



Artículo de Investigación

EL CONCEPTO PENAL DE CONDUCCIÓN EN UN CONTEXTO DE MOVILIDAD CAMBIANTE

Teresa Castellet Portolés

Doctoranda en Derecho penal en la UNED e investigadora en el
Instituto Universitario de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)
de la Universitat de València

tcastelle3@alumno.uned.es / teresa.castellet@uv.es

Recibido 28/04/2026

Aceptado 05/06/2026

Publicado 30/06/2026

doi: <https://doi.org/10.64217/logosguardiacivil.v4i2.9057>

Cita recomendada: Castellet Portolés, T. (2026). El concepto penal de conducción en un contexto de movilidad cambiante. *Revista Logos Guardia Civil*, 4(2), pp. 85–106. <https://doi.org/10.64217/logosguardiacivil.v4i2.9057>

Licencia: Este artículo se publica bajo la licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0)

Depósito Legal: M-3619-2023

NIPO en línea: 126-23-019-8

ISSN en línea: 2952-394X

EL CONCEPTO PENAL DE CONDUCCIÓN EN UN CONTEXTO DE MOVILIDAD CAMBIANTE

Sumario: 1. INTRODUCCIÓN. 2. DELIMITACIÓN DOGMÁTICA DEL CONCEPTO PENAL DE CONDUCIR. 3. OBJECIONES AL CONCEPTO PENAL DE CONDUCCIÓN DESDE DIVERSAS PERSPECTIVAS. 3.1. El bien jurídico protegido: ¿qué es la seguridad vial? 3.2. Movilidad contemporánea vs. concepto penal de conducción. 3.3. Impacto de la automatización en el concepto penal de conducción. 3.4. ¿Cabe la tentativa en los delitos contra la seguridad vial? 4. CLAVES PARA UN POSIBLE NUEVO CONCEPTO PENAL DE CONDUCCIÓN. 5. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS. 6. LEGISLACIÓN Y JURISPRUDENCIA. 6.1. Legislación. 6.1.1. Europea. 6.1.2. Nacional. 6.2. Jurisprudencia. 6.2.1. TC. 6.2.2. TS. 6.2.3. Audiencias Provinciales.

Resumen: La constante evolución y transformación de la movilidad, impulsada en gran medida por los avances tecnológicos y la extensión de los sistemas de inteligencia artificial, ponen de manifiesto la insuficiencia del concepto penal de conducción, que parece haber quedado al margen de estos cambios. Su configuración actual, centrada en la tracción mecánica y en el desplazamiento en vía pública, es inadecuada para abarcar ciertos supuestos que, aunque no encajan en ese esquema clásico, generan riesgos significativos para la seguridad vial. Esta reflexión se apoya en la evolución normativa, en la jurisprudencia reciente y en la necesidad de adaptar el Derecho penal a los cambios tecnológicos y sociales que inciden directamente en la circulación viaria. Este trabajo examina cómo se ha configurado penalmente el concepto de conducción y por qué resulta necesario revisar su alcance actual desde distintas perspectivas: la del bien jurídico protegido, la de los nuevos patrones de movilidad- especialmente los vehículos de movilidad personal-, la de la progresiva automatización y la de la tentativa en los delitos contra la seguridad vial. El trabajo concluye que resulta conveniente reformular el concepto penal de conducción a partir de criterios funcionales y tecnológicos más acordes con la realidad contemporánea, como el control efectivo del desplazamiento y la potencialidad real lesiva de la conducta.

Abstract: The constant evolution and transformation of the mobility, driven largely by technological advances and the widespread use of artificial intelligence systems, highlight the inadequacy of the criminal-law concept of driving, which appears to have been left behind by these changes. Its current framework, centred on mechanical propulsion and movement on public roads, is inadequate to cover certain scenarios which, although they do not fit within that classical framework, pose significant risks to road safety. This analysis draws on regulatory developments, recent case law and the need to adapt criminal law to the technological and social changes that directly affect road safety. This paper examines how the concept of driving has been defined in criminal law and why its current scope should be reviewed from various perspectives: the protected legal interest, new mobility patterns -particularly personal mobility vehicles-, progressive automation, and attempts in offences against road safety. The study concludes that it is advisable to redefine the criminal-law concept of driving on the basis of functional and technological criteria more in line with contemporary reality, most notably effective control of movement and the ex-ante harmful potential of the conduct.

Palabras clave: Conducción, seguridad vial, vehículos automatizados, vehículos de movilidad personal (VMP), imputación objetiva, tentativa.

Keywords: Driving, road safety, automated vehicles, personal mobility vehicles (PMVs), strict liability, attempted offence.

ABREVIATURAS

Art.: Artículo.

BOE: Boletín Oficial del Estado.

CP: Código Penal.

DGT: Dirección General de Tráfico.

DPEJ: Diccionario panhispánico del español jurídico.

DOUE: Diario Oficial de la Unión Europea.

FJ: Fundamento jurídico.

IA: Inteligencia Artificial.

LSV: Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos y Seguridad Vial.

RIA: Reglamento (UE) 2024/1689, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, por el que se establecen normas armonizadas en materia de inteligencia artificial y por el que se modifican Reglamentos (CE) n.º 300/2008, (UE) n.º 167/2013, (UE) n.º 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1139 y (UE) 2019/2144 y las Directivas 2014/90/UE, (UE) 2016/797 y (UE) 2020/1828.

RGCir: Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

RGV: Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.

RJ: Repertorio de jurisprudencia de la base de datos de Aranzadi.

ROJ: Número de registro de las sentencias del Centro de Documentación Judicial.

SAE: Society of Automotive Engineers.

SAP: Sentencia de la Audiencia Provincial.

STC: Sentencia del Tribunal Constitucional.

STS: Sentencia del Tribunal Supremo.

TC: Tribunal Constitucional.

TOL: Número de registro de las sentencias en la base de datos Tirant Prime.

TS: Tribunal Supremo.

UE: Unión Europea.

VMP: Vehículos de movilidad personal.

1. INTRODUCCIÓN

El tráfico -entendido en un sentido amplio, referido al movimiento de personas y animales, no solo de vehículos- constituye una realidad social histórica cuya existencia se vincula a la propia evolución de la humanidad, en la medida en que el ser humano siempre ha tenido necesidades de desplazamiento. No obstante, la circulación no siempre ha sido tal y como se concibe en la actualidad.

La aparición del motor y la posterior masificación de los vehículos a motor¹, especialmente del automóvil, junto con el incremento de los riesgos derivados de su utilización, han transformado el tráfico en un fenómeno social relevante, lo que ha exigido una continua adaptación normativa a esta realidad cambiante, tanto técnica como funcional. Sin embargo, a diferencia de esa evolución normativa, el concepto penal de conducción ha permanecido prácticamente inalterado, ajeno a los profundos cambios que ha experimentado tanto la movilidad como los modos de desplazamiento.

Ese estancamiento conceptual resulta particularmente problemático en el escenario actual. En un contexto de movilidad en constante transformación, marcado por la irrupción de nuevas formas de desplazamiento y por los avances tecnológicos, se hace patente la insuficiencia del concepto penal vigente de conducción para dar respuesta a todas las situaciones que derivan de la circulación viaria.

El objeto de este trabajo es analizar las deficiencias de la configuración actual del concepto penal de conducir desde distintas perspectivas: el bien jurídico protegido por los delitos contra la seguridad vial, la movilidad contemporánea, el auge de la automatización de la conducción y la problemática de la tentativa en esta clase de delitos. A partir de ello, se propone elaborar un concepto actualizado capaz de atender adecuadamente a las distintas situaciones que se presentan en el tráfico rodado.

2. DELIMITACIÓN DOGMÁTICA DEL CONCEPTO PENAL DE CONDUCIR

El análisis de la normativa en materia de seguridad vial muestra cómo esta se ha adaptado a la realidad social de cada momento histórico. El control del riesgo ha constituido el factor determinante que ha guiado dicha evolución normativa, tanto desde la perspectiva del Derecho penal como del Derecho administrativo, con el fin de prevenir conductas peligrosas y de proteger bienes jurídicos fundamentales, como la vida y la integridad física. Un ejemplo ilustrativo de dicha evolución es el concepto de velocidad: mientras que en el siglo XVIII el riesgo se vinculaba con el número de animales de tiro —como muestra la Real Orden de Carlos III, de 11 de junio de 1787²—, hoy el exceso de velocidad se asocia a una mayor probabilidad de pérdida de control del vehículo y al aumento del riesgo para los demás usuarios de la vía.

¹ A efectos de este trabajo, se empleará la expresión “vehículo a motor” como término general, sin perjuicio de utilizar “vehículo de motor” cuando la norma aplicable lo recoja expresamente en su redacción.

² Ley XVI del Título XIV, “Del uso de las sillas, manos, coches y literas”, del Libro VI de la Novísima Recopilación.

Este proceso de adaptación normativa contrasta, sin embargo, con la ausencia de una definición precisa del concepto de conducir en el ámbito penal³, verbo típico compartido por la mayoría de los delitos contra la seguridad vial.

La delimitación del concepto penal de conducción se ha hecho principalmente a partir de la doctrina y la jurisprudencia, tomando como referencia los conceptos recogidos en la normativa administrativa sobre tráfico y circulación de vehículos, en especial en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos y Seguridad Vial (en adelante, LSV). Aunque esta norma no define expresamente “conducir” ni “conducción”, sí proporciona una definición legal de “conductor”⁴. Además de estas referencias, también resulta conveniente acudir al significado procedente de los diccionarios de la lengua española.

No obstante, como bien admite la jurisprudencia, el sentido común del término “conducir” sirve como referencia, pero no es suficiente para justificar la imposición de una sanción penal⁵, ya que esta, como más adelante se verá, a efectos penales necesita la suma de una serie de elementos.

Al respecto, la Ley de 9 de mayo de 1950, sobre uso y circulación de vehículos de motor, marca un punto de inflexión al limitar el reproche penal exclusivamente a las conductas derivadas de la conducción de vehículos a motor. Tal y como indicaba su preámbulo, la habitualidad con la que se producían accidentes por el uso —especialmente imprudente— de estos vehículos constituía un peligro social que justificaba el recurso al Derecho penal. Por tanto, el control del riesgo ha sido —y sigue siendo— la *ratio legis* de los delitos contra la seguridad vial.

En ese contexto, los delitos contra la seguridad vial se configuran mayoritariamente como delitos de peligro, principalmente en su modalidad abstracta, de modo que no toda conducta de conducción resulta penalmente relevante. Solo aquellas que generan un riesgo significativo para el bien jurídico protegido —la seguridad vial, entendida como bien jurídico intermedio orientado a la protección de la vida y la integridad física de los usuarios de la vía⁶— merecen reproche penal⁷. Este criterio ha sido adoptado de forma constante por la jurisprudencia, que exige atender al caso concreto y a las circunstancias concurrentes para determinar la existencia de una peligrosidad penalmente relevante.

Esa peligrosidad se ha vinculado al uso de vehículos a motor o ciclomotores, al considerarse que la tracción mecánica es la que les confiere un plus de peligrosidad de del que carecen otros medios de desplazamiento⁸. Por ello, el desplazamiento de un vehículo a motor sin que el motor esté encendido no se incluye en la acción típica de

³ Así lo confirma la STS (Sala de lo Penal, Sección 1ª) núm. 436/2017, de 15 de junio (ROJ STS 2421/2017).

⁴ Se entiende por “conductor” a la “persona que [...] maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo, o a cuyo cargo está un animal o animales. En vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, tiene la consideración de conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales”.

⁵ SAP GI (Sección 4ª) núm. 690/2014, de 5 de diciembre (ROJ SAP GI 1190/2014), FJ Primero.

⁶ STS (Sala de lo Penal, Sección 1ª) núm. 893/2023, de 29 de noviembre (ROJ STS 5303/2023), FJ Cuarto.

⁷ SAP TF (Sección 2ª) núm. 174/2015, de 20 de abril (ROJ SAP TF 2253/2015), FJ Primero.

⁸ A título de ejemplo sirve la energía cinética del vehículo es igual a la mitad de su masa por su velocidad al cuadrado y está es, en buena parte, la responsable de los daños (impacto) que puede causar el vehículo.

conducir, quedando excluidos supuestos como la denominada “conducción a vela”, al no concurrir la potencialidad lesiva derivada de la fuerza mecánica.

Sobre esta base, se ha configurado el modelo penal vigente de conducción como la concurrencia de una serie de elementos: el manejo de los mecanismos de dirección y control de un vehículo a motor o ciclomotor, su desplazamiento mediante tracción mecánica, la circulación por una vía pública y la generación, al menos, de un peligro abstracto para la seguridad vial.

Este modelo presenta, sin embargo, limitaciones relevantes, en la medida en que excluye del ámbito penal determinados actos que, pese a su eventual peligrosidad, no satisfacen el presupuesto técnico exigido por los tipos penales, en particular la potencialidad lesiva derivada del uso de la fuerza mecánica⁹.

La exclusión técnica se proyecta también sobre la delimitación subjetiva de la mayoría de los delitos contra la seguridad vial, que exigen que el sujeto activo ostente la condición de conductor de un vehículo a motor o ciclomotor, configurándose como delitos especiales propios¹⁰. La única excepción relevante es el delito del artículo 383 CP, que se limita a exigir la condición de conductor¹¹, sin vincularla a un instrumento típico concreto, lo que permite su comisión por quien conduce una bicicleta.

Esta configuración revela, además, la necesidad de revisar los actos que integran la acción de conducir, especialmente en lo relativo al desplazamiento y al uso de la tracción mecánica, pues, tratándose de vehículos a motor o ciclomotores, el movimiento debe producirse por la fuerza mecánica, sin que sea exigible el recorrido de una distancia mínima, lo que ha permitido incluir en el concepto de conducción meros actos de aparcamiento¹².

El concepto penal de conducción presenta, por tanto, una serie de objeciones que permiten cuestionar su adecuación a la realidad actual. Estas pueden analizarse desde cuatro perspectivas: la del bien jurídico protegido, la sociológica de la movilidad, la tecnológica y de la automatización y la tentativa en los delitos contra la seguridad vial.

⁹ SAP M (Sección 2ª) núm. 293/2014, de 8 de mayo (ROJ SAP M 7026/2014), FJ Segundo y STS de 15 de diciembre de 1961 (TOL 4337578).

¹⁰ SAP GI (Sección 4ª) núm. 690/2014, de 5 de diciembre (ROJ SAP GI 1190/2014), FJ Primero.

¹¹ Cámara Arroyo & Teijón Alcalá (2022) hablan de que se trata de un delito especial que solo puede ser cometido por el conductor de un vehículo. Como respaldo a esta afirmación, emplean dos sentencias: la SAP M (Sección 1ª) núm. 74/1999, de 5 de febrero (ROJ SAP M 1475/1999) y la SAP TF (Sección 2ª) núm. 314/2001, de 23 de marzo (ROJ SAP TF 761/2001). La primera de estas considera que el sujeto activo del delito de negativa a someterse a las pruebas de detección de alcohol o sustancias (artículo 383 del Código Penal) es el conductor de un vehículo de motor, a pesar de que el tipo solo hable de conductor, sin ligarlo necesariamente a que lo sea de un vehículo de motor o ciclomotor. No obstante, si se tiene en cuenta que el delito prevé como consecuencia jurídica la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, puede pensarse que, en efecto, el sujeto activo en este caso se limita a quienes conduzcan esta clase de vehículos. Por el contrario, la segunda de las resoluciones apuntadas solo se refiere al conductor. En realidad, dado que la LSV establece un concepto genérico de conductor, salvo por la referencia a vehículos a motor y ciclomotor en las consecuencias jurídicas del delito, el sujeto activo de este es el conductor de cualquier medio de desplazamiento que cumpla con la definición de vehículo de la LSV.

¹² Por ejemplo, STS (Sala de lo Penal, Sección 1ª) núm. 436/2017, de 15 de junio (ROJ STS 2421/2017), FJ Quinto, y SAP B (Sección 10ª) núm. 777/2016, de 15 de noviembre (ROJ SAP B 11782/2016), FJ Segundo.

3. OBJECIONES AL CONCEPTO PENAL DE CONDUCCIÓN DESDE DIVERSAS PERSPECTIVAS

3.1. EL BIEN JURÍDICO PROTEGIDO: ¿QUÉ ES LA SEGURIDAD VIAL?

El bien jurídico constituye el valor o el interés que la norma busca proteger en las distintas etapas históricas (García Arroyo, 2022, p. 12; Muñoz Conde & García Arán, 2022, pp. 56, 57), que variará en función del contexto social y cultural de cada época, de ahí que, en realidad, el bien jurídico sea un producto social (Hormazábal Malarée, 1991, p. 151). La selección de los bienes jurídicos a tutelar, así como de las conductas atentatorias contra estos, es potestad exclusiva del legislador¹³. Por tanto, constituye una decisión política que no es neutral (Hormazábal Malarée, 1991, p. 153), sino que en ella interfieren aspectos sociológicos, históricos, económicos y políticos. En este sentido, el bien jurídico no solo permite legitimar la intervención penal (García Arroyo, 2022, p. 1; Orts Berenguer & González Cussac, 2023, p. 247; Polaino Navarrete, 2019, p. 38), sino también limitarla, por cuanto determina qué conductas pueden ser objeto de castigo.

Ahora bien, el ejercicio de esa potestad punitiva no es absoluto y se encuentra sujeto a límites derivados de los principios propios de un Estado social y democrático de Derecho. En particular, el legislador debe respetar los principios de intervención mínima, de proporcionalidad, fragmentariedad y subsidiariedad, de modo que el recurso al Derecho penal quede reservado a los supuestos en los que resulte estrictamente necesario para la protección de bienes jurídicos socialmente relevantes¹⁴. Desde esta perspectiva, el bien jurídico desempeña una función de garantía o político-criminal, al operar como criterio limitador de la intervención penal, especialmente cuando se trata de bienes jurídicos esenciales como la vida y la integridad física.

A la hora de determinar qué bienes jurídicos son susceptibles y merecedores de protección penal, la doctrina suele aludir a dos enfoques principales: el constitucionalista y el funcionalista, cuya divergencia radica en si dicha selección debe derivarse exclusivamente de los valores constitucionales o del criterio de dañosidad social (García Arroyo, 2022, pp. 14-16; Miró Llinares, 2020, p. 601; Teijón Alcalá, 2024, pp. 308, 309). Ninguno de estos modelos resulta plenamente satisfactorio, por lo que parece más adecuado partir de los valores constitucionales como contenido mínimo sin prescindir de las exigencias y funciones propias de un Estado social y democrático de Derecho (Miró Llinares, 2020, p. 604).

Partiendo de lo anterior, cobra sentido que, además de los bienes jurídicos que afectan directamente al individuo, se tutelen también aquellos que lo trascienden, denominados bienes jurídicos supraindividuales¹⁵, ya que su protección no solo favorece la autorrealización personal (García Arroyo, 2022, p. 32), sino que refuerza de manera

¹³ STC (Pleno) núm. 55/1996, de 28 de marzo (BOE núm. 102, de 27 de abril de 1996), FJ 6.

¹⁴ STC (Pleno) núm. 105/1988, de 8 de junio (BOE núm. 152, de 25 de junio de 1988), FJ 2, y STC (Pleno) núm. 24/2004, de 24 de febrero (BOE núm. 74, de 26 de marzo de 2004), FJ 5.

¹⁵ En general, suele hablarse de bienes jurídicos individuales o personales, supraindividuales y colectivos o generales. Esta es la clasificación que utiliza Luzón Peña (2025, p. 163). También con una opinión semejante, Muñoz Conde & García Arán (2022, pp. 57, 58). Según García Arroyo (2022, p. 23), a menudo, en la doctrina, estas expresiones se emplean indistintamente, pese a que, en realidad, responden a categorías con distinto alcance.

mediata la salvaguarda de bienes jurídicos individuales. Entre ellos se sitúan los bienes jurídicos colectivos, que posibilitan el funcionamiento de determinados ámbitos sociales, como ocurre con la seguridad vial.

La seguridad vial es un bien jurídico colectivo, tal y como sostiene, prácticamente de forma unánime tanto la doctrina¹⁶ como la jurisprudencia¹⁷. Ahora bien, incluso aceptando este carácter colectivo, debe precisarse cuál es el papel que dicho bien jurídico desempeña: si a través de la norma penal se protege directamente la seguridad del tráfico como tal (bien jurídico colectivo autónomo), o si, por el contrario, esta actúa como un medio orientado a tutelar otros bienes individuales como la vida o la integridad física (bien jurídico intermedio).

Para responder a esta cuestión, resulta imprescindible delimitar previamente qué debe entenderse por bien jurídico seguridad vial. Ello exige acudir, en primer lugar, a las definiciones lexicográficas, ya que estas son el reflejo de un significado socialmente consolidado de los términos y, por tanto, constituyen un punto de apoyo objetivo para delimitar el contenido y función de este bien jurídico. El Diccionario Panhispánico del Español Jurídico (DPEJ) entiende por seguridad vial, en su primera acepción, al “estado o situación caracterizados por la ausencia de todo daño o peligro para la vida e integridad de las personas y sus bienes en el ámbito del tráfico o circulación vial”; y en su segunda, la “actividad, fundamentalmente de los poderes públicos, dirigida a la protección de las personas y los bienes que intervienen en la seguridad vial”.

Como puede observarse, en ambas definiciones se destaca que la seguridad vial tiene como finalidad la protección de bienes jurídicos personales. Esto permite sostener que, en efecto, la seguridad vial es un bien jurídico colectivo de carácter intermedio orientado a salvaguardar de forma mediata otros bienes jurídicos individuales, como la vida y la integridad física de las personas, más que un bien jurídico autónomo¹⁸. Si se adopta la tesis de bien jurídico autónomo, bastaría la realización de una conducta que afecte directamente a la seguridad del tráfico para vulnerar el bien jurídico protegido, lo que conduciría a configurar los delitos contra la seguridad vial como delitos de lesión y no como delitos de peligro, tal y como se entienden mayoritariamente en la actualidad. Asimismo, este planteamiento provocaría una expansión injustificada del ámbito de lo penal, al permitir el castigo de conductas de mínima gravedad por el mero hecho de afectar a la seguridad vial (Cerezo Mir, 2002, p. 58; Teijón Alcalá, 2024, p. 312).

En ocasiones, el legislador se refiere directamente al bien tutelado, mientras que, en otras, sanciona determinadas conductas sin una clara correspondencia con la protección de dicho bien. En el ámbito de los delitos contra la seguridad vial, no todos

¹⁶ Entre otros, Cerezo Mir (2002, p. 57), García Arroyo (2022, p. 33), Teijón Alcalá (2024, p. 309). En sentido opuesto, Hefendehl (2001, p. 9).

¹⁷ Al respecto, STS (Sala de lo Penal, Sección 1ª) núm. 419/2017, de 8 de junio (ROJ STS 2351/2017), FJ 5.

¹⁸ En opinión de Cerezo Mir (2002, p. 58), los bienes jurídicos colectivos no pueden revestir un carácter autónomo, sino que es necesario que estos tengan como referencia bienes jurídicos individuales. De hacerlo, los delitos de peligro se convertirían en delitos de lesión. Sobre este aspecto, Rodríguez Mourullo (1966, pp. 147, 148), considera que no es incompatible denominar un delito como de peligro y como de lesión. A su parecer, cuando se configura un delito de peligro, lo que en realidad se protege es “la seguridad de otro bien jurídico”, de modo que, cuando dicha seguridad se ve afectada, se lesiona el bien jurídico tutelado por la norma, aunque para ese otro bien únicamente se genere un peligro.

los tipos incluidos bajo esta rúbrica persiguen efectivamente la tutela de la seguridad vial, pudiéndose apreciar desajustes entre su ubicación sistemática y el bien jurídico realmente protegido. Así ocurre, paradigmáticamente, con el delito de abandono del lugar del accidente (art. 382 bis CP), que demuestra cómo, a pesar de la inicial vocación limitadora del bien jurídico protegido, puede utilizarse de forma expansiva para justificar la intervención penal (Miró Llinares, 2020, p. 605). Del mismo modo, los delitos de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia (art. 383 CP) y de conducción sin permiso (art. 384 CP), responden, en realidad, a la protección del principio de autoridad¹⁹.

Llegados a este punto, y una vez concretado qué debe entenderse por bien jurídico seguridad vial, debe responderse por qué el concepto penal de conducción es criticable desde la perspectiva del bien jurídico. La razón principal es que deja fuera conductas que, aun siendo objetivamente peligrosas para la seguridad vial, no encajan en el concepto técnico-jurídico de conducir. Tal es el caso de empujar un vehículo a motor con este parado, pero manejando los mecanismos de dirección²⁰ o desplazar un vehículo averiado aprovechando la pendiente de la calle²¹, básicamente porque la conducción sin accionar previamente el motor no se considera delictiva²². Estas exclusiones no solo generan lagunas de protección, sino también una desconexión entre tipicidad y riesgo.

3.2. MOVILIDAD CONTEMPORÁNEA VS. CONCEPTO PENAL DE CONDUCCIÓN

Los vehículos de movilidad personal (VMP), especialmente los patinetes eléctricos, constituyen hoy una forma habitual de movilidad urbana y carecen de una regulación administrativa específica y homogénea a nivel estatal²³, pese a su categorización normativa como vehículos²⁴, lo que determina su sujeción a las disposiciones generales de la normativa de tráfico que no los excluyan expresamente.

Desde la perspectiva penal, los VMP resultan irrelevantes²⁵, en la medida en que los delitos contra la seguridad vial se circunscriben a los vehículos a motor y a los ciclomotores. No obstante, esta clasificación debe atender a las características reales del vehículo en el momento de los hechos, con independencia de las originalmente declaradas, de modo que aquellos que superen una velocidad máxima de 25 km/h no

¹⁹ Como indica Miró Llinares (2009, p. 33) recurrir al principio de autoridad tampoco es suficiente para justificar la existencia de este delito, puesto que este no es equiparable al injusto del delito de desobediencia a la autoridad.

²⁰ STS de 4 de enero de 1960 (TOL 4340754) y STS (Sala de lo Penal, Sección 1ª) núm. 893/2023, de 29 de noviembre (ROJ STS 5303/2023).

²¹ STS de 15 de diciembre de 1961 (TOL 4337578).

²² STS de 15 de octubre de 1968 (TOL 4277375).

²³ Los VMP se encuentran principalmente regulados en el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos (RGV), concretamente, en su artículo 22 bis y en los Anexos XX y XXI, así como en otras disposiciones del propio texto. El reciente Real Decreto 52/2026, de 28 de enero, por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos y el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, que lo aprueba, ha actualizado el contenido del artículo 22 bis del Reglamento General de Vehículos, con el objetivo mantener la coherencia entre este y los mencionados anexos, en el marco de la regulación del Registro de Vehículos Personales Ligeros. A raíz de esta última reforma, los VMP deben disponer de un certificado de circulación que acredite el cumplimiento de los requisitos técnicos, inscribirse en el Registro Nacional de Vehículos y contar con una etiqueta identificativa.

²⁴ STS (Sala de lo Penal, Sección 991ª) núm. 120/2022, de 10 de febrero (ROJ STS 572/2022), FJ Cuarto.

²⁵ *Ibidem*.

podrán considerarse VMP, sino ciclomotores, pudiendo entonces actuar como instrumento típico.

En estos casos, el conductor del vehículo podría ser sujeto activo de los delitos contra la seguridad vial, incluido el de conducción sin permiso, exigido para los ciclomotores (art. 59 LSV), a diferencia de los VMP (art. 22 bis Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos [RGV]). Cuando del uso de estos vehículos deriven resultados lesivos, procederá la aplicación de los tipos comunes de lesiones u homicidio imprudente, sin que resulte aplicable la privación del permiso de conducción. La principal dificultad se plantea, en todo caso, en la determinación de la norma de cuidado infringida, ante la ausencia de un marco regulador general aplicable a los VMP (Andrés Domínguez, 2020, p. 19).

En definitiva, la aparición de nuevos patrones de movilidad y medios de desplazamiento no plenamente integrados en el sistema normativo vigente plantea tensiones relevantes en el ámbito de la seguridad vial. Su uso genera riesgos²⁶, que no siempre encuentran una respuesta adecuada desde el Derecho penal, debido a las limitaciones del concepto penal de conducción, lo que pone de relieve la conveniencia de articular, al menos desde el ámbito del Derecho administrativo, un marco regulador más coherente con la realidad actual del tráfico.

3.3. IMPACTO DE LA AUTOMATIZACIÓN EN EL CONCEPTO PENAL DE CONDUCCIÓN

La progresiva automatización de la conducción constituye una manifestación relevante de la transformación de la movilidad contemporánea y plantea importantes dificultades para la delimitación del concepto penal de conducción.

El Reglamento (UE) 2144/2019, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, define al vehículo automatizado como un “vehículo de motor diseñado y construido para desplazarse de manera autónoma durante determinados períodos de tiempo sin supervisión continuada por parte del conductor pero respecto del cual se sigue esperando o necesitando la intervención del conductor” (art. 3.21). Y, como vehículo totalmente automatizado a “un vehículo de motor diseñado y construido para desplazarse de manera autónoma sin supervisión por parte del conductor” (art. 3.22). Este último caso es el que, en algunos entornos, se conoce como “vehículo robótico” (Montoro González et al., 2017).

Como se ve, se trata de vehículos en los que, llegados a un determinado nivel de automatización, los conceptos de conductor y vehículo se funden por completo. Esto, junto con el auge de sistemas de inteligencia artificial (IA)²⁷, plantea importantes

²⁶ Las cifras de siniestralidad vial asociadas a los VMP siguen siendo inferiores a las correspondientes a los vehículos a motor, si bien se observa un incremento en estas durante el período 2020 a 2024. Puede consultarse, a este respecto, *Principales cifras de la siniestralidad vial. Año 2024*, documento elaborado por la Dirección General de Tráfico (DGT) y publicado el 28 de octubre de 2025.

²⁷ Según el Reglamento (UE) 2024/1689, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, por el que se establecen normas armonizadas en materia de inteligencia artificial y por el que se modifican Reglamentos (CE) n.º 300/2008, (UE) n.º 167/2013, (UE) n.º 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1139 y (UE) 2019/2144 y las Directivas 2014/90/UE, (UE) 2016/797 y (UE) 2020/1828 (Reglamento de Inteligencia Artificial - RIA), los sistemas de inteligencia artificial se caracterizan por la capacidad de

cuestiones penales, especialmente en materia de culpabilidad y atribución de responsabilidad penal en caso de producirse un resultado lesivo durante su uso.

Con arreglo al principio de culpabilidad penal —principio rector del Derecho penal²⁸—, para la imposición de una pena no basta con la realización de una acción típica y antijurídica, sino que es necesario que concurra culpabilidad (Binding, 2009, p. 5; Corcoy Bidasolo, 2024, p. 17; Mayer, 2007, p. 285)²⁹. Así lo exigen los arts. 5 y 10 CP al establecer que solo son relevantes para el Derecho penal las acciones u omisiones dolosas o imprudentes (art. 10) y, en consecuencia, solo las realizadas de forma dolosa o imprudente son merecedoras de pena (art. 5).

En virtud de la teoría de la imputación objetiva, la atribución de resultados lesivos exige la concurrencia de una conducta humana —activa u omisiva— que quebrante una norma de cuidado y que guarde un vínculo causal y normativo con el resultado producido. Por tanto, aquí no debe partirse únicamente del criterio del manejo de los mecanismos de dirección y control del vehículo para hablar de conducción, sino que debe añadirse, como requisito mínimo de relevancia penal, un criterio adicional de control efectivo del desplazamiento. La irrupción de esta clase de vehículos supone un desafío tanto para esa teoría como para el verbo típico conducir, pues no solo dificulta identificar al sujeto concreto que realiza la acción, sino también determinar, en algunos casos, si puede hablarse siquiera de conducta humana.

La notable expansión de vehículos que cuentan con cierto nivel de automatización contrasta, sin embargo, con el limitado marco jurídico de esta clase de vehículos. Más allá de algunas normas europeas, como las citadas anteriormente y las orientadas a los sistemas de transporte inteligentes³⁰, a nivel nacional no existe aún una regulación específica plenamente adaptada a la conducción autónoma. Ello ocurre a pesar de que la DGT ha informado de la preparación de un proyecto de ley de modificación del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (RGCir), así como del RGV con tal de adaptarlos a la irrupción de los vehículos autónomos³¹.

funcionar con distintos niveles de autonomía, así como con la posibilidad de generar resultados y respuestas a través de la inferencia de la información que recibe.

²⁸ STC (Sala Primera) núm. 44/1987, de 9 de abril (BOE núm. 107, de 5 de mayo de 1987), FJ 2, STC (Sala Primera) núm. 150/1989, de 25 de septiembre (BOE núm. 250, de 18 de octubre de 1989), FJ 3, STC (Pleno) núm. 150/1991, de 4 de julio (BOE núm. 180, de 29 de julio de 1991), FJ 4, STC (Sala Primera) núm. 246/1991, de 19 de diciembre (BOE núm. 13, de 15 de enero de 1992), FJ 2, y STC (Pleno) núm. 59/2008, de 14 de mayo (BOE núm. 135, de 4 de junio de 2008), FJ 11.

²⁹ El DPEJ define “culpabilidad” como el “último gran elemento o requisito del delito como presupuesto de la pena que permite la atribución penal del hecho al sujeto activo, autor o partícipe, del mismo”.

³⁰ Se trata de la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010 (comúnmente conocida como Directiva ITS), que define los sistemas de transporte inteligentes, incluidos los que se aplican sobre los vehículos.

³¹ Puede verse más información al respecto en: <https://www.dgt.es/muevete-con-seguridad/vehiculos-seguros/conduccion-automatizada/vehiculos-de-conduccion-automatizada/>

Actualmente, existen seis niveles de automatización, definidos por la Society of Automotive Engineers (SAE)³², que presentan implicaciones relevantes desde la perspectiva penal. Mientras que en los niveles iniciales (0 a 2) el conductor mantiene el control efectivo del vehículo, a partir del nivel 3 la automatización ya es condicional, puesto que el vehículo es capaz de desarrollar determinadas acciones sin supervisión constante del conductor, aunque el conductor deba estar disponible para intervenir³³. Esta desconexión del control humano se acentúa en los niveles 4 y 5, en los que el desplazamiento se realiza de forma autónoma con control humano residual o inexistente.

En la mayoría de los casos, los resultados lesivos derivados del uso de esta categoría de vehículos se corresponderán con lesiones o homicidios imprudentes. Cuando el vehículo autónomo se utiliza únicamente como un medio para cometer el delito, no se generan problemas adicionales de interpretación penal, en la medida en que el delito no es consecuencia de la conducción autónoma, sino de una decisión humana de emplear el vehículo como instrumento (Amisano, 2025, p. 36). Lo cierto es que resulta poco probable que el vehículo haya sido programado por parte del fabricante o el desarrollador del sistema con el objetivo de que produzca un daño a terceras personas y, en consecuencia, que puedan atribuirse los resultados lesivos a título de dolo a alguno de estos o, al menos, a título de dolo directo (Teijón Alcalá & García Cuenca, 2024, p. 400). En cualquier caso, si el vehículo se utilizara de forma consciente como instrumento para cometer un delito, manteniendo en todo momento el control hasta alcanzar el objetivo, el delito se imputaría a título de autor directo a quien lo controlase (Quintero Olivares, 2017, p. 14).

En materia de conducción, y a raíz de las reformas introducidas por las Leyes Orgánicas 2/2019, de 1 de marzo³⁴, y 11/2022, de 13 de septiembre, se han objetivado los supuestos de imprudencia grave y menos grave en los arts. 142.2 y 152.2 CP, de modo que su valoración se realiza actualmente de forma automática. No obstante, esta configuración de la imprudencia difícilmente resulta aplicable en el ámbito de la conducción autónoma, habida cuenta de que, por lo general, la imprudencia se proyecta sobre el resultado lesivo. La conducta-base consistente en infringir la norma de cuidado (por ejemplo, conducir bajo los efectos del alcohol) es voluntaria, mientras que la producción del daño se imputa a título culposo (Teijón Alcalá & García Cuenca, 2024, p. 401).

Más problemática resulta, sin embargo, la dimensión genérica de la imprudencia. A diferencia de los delitos dolosos en los que uno de los criterios de imputación es la previsibilidad efectiva del resultado, los delitos imprudentes se caracterizan por una previsibilidad meramente potencial. Además, la imprudencia exige la infracción de un

³² Véase el documento *J3016-202104 - Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles*.

³³ En ese sentido, el Reglamento (UE) 2019/2144 define el llamado “sistema de monitorización de la disponibilidad del conductor” (*driver availability monitoring*), cuya función es evaluar si el conductor está en condiciones de tomar el control del vehículo en situaciones concretas.

³⁴ Esta concretamente introdujo, entre otros aspectos, un concepto objetivo de imprudencia grave, de modo que, en cualquier caso, se calificará de tal, aquellas conductas en las que concurra alguno de los supuestos del art. 379 CP. Además, se estableció un concepto de imprudencia menos grave. En este sentido, se califican de imprudencia menos grave aquellas situaciones en las que, para la producción del hecho, haya sido determinante la comisión de alguna de las infracciones que la LSV califique como graves, esto es, las previstas en el art. 76 LSV. Aun así, se preveía la posibilidad de valoración por parte del juzgador, elemento que se suprime en la posterior reforma operada por la Ley Orgánica 11/2022, de 13 septiembre.

deber objetivo de cuidado. En este contexto de automatización, del mismo modo que sucede con los VMP, una de las principales dificultades radica en determinar cuál es la norma de cuidado infringida, puesto que no existen normas jurídicas generales ni criterios derivados del conocimiento y la experiencia común (*lex artis*), como ocurre en ciertas actividades profesionales. Cuando faltan criterios previos, una posible vía es recurrir al comportamiento estándar de una persona responsable, que, en el ámbito de la conducción automatizada se traduciría en el de un usuario sensato. No obstante, en estos supuestos, la respuesta puede variar tanto en función del actor implicado (por ejemplo, el fabricante o el programador del sistema) como de otros factores, como el uso de la IA (Blanco Cordero, 2025, p. 10).

Sentado lo anterior, resulta claro que los problemas de culpabilidad y de atribución de resultados se incrementarán a medida que aumente el nivel de automatización del vehículo, especialmente a partir del nivel 3. En los niveles 0, 1 y 2, en los que el conductor todavía mantiene el control principal del vehículo y la capacidad de intervenir inmediatamente en caso necesario, la imputación de responsabilidad seguirá rigiéndose por el sistema tradicional (Blanco Cordero, 2025, p. 7). Sin embargo, la situación se complica considerablemente en los niveles posteriores, en los que el conductor va perdiendo capacidad de control y supervisión de las tareas de conducción y la IA asume un papel importante en la toma de decisiones. Cuando eso sucede, surgen una serie de preguntas sobre quién actúa, quién responde y hasta qué punto el sistema estaba programado para anticipar las posibles consecuencias lesivas.

En este ámbito, la principal dificultad desde la perspectiva penal radica en la descompensación existente entre el grado de complejidad tecnológica del vehículo y las capacidades reales del usuario. En la mayoría de los casos, el conductor carece de un conocimiento efectivo sobre el funcionamiento y las decisiones adoptadas por los sistemas automatizados, desconocimiento que se intensifica a medida que aumenta el nivel de automatización del vehículo. En estas condiciones, exigir al sujeto una actuación alternativa frente a un eventual fallo del sistema —o reprocharle penalmente no haber evitado un resultado lesivo—, puede resultar desproporcionado, al imponerle un deber de anticipación y control que excede claramente de sus posibilidades reales de actuación y comprensión del riesgo.

Además de lo anterior, en la conducción autónoma concurren múltiples escenarios que implican a diferentes actores³⁵, lo que dificulta determinar quién ha realizado cada tarea y, en consecuencia, atribuir responsabilidad penal, pues esta puede llegar a diluirse entre todos los intervinientes.

Sin perjuicio de que este asunto requiera un análisis más profundo, lo expuesto pone de manifiesto que la automatización de la conducción desborda los presupuestos tradicionales del concepto penal de conducción, por cuanto el control del desplazamiento, la comprensión del riesgo y la capacidad real de intervención ya no recaen necesariamente en el conductor, lo que exige su replanteamiento.

³⁵ Al respecto, resultan de interés los trabajos de Quintero Olivares (2017) y de Blanco Cordero (2025).

3.4. ¿CABE LA TENTATIVA EN LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL?

Los delitos contra la seguridad vial se caracterizan por estar configurados, principalmente, como delitos de mera actividad, lo que ya dificulta de por sí apreciar la tentativa³⁶, especialmente la acabada, porque, en general, la realización de todos los actos típicos ya conlleva la consumación del delito (Muñoz Conde & García Arán, 2022, pp. 387, 395). Aun así, en principio, no existe inconveniente en admitir la tentativa inacabada del delito (Acale Sánchez, 2002, pp. 37, 38).

A la anterior problemática debe añadirse la de que la mayoría de los delitos contra la seguridad vial exigen, para la realización de la conducta típica, el inicio de la acción de conducir. De este modo, mientras dicha acción no haya comenzado efectivamente, la conducta queda, por regla general, en el ámbito de los actos preparatorios no punibles, al no existir, al parecer de un determinado sector de la jurisprudencia, un punto intermedio entre conducir y no conducir³⁷. No obstante, en determinados supuestos, se ha admitido la tentativa cuando la predisposición del sujeto a iniciar la conducción resulta inequívoca a partir del contexto circunstancial³⁸, o cuando la conducta desplegada es ya *ex ante* idónea para producir el resultado³⁹.

Por otra parte, el hecho de que algunos delitos contra la seguridad vial se configuren como delitos de peligro abstracto introduce una dificultad adicional en la admisión de la tentativa, al existir una frontera especialmente estrecha entre el fundamento de ambas figuras⁴⁰. En efecto, tanto la tentativa (Muñoz Conde & García Arán, 2022, p. 382; Sola Reche, 2000, p. 310) como los delitos de peligro abstracto⁴¹ suponen un adelantamiento de las barreras de protección, al sancionar conductas por su peligrosidad potencial (Barbero Santos, 1973, p. 489).

Partiendo de lo anterior, puede decirse que la viabilidad de la tentativa en los delitos contra la seguridad vial depende de cómo se defina dogmáticamente el verbo típico conducir, especialmente cuándo se considera iniciada la acción de conducir, esto es,

³⁶ La jurisprudencia es reacia a la admisión de formas imperfectas de aparición en delitos de mera actividad. Es el caso de las STS (Sala de lo Penal, Sección 1ª) núm. 889/2003, de 13 de junio (TOL 4926579), FJ Sexto, y STS (Sala de lo Penal, Sección 1ª) núm. 13/2018, de 16 de enero (RJ 2018\238), FJ Sexto.

³⁷ SAP GI (Sección Cuarta) núm. 690/2014, de 5 de diciembre (ROJ SAP GI 1190/2014).

³⁸ Así lo entiende la SAP CA (Sección Cuarta) núm. 245/2018, de 19 de julio (ROJ SAP CA 1044/2018), al exponer un caso en que el sujeto portaba ya el casco reglamentario y estaba en posición de conducir cuando fue sorprendido por la policía.

³⁹ SAP TF (Sección Segunda) núm. 437/2010, de 25 de noviembre (ROJ SAP TF 2955/2010), FJ Primero. En este pronunciamiento se admite la tentativa en un caso de conducción imposible, derivado de la ubicación del vehículo, al haberse puesto marcha, lo que permite apreciar una voluntad inequívoca de iniciar la conducción, pese a no haberse producido finalmente el desplazamiento.

⁴⁰ La STS (Sala de lo Penal, Sección Primera) núm. 48/2020, de 11 de febrero (ROJ STS 386/2020) dice que la estructura de los delitos de peligro es equiparable a la de la tentativa inidónea. Por eso, aceptar que cabe la tentativa en esta clase de delitos es como castigar “la tentativa de la tentativa” o “el riesgo del riesgo”.

⁴¹ Se ha tratado de justificar la punición de los delitos de peligro abstracto en base al principio de precaución, que se contrapone al principio de prevención. En virtud del principio de precaución, lo relevante es la sospecha de que una determinada actividad lleva consigo riesgos graves e irreversibles, mientras que, a tenor del de prevención, es la previsibilidad de que se produzca un riesgo lo determinante (Cerezo Mir, 2002, p. 61). Este mismo autor estima, sin embargo, que no debería recurrirse al principio de precaución como justificación de la ampliación del ámbito de lo punible, porque la simple sospecha no debería servir como fundamento de una responsabilidad penal (p. 62).

cuando se inician los actos ejecutivos en la conducción. La clave para delimitar cuándo un acto preparatorio pasa a ser un acto ejecutivo está en que la acción va dirigida a la realización del verbo rector de la conducta típica⁴², en este caso, conducir.

Para resolver esta cuestión, el TS ha elaborado una serie de criterios orientados a delimitar la frontera entre los actos preparatorios no punibles y los actos ejecutivos⁴³, atendiendo a la exteriorización de la voluntad delictiva y a la existencia de una conexión inmediata entre la conducta realizada y la consumación del delito. Desde esta perspectiva, solo cuando la acción desarrollada se dirige de forma inequívoca a la realización del verbo típico y se integra en un proceso de ejecución próximo a la consumación puede afirmarse el inicio de los actos ejecutivos.

Aplicando esos criterios a los delitos contra la seguridad vial, se considera que el sujeto inicia los actos ejecutivos cuando exterioriza una voluntad inequívoca de comenzar la conducción y, además, existe una conexión inmediata —tanto espacial como temporal— entre esa intención y la posible puesta en marcha del vehículo, de modo que, de proseguir la acción sin interrupciones, se produciría la realización del verbo típico y la conducta resultaría idónea desde una perspectiva previa para generar la situación típica de peligro. En tales supuestos, podría apreciarse la existencia de una tentativa punible.

4. CLAVES PARA UN POSIBLE NUEVO CONCEPTO PENAL DE CONDUCCIÓN

Del análisis realizado, puede concluirse, en primer lugar, que el modelo típico vigente de conducción resulta insuficiente para abarcar supuestos, cada vez más frecuentes, que se apartan del esquema clásico —centrado en la tracción mecánica y el desplazamiento efectivo en la vía pública—, pero que, no obstante, configuran situaciones de riesgo que deben ser atendidas. Por eso, sería conveniente redefinir la acción típica de conducir desde varias perspectivas.

La primera es la que se refiere al propio verbo típico “conducir”. Como se ha expuesto, conducir es, a efectos penales, manejar los mecanismos de dirección y control de un vehículo autopropulsado por su motor mecánico por una vía pública. Esta configuración excluye supuestos que, sin embargo, pueden entrañar un riesgo relevante para la seguridad vial, cuya protección es la razón de ser de los delitos contra la seguridad vial, como el acto de empujar un vehículo de motor con este apagado. Ahora bien, si la finalidad de los delitos contra la seguridad vial es precisamente mitigar el riesgo inherente a la circulación de vehículos y, con ello, proteger bienes jurídicos como la vida y la integridad física de los usuarios de la vía, resulta conveniente replantear si una definición estrictamente técnica satisface adecuadamente dicha función de tutela.

Respecto de los VMP, es necesario reconsiderar su exclusión como instrumentos típicos. Como se ha señalado anteriormente, la determinación de esta clase de vehículos debe atender a las características que estos presentan en el momento de los hechos; por tanto, si dichas características se corresponden con las de un ciclomotor, deberá ser calificado como tal y, en consecuencia, podrá constituir un instrumento típico. Ahora bien,

⁴² STS (Sala de lo Penal, Sección 1ª) núm. 428/2016, de 19 de mayo (ROJ STS 2273/2016).

⁴³ *Ibidem*.

dada la heterogeneidad de la categoría de VMP —que agrupa vehículos muy diversos entre sí— debe contemplarse su previa revisión y delimitación conceptual. Solo una vez realizada esta tarea, podrán incluirse, con fundamento, aquellos VMP que representen un riesgo relevante para la seguridad vial como categoría típica. Ello no solo aportará seguridad jurídica, sino que también es una garantía del principio de legalidad. Así, la incorporación de determinados VMP como instrumentos típicos, basada en criterios objetivos previamente definidos, no supondría una interpretación analógica del tipo penal incompatible con el principio de legalidad.

Por otra parte, la aparición de vehículos automatizados o dotados con sistemas de conducción autónoma plantea problemas específicos en torno a la culpabilidad y a la atribución de responsabilidad penal en caso de producirse resultados lesivos derivados de su uso. En estos casos, resulta insuficiente ceñir el término conducir únicamente al manejo físico de los mecanismos de dirección y control, pues adquiere especial relevancia el control efectivo del desplazamiento. Con todo, la constatación de ese criterio se topa con la opacidad tecnológica propia de algunos sistemas de IA y con la complejidad que introducen los niveles más elevados de automatización, razones por las que se dificulta la atribución de responsabilidad penal, sin incurrir en interpretaciones extensivas, y el ofrecer una respuesta definitiva y generalizable.

Igualmente, es imprescindible abordar la problemática de la tentativa en los delitos contra la seguridad vial, dado que la mayoría de estos se configuran como delitos de mera actividad y de peligro abstracto. En los primeros, la inadmisión tradicional de la tentativa se ha justificado por la inexistencia de una fase intermedia entre el inicio de la acción y la consumación, mientras que, en los segundos, la dificultad radica en la estrecha frontera entre el fundamento de la punición de la tentativa y el propio fundamento de los delitos de peligro abstracto. No obstante, esta postura merece ser revisada, habida cuenta de que, también la jurisprudencia, ha puesto de manifiesto la existencia de supuestos en los que el mero intento de conducir ya supone una peligrosidad objetiva para la seguridad vial, especialmente, cuando de la conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas y otras sustancias se trata.

De ahí la necesidad de establecer criterios normativos uniformes que permitan delimitar cuándo una conducta, aunque se trate de un simple acto preparatorio, adquiere relevancia penal como tentativa, evitando así interpretaciones extensivas contrarias al principio de legalidad. La incorporación de elementos objetivos —como la activación del motor, la ubicación del vehículo en la vía o la disposición del sujeto para iniciar la marcha— contribuiría a una mayor seguridad jurídica.

Por último, se sugiere armonizar la acción típica de conducir con los conceptos administrativos recogidos en la normativa en materia de seguridad vial, principalmente, la contenida en la LSV, RGCir y RGV, con el objetivo de evitar disonancias interpretativas. Esta armonización permitiría interpretar sistemáticamente los delitos contra la seguridad vial, particularmente, en lo relativo a los sujetos activos, los instrumentos típicos y los espacios de circulación.

En definitiva, los casos planteados revelan la necesidad de revisar y redefinir la acción típica de conducir, atendiendo a los desafíos que presenta la evolución tecnológica y la transformación de los medios de desplazamiento. La exclusión, casi automática, de ciertos supuestos como el empuje de vehículos que no tengan el motor encendido o el uso

de los VMP, evidencian una configuración normativa que, en muchos casos, no se corresponde con el riesgo real ni con la finalidad preventiva del Derecho penal, ni siquiera con la tónica tradicional adoptada por esta rama del ordenamiento jurídico en materia de seguridad vial. Por eso, se propone repensar este concepto, de modo que incorpore criterios funcionales y tecnológicos basados en el control efectivo del desplazamiento y en la potencialidad lesiva de la conducta, más allá del modelo clásico de tracción mecánica. Esta reconfiguración permitirá adaptar dogmáticamente los delitos contra la seguridad vial a la realidad social, consiguiéndose una protección más efectiva de la seguridad vial y, en consecuencia, de otros bienes jurídicos, como la vida y la integridad física.

5. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Acale Sánchez, M. (2002). Los delitos de mera actividad. *Revista de Derecho Penal y Criminología*, (10), 11-45.
- Amisano, M. (2025). Los retos del Derecho penal posmoderno: los coches autónomos y el sistema de faltas en el ordenamiento jurídico italiano. *Revista Penal*, (55), 31-44.
- Andrés Domínguez, A. C. (2020). Cuestión controvertida: los vehículos de movilidad personal, ¿instrumento típico de un delito contra la seguridad vial? *Estudios Penales y Criminológicos*, XL.
- Barbero Santos, M. (1973). Contribución al estudio de los delitos de peligro abstracto. *Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales*, (3), 487-498.
- Binding, K. (2009). La culpabilidad en Derecho penal. B de F.
- Blanco Cordero, I. (2025). Vehículos autónomos y responsabilidad penal: retos para la imputación de resultados lesivos. *Revista General de Derecho Penal*, (44).
- Cámara Arroyo, S., & Teijón Alcalá, M. (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*, 75(1), 205-301.
- Cerezo Mir, J. (2002). Los delitos de peligro abstracto en el ámbito del Derecho penal del riesgo. *Revista de Derecho Penal y Criminología*, (10), 47-72.
- Corcoy Bidasolo, M. (2024). Principio de culpabilidad. En particular: responsabilidad por el hecho y naturaleza del resultado. En M. Corcoy Bidasolo, V. (Dir.) Gómez Martín, J. C. Hortal Ibarra, & V. (Coords.) Valiente Ivañez (Eds.), *El principio de responsabilidad penal por el hecho* (pp. 17-27). Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado.
- García Arroyo, C. (2022). Sobre el concepto de bien jurídico. Especial consideración a los bienes jurídicos supraindividuales-institucionales. *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología (RECPC)*, (24-12), 1-45.

- Hefendehl, R. (2001). ¿Debe ocuparse el Derecho penal de riesgos futuros? Bienes jurídicos colectivos y delitos de peligro abstracto. *Anales de Derecho. Universidad de Murcia*, (19), 147-158.
- Hormazábal Malarée, H. (1991). *Bien jurídico y estado social y democrático de derecho*. PPU.
- Mayer, M. E. (2007). *Derecho penal. Parte general*. B de F.
- Miró Llinares, F. (2009). El “moderno” Derecho penal vial y la penalización de la conducción sin permiso. *InDret: Revista para el Análisis del Derecho*, (3), 1-54.
- Miró Llinares, F. (2020). Lo que queda (y debe quedar) del bien jurídico en Derecho penal. En J. L. González Cussac & J. León Alapont (Eds.), *Estudios jurídicos en memoria de la profesora doctora Elena Górriz Royo* (pp. 599-620). Tirant lo Blanch.
- Montoro González, L., Martí-Belda Bertolín, A., Lijarcio, I., Bosó, P., López, C., Viladrich i Castellanas, R., & Suárez Reyes, J. (2017). *Coche autónomo, seguridad vial y formación de conductores*.
- Muñoz Conde, F., & García Arán, M. (2022). *Derecho Penal. Parte General (11.a)*. Tirant lo Blanch.
- Orts Berenguer, E., & González Cussac, J. L. (2023). *Compendio de Derecho penal. Parte General (10.a)*. Tirant lo Blanch.
- Polaino Navarrete, M. (2019). Protección de bienes jurídicos y confirmación de la vigencia de la norma: ¿dos funciones excluyentes? En G. Jakobs, M. Polaino Navarrete, & M. Polaino-Orts (Eds.), *Bien jurídico, vigencia de la norma y daño social* (pp. 38-64). Ediciones Nueva Jurídica.
- Quintero Olivares, G. (2017). La robótica ante el Derecho penal: el vacío de respuesta jurídica ante las desviaciones incontroladas. *Revista Electrónica de Estudios Penales y de la Seguridad (REEPS)*, (1).
- Rodríguez Mourullo, G. (1966). *La omisión de socorro en el Código Penal*. Editorial Tecnos.
- Sola Reche, E. (2000). Fundamento de la punición de la tentativa y prototipo de lo injusto penal. *Anales de la Facultad de Derecho. Universidad de la Laguna*, (17), 309-336.
- Teijón Alcalá, M. (2024). El bien jurídico protegido en los delitos contra la seguridad vial: hacia un modelo de funcionalismo sistémico. *Logos: Revista Científica del Centro Universitario de la Guardia Civil*, (2), 303-324. Teijón Alcalá, M., & García Cuenca, L. (2024). La responsabilidad penal en los supuestos de accidentes provocados por vehículos de conducción autónoma.
- En M. Teijón Alcalá (Ed.), *El enjuiciamiento de la delincuencia vial: aspectos prácticos* (pp. 380-413). La Ley.

6. LEGISLACIÓN Y JURISPRUDENCIA

6.1. LEGISLACIÓN

6.1.1. Europea

Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte (DOUE núm. 207, de 6 de agosto de 2010).

Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre de 2019 relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 y (CE) n° 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 y (UE) 2015/166 de la Comisión (DOUE núm. 325, de 16 de diciembre de 2019).

Reglamento (UE) 2024/1689, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, por el que se establecen normas armonizadas en materia de inteligencia artificial y por el que se modifican Reglamentos (CE) n.º 300/2008, (UE) n.º 167/2013, (UE) n.º 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1139 y (UE) 2019/2144 y las Directivas 2014/90/UE, (UE) 2016/797 y (UE) 2020/1828 (DOUE núm. 1689, de 12 de julio de 2024).

6.1.2. Nacional

Real Orden de Carlos III, de 11 de junio de 1787 (Ley XVI del Título XIV, “Del uso de las sillas, manos, coches y literas”, del Libro VI de la Novísima Recopilación).

Ley de 9 de mayo de 1950, sobre uso y circulación de vehículos de motor (BOE núm. 130, de 10 de mayo de 1950).

Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal (BOE núm. 281 de 24 de noviembre de 1995).

Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos (BOE núm. 22, de 26 de enero de 1999).

Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (BOE núm. 306, de 23 de diciembre de 2003).

Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos y Seguridad Vial (BOE núm. 261, de 31 de octubre de 2015).

Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor y ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente (BOE núm. 53, de 2 de marzo de 2019).

Ley Orgánica 11/2022, de 13 de septiembre, de modificación del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor (BOE núm. 221, de 14 de septiembre de 2022).

Real Decreto 52/2026, de 28 de enero, por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos y el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, que lo aprueba, para regular el Registro de Vehículos Personales Ligeros (BOE núm. 27, de 30 de enero de 2026).

6.2. JURISPRUDENCIA

6.2.1. TC

STC (Sala Primera) núm. 44/1987, de 9 de abril (BOE núm. 107, de 5 de mayo de 1987).

STC (Pleno) núm. 105/1988, de 8 de junio (BOE núm. 152, de 25 de junio de 1988).

STC (Sala Primera) núm. 150/1989, de 25 de septiembre (BOE núm. 250, de 18 de octubre de 1989).

STC (Pleno) núm. 150/1991, de 4 de julio (BOE núm. 180, de 29 de julio de 1991).

STC (Sala Primera) núm. 246/1991, de 19 de diciembre (BOE núm. 13, de 15 de enero de 1992).

STC (Pleno) núm. 55/1996, de 28 de marzo (BOE núm. 102, de 27 de abril de 1996).

STC (Pleno) núm. 24/2004, de 24 de febrero (BOE núm. 74, de 26 de marzo de 2004).

STC (Pleno) núm. 59/2008, de 14 de mayo (BOE núm. 135, de 4 de junio de 2008).

6.2.2. TS

STS de 4 de enero de 1960 (TOL 4340754).

STS de 15 de diciembre de 1961 (TOL 4337578).

STS de 15 de octubre de 1968 (TOL 4277375).

STS (Sala de lo Penal, Sección 1ª) núm. 889/2003, de 13 de junio (TOL 4926579).

STS (Sala de lo Penal, Sección 1ª) núm. 428/2016, de 19 de mayo (ROJ STS 2273/2016).

STS (Sala de lo Penal, Sección 991ª) núm. 419/2017, de 8 de junio (ROJ STS 2351/2017).

STS (Sala de lo Penal) núm. 436/2017, de 15 de junio (ROJ STS 2421/2017).

STS (Sala de lo Penal, Sección 1ª) núm. 13/2018, de 16 de enero (RJ 2018\238).

STS (Sala de lo Penal, Sección Primera) núm. 48/2020, de 11 de febrero (ROJ STS 386/2020).

STS (Sala de lo Penal, Sección 991ª) núm. 120/2022, de 10 de febrero (ROJ STS 572/2022).

STS (Sala de lo Penal, Sección 1ª) núm. 893/2023, de 29 de noviembre (ROJ STS 5303/2023).

6.2.3. Audiencias Provinciales

SAP M (Sección 1ª) núm. 74/1999, de 5 de febrero (ROJ SAP M 1475/1999).

SAP TF (Sección 2ª) núm. 314/2001, de 23 de marzo (ROJ SAP TF 761/2001).

SAP TF (Sección Segunda) núm. 437/2010, de 25 de noviembre (ROJ SAP TF 2955/2010).

SAP M (Sección 2ª) núm. 293/2014, de 8 de mayo (ROJ SAP M 7026/2014).

SAP GI (Sección 4ª) núm. 690/2014, de 5 de diciembre (ROJ SAP GI 1190/2014).

SAP TF (Sección 2ª) núm. 174/2015, de 20 de abril (ROJ SAP TF 2253/2015).

SAP B (Sección 10ª) núm. 777/2016, de 15 de noviembre (ROJ SAP B 11782/2016).

SAP CA (Sección Cuarta) núm. 245/2018, de 19 de julio (ROJ SAP CA 1044/2018).