
- Bacigalupo, E. (1999). *Derecho Penal, Parte General*, (2ª ed.), Hammurabi.
- Benítez Ortúzar, I. F. (2018). Primeras reflexiones a vuelapluma acerca del delito de abandono del lugar del accidente del artículo 382bis CP. El nuevo delito “de fuga”. *Revista de Derecho, Empresa y Sociedad (REDS)*, (13), 56-70.
- Berdugo Gómez de la Torre, I. (2012). *Viejo y nuevo Derecho penal. Principios y desafíos del Derecho penal de hoy*. Madrid: Iustel.
- Birnbaum, J. (1834). *Über das Enfordernis einer Rechtsverletzung zum Begriff des Vervrechens mit besonderer Rücksicht auf den Begriff der Ehrenkränkung*. Archiv des Criminalrechts Neue Folge, Tomo 15.
- Bricola, F. (1973). *Teoría generale del Reato*. Novissimo Digesto Italiano, XIX.
- Bustos Rubio, M. (2019). Aproximación crítica al nuevo delito de abandono del lugar del accidente (art. 382 bis del Código Penal). *La ley penal: revista de derecho penal, procesal y penitenciario*, (138), 1-18.

- Cabezas Cabezas, C. (2013). El principio de ofensividad y su relación con los delitos de peligro abstracto en la experiencia italiana y chilena: un breve estudio comparado. *Revista de derecho (Coquimbo)*, 20(2), 85-120.
- Carbonell Mateu, J. C. (2019). *Lección XIV. Omisión del deber de socorro*. En J. L. González Cussac (Coord.), *Derecho penal parte especial* (6ª ed.), Valencia: Tirant lo Blanch.
- Caro Coria, D. (1997). Sobre la moderna teoría del bien jurídico-penal en España y el rechazo del funcionalismo sistémico de Jakobs. *THEMIS Revista de Derecho*, (35), 137-168.
- Castro Moreno, A. (2019). Comentario crítico a la LO 2/2019, de 1 de marzo, de reforma del Código penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor y ciclomotores: nuevo delito de abandono del lugar del accidente, *La Ley Penal*, 138.
- Cerezo Mir, J. (2002). Los delitos de peligro abstracto en el ámbito del Derecho Penal del riesgo. *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 2ª Época, 10(2002), 47-72.
- Corcoy Bidasolo, M. (1999). *Delitos de peligro y protección de bienes jurídico-penales supraindividuales: nuevas formas de delincuencia y reinterpretación de tipos penales clásicos*. Tirant lo Blanch.
- De Vicente Martínez, R. (2019). *Siniestralidad vial, delitos imprudentes y fuga*. Madrid. Reus.
- Del Rosal Blasco B. (2009). ¿Hacia el Derecho Penal de la postmodernidad? *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, 11-08 (2009), 1-64.
- Doval País, A. (1994). Estructura de las conductas típicas con especial referencia a los fraudes alimentarios. *Cuadernos de Derecho judicial. Intereses difusos y derecho penal*, 23-72.
- Escrivá Gregori, J. M. (1980). Algunas consideraciones sobre Derecho penal y Constitución. *Papers: revista de sociología*, (13), 141-163.
- Feijóo Sánchez, B. J. (2000). *Cuestiones básicas de los delitos de peligro abstracto y concreto en relación con el tránsito*, Ajuris.
- Feijóo Sánchez, B. J. (2005). *Seguridad colectiva y peligro abstracto. Sobre la normativización del peligro*. Homenaje al profesor Dr. Gonzalo Rodríguez Mourullo, 307-342, Civitas.
- Galán Muñoz, A. (2005). *El fraude y la estafa mediante sistemas informáticos. Análisis del artículo 248.2 C.P.* Valencia: Tirant Lo Blanch.
- García Arroyo, C. (2022). Sobre el concepto de bien jurídico. Especial consideración de los bienes jurídicos supraindividuales-institucionales. *Revista electrónica de ciencia penal y criminología*, (24), 12.

- González Rus, J. J. (1983). *Bien jurídico y Constitución (Bases para una teoría)*. Madrid: Serie Universitaria 201.
- Hegel, G. (1999). *Principios de la filosofía del Derecho*, 2ª ed., Barcelona: Edhasa.
- Hefendehl, R. (2001). ¿Debe ocuparse el Derecho Penal de riesgos futuros? Bienes jurídicos colectivos y delitos de peligro abstracto. *Anuales de Derecho*, 19, 147-158.
- Hefendehl, R. (2016). *El bien jurídico como eje material de la norma penal*. En R. Alcácer Guijarro, M. Martín Lorenzo e I. Ortiz de Urbina Gimeno (coords.). *La Teoría del bien jurídico: ¿Fundamento de legitimación del Derecho penal o juego de abalorios dogmático?*, 173-190. Marcial Pons.
- Jakobs, G. (1995). *Derecho Penal–Parte General. Fundamentos y Teoría de la Imputación*. Madrid: Marcial Pons.
- Jakobs, G. (1996). *Sociedad, norma y persona en una teoría de un Derecho penal funcional*, Bogotá. Colombia: Universidad del Externado de Colombia
- Jakobs, G. (2000). *La Ciencia del Derecho Penal ante las exigencias del presente*. Cuadernos de Conferencias y Artículos. Bogotá. Colombia: Universidad del Externado de Colombia.
- Jescheck, H. (1981). *Tratado de Derecho penal. Parte general. Volumen primero*, Barcelona: Instituto. Pacífico
- Kindhäuser, U. (2009). Estructura y legitimación de los delitos de peligro del Derecho penal. *InDret*, 1, 1-19.
- Lacruz López, A. (2015). *Los bienes jurídicos como sistema de protección penal*. En Sistema de responsabilidad penal, 9-15, Madrid: Dykinson
- Lanzarote Martínez, P. A. (2019). El nuevo delito de abandono del lugar del accidente y otras importantes novedades de la inminente reforma del Código Penal en materia de imprudencia. *Diario La Ley*, (9359), 3.
- Maldonado, F. (2006). Reflexión sobre las técnicas de tipificación de los llamados "delitos de peligro" en el moderno derecho penal. *Revista de Estudios de la Justicia*, (7), 23-63.
- Mañalich, J. P. (2021). Peligro concreto y peligro abstracto. Una contribución a la teoría general de la parte especial del derecho penal. *Revista chilena de derecho*, 48(2), 79-100.
- Mendoza Buergo, B. (2002). La configuración del injusto (objetivo) de los delitos de peligro abstracto. *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 2ª Época, 9, 39-82.
- Octavio de Toledo, E. (1990). Función y límites del principio de exclusiva protección de bienes jurídicos. *Anuario de derecho penal y ciencias penales*, 43(1), 5-28.

- Orts Berenguer, E. (2019). *Delitos contra la seguridad colectiva (y III): Delitos contra la seguridad vial*. En J. L. González Cussac, (Coord.), *Derecho penal parte especial* (6ª ed.), Valencia: Tirant lo Blanch.
- Pérez-Sauquillo Muñoz, C. (2019). *Legitimidad y técnicas de protección penal de bienes jurídicos supraindividuales*. Valencia: Tirant lo Blanch.
- Rodríguez Devesa, J. M. (1971). *Derecho penal español. Parte general* (2ª ed.). Dykinson.
- Rodríguez Montañés, T. (1994). *Delitos de peligro, dolo e imprudencia*. Universidad Complutense.
- Rodríguez Mourullo, G. (1966). *La omisión de socorro en el Código Penal*. Tecnos
- Roxin, C. (2016), *¿Es la protección de bienes jurídicos una finalidad del Derecho penal?* En Hefendehl, von Hirsch, Wohler (eds.), edición española a cargo de Alcacer Guirao, Martín Lorenzo, Ortiz de Urbina Gimeno, *La teoría del bien jurídico, ¿Fundamento de legitimación del Derecho penal o juego de abalorios dogmático?*, Madrid: Marcial Pons.
- Roxin, C. (2008). *Derecho Penal, Parte General, Tomo I, Fundamentos. La estructura del delito* (Trad. Luzón Peña, Díaz y García Conlledo y De Vicente Remesal), Madrid: Aranzadi.
- Sánchez Benítez, C. (2020). Análisis crítico del delito de abandono del lugar del accidente (artículo 382 bis del Código penal español). *Revista de derecho y proceso penal*, (58), 117-138.
- Silva Sánchez, J. M. (2001). *La expansión del Derecho penal. Aspectos de la política criminal en las sociedades postindustriales* (2.ª ed.), Civitas.
- Silva Sánchez, J. (2012). *Aproximación al Derecho penal contemporáneo*, 3ª ed., Montevideo - Buenos Aires: Editorial B de f
- Schmidt, J. (1999). *Untersuchung zur Dogmatik und zum Abstraktionsgrad abstrakter Gefährdungsdelikte*, Marburgo: Elwert, N G.
- Teijón Alcalá, M., y Cámara Arroyo, S. (2022). *La negativa a someterse a las pruebas de alcohol y drogas. Un análisis de las cuestiones más controvertidas*. Anuario de derecho penal y ciencias penales, Tomo LXXV(MMXXII), 205-302.
- Terradillos Basoco, J. M. (2001). *Peligro abstracto y garantías penales*. En F. Morales Prats y G. Quintero Olivares (coords.), *El nuevo derecho penal español: estudios penales en memoria del profesor José Manuel Valle Muñiz*, 787-816. Aranzadi.
- Torío Lopez, A. (1981). *Los delitos del peligro hipotético*. Anuario de derecho penal y ciencias penales, 34(2-3), 825-848.

Trapero Barreales, M. A. (2019). Comentario urgente sobre la reforma penal vial y otros aspectos controvertidos. *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, 21-11, 1-61.

Von Liszt, F. (1925). *Tratado de Derecho penal*, tomo II, 3ª ed., Madrid: Reus.