

Características, problemas dogmáticos e importancia práctica del derecho penal alemán de circulación vial

Lothar Kuhlen

Catedrático de Derecho penal
Universidad de Mannheim

Abstract*

La primer parte del artículo explica los tipos penales viales más importantes del Código Penal alemán. El tipo de peligro abstracto del § 316 (conducción en estado de ebriedad) reprime penalmente la conducción de un vehículo en el tránsito, cuando el conductor no está apto para conducir por el efecto de narcóticos. Si una grave infracción de tránsito causa un peligro para otras personas o cosas ajenas, entra en consideración el tipo de peligro concreto del § 315c (puesta en peligro del tráfico vial). Si se crea un peligro semejante a través de injerencias externas al tráfico, resulta pertinente el § 315b (injerencias peligrosas en el tráfico vial). El tipo de ataque rapaz a conductores (§ 316a) combina elementos de un delito patrimonial y de un delito del tránsito. Otro delito de peligro abstracto es el alejamiento no permitido del lugar del accidente (§ 142). Las sentencias más recientes sobre estos tipos muestran que los tribunales penales alemanes no sólo se esfuerzan por dar con una interpretación eficiente de la ley en la práctica, sino crecientemente también por tomar en cuenta las demandas constitucionales de la prohibición de la analogía y del mandato de precisión. La segunda parte del trabajo contiene informaciones sobre la importancia práctica de los tipos penales expuestos. La práctica sancionatoria en el derecho penal vial ha experimentado un cambio profundo en las últimas décadas. Sólo cincuenta años atrás, la pena de prisión era aún por lejos la sanción más frecuente; hoy domina la pena pecuniaria. La seguridad vial, como bien jurídico central del derecho penal vial, no se ha visto perjudicada por esta morigeración.

Der erste Teil des Beitrages erläutert die wichtigsten verkehrsstrafrechtlichen Tatbestände des deutschen StGB. Der abstrakte Gefährdungstatbestand des § 316 (Trunkenheit im Verkehr) stellt das Führen eines Fahrzeugs im Verkehr unter Strafe, wenn der Fahrzeugführer rauschmittelbedingt fahruntauglich ist. Verursacht ein gravierender Verkehrsverstoß im Straßenverkehr eine Gefahr für andere Personen oder fremde Sachen, kommt das konkrete Gefährdungsdelikt des § 315c (Gefährdung des Straßenverkehrs) in Frage. Wird eine solche Gefahr durch verkehrsfremde Eingriffe geschaffen, ist § 315b (gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr) einschlägig. Der Tatbestand des räuberischen Angriffs auf Kraftfahrer (§ 316a) vereint Elemente eines Vermögens- und eines Verkehrsdelikts. Ein abstraktes Gefährdungsdelikt ist wiederum das unerlaubte Entfernen von Unfallort (§ 142). Neuere Entscheidungen zu diesen Tatbeständen zeigen, dass die deutschen Strafgerichte nicht nur um eine praktisch effiziente Gesetzesauslegung bemüht sind, sondern zunehmend auch darum, den verfassungsrechtlichen Anforderungen des Analogieverbots und des Präzisierungsgebots Rechnung zu tragen.

Der zweite Teil des Beitrags enthält Informationen zur praktischen Bedeutung der erläuterten Tatbestände. Die Sanktionspraxis im Verkehrsstrafrecht hat in den letzten Jahrzehnten einen tiefgreifenden Wandel erfahren. Noch vor 50 Jahren war die Freiheitsstrafe die mit Abstand häufigste Sanktion, heute dominiert die Geldstrafe. Der Verkehrssicherheit, als dem zentralen Rechtsgut des Verkehrsstrafrechts, hat diese Milderung nicht geschadet.

The first part of the article covers the most important offences of traffic criminal law in the German Criminal Code (StGB). The offence of abstract endangerment of section 316 (driving while under the influence of drink or drugs) penalizes driving a vehicle in traffic when the driver is unfit to drive due to drug abuse. If a serious traffic violation entails a danger to other persons or foreign objects, the offence of section 315c (endangering road traffic), which requires a concrete endangerment, is to be considered. If such a danger is caused by a non-traffic related infringement, section 315b (dangerous disruption of road

* Título original: Grundzüge, dogmatische Probleme und praktische Bedeutung des deutschen Verkehrsstrafrechts. Traducción a cargo de Alberto Nanzer (Universidad de Buenos Aires).

traffic) is the relevant norm. The criminal offence of attacking a driver for the purpose of committing a robbery (section 316a) unites elements of an offence against property and such of a road traffic offence. Leaving the scene of an accident without cause (section 142) is, again, an offence of abstract endangerment. More recent verdicts covering these offences do not only show that German courts care about a practical and efficient interpretation of the law but increasingly about the requirements provided by the federal constitution, such as the prohibition of analogy and the requirement of judicial clarification of criminal law. The second part of the article contains information on the practical relevance of the criminal offences described. The practice of legal sanctions in traffic criminal law has been subject to profound changes in recent decades. Only 50 years ago, imprisonment was by far the most frequent sanction, unlike today where fine is the primary sanction. This mitigation has not done any harm to road safety as the core legal asset of traffic criminal law.

Titel: Grundzüge, dogmatische Probleme und praktische Bedeutung des deutschen Verkehrsstrafrechts.

Title: Main features, doctrinal problems and practical importance of the german traffic criminal law.

Palabras clave: delitos de tránsito, delitos de peligro, interpretación constitucional, política criminal, morigeración de sanciones.

Stichworte: Verkehrsdelikte, Gefährdungsdelikte, Verfassungskonforme Auslegung, Kriminalpolitik, Sanktionsmilderung

Keywords: traffic offences, offences of endangerment, constitutional interpretation, criminal policy, mitigation of sanctions.

Sumario

1. Introducción

2. Los tipos más importantes del derecho penal vial alemán

2.1. Conducción en estado de embriaguez (§ 316 StGB)

2.2. Puesta en peligro del tráfico vial (§ 315c StGB)

2.3. La actio libera in causa en los §§ 316 y 315c StGB

2.4. Intromisiones peligrosas en el tránsito vial (§ 315b StGB)

2.5. Agresión rapaz a conductores (§ 316a StGB)

2.6. Alejamiento no permitido del lugar del accidente (§ 142 StGB)

3. Sobre la importancia práctica del derecho penal del tránsito

3.1. Condenas y cifra negra

3.2. Sanciones

3.3. Seguridad vial y prevención general

4. Bibliografía

1. Introducción

El derecho penal vial es de gran importancia práctica en Alemania. Por otra parte, plantea una multiplicidad de difíciles problemas. Una conferencia de 45 minutos sólo puede presentar esta materia compleja en sus rasgos fundamentales.

Mi exposición se divide en dos segmentos. En el primero quiero presentar los *tipos penales más importantes* y explicarlos mediante casos ilustrativos. Con ello quisiera esbozar algunos *problemas fundamentales* de estos tipos. A esto pertenece, por ejemplo, la problemática de la *actio libera in causa*, así como cuestiones que plantean las distintas formas de *delitos de peligro*, es decir, de un grupo de delitos de importancia considerable y controvertida para el derecho penal moderno, en el cual –partiendo del derecho penal vial– se han esparcido como una “mancha de aceite”.¹ Dado que los problemas penales, a su vez, tienen en la actualidad siempre una dimensión *constitucional*², me referiré en especial a nuevos desarrollos jurisprudenciales que toman en consideración esta dimensión en la interpretación de los tipos.

En la segunda parte de mi conferencia ofreceré en pocas palabras algunos datos sobre la *importancia práctica* del derecho penal vial. En ello incluiré la práctica sancionatoria, así como cuestiones político-criminales.

2. Los tipos más importantes del derecho penal vial alemán

A continuación, se tratarán los tipos *penales específicamente viales* del Código Penal (StGB). Debido a su importancia superlativa me limito aquí al *tránsito vial*.³ No me referiré a tipos penales viales regulados fuera del StGB, tales como el § 21 de la Ley de Tránsito Vial (StVG), que conmina con pena el conducir sin registro, ni tampoco a los tipos de homicidio y lesiones imprudentes (§§ 222, 229)⁴, que, en razón de su formulación general, no pertenecen al derecho penal vial específico.

En el derecho alemán, la *pena* no es la única sanción para las infracciones de tránsito. Hay por el contrario una serie de infracciones reglamentarias menos graves, configuradas como meras *contravenciones* y conminadas con *multa*.⁵ Estas contravenciones viales tampoco serán tematizadas en lo que sigue.

¹ Así la conocida expresión de LACKNER, *Das konkrete Gefährdungsdelikt im Verkehrsrecht*, 1967, pp. 1 y s.

² KUHLEN, «Anmerkungen zum Verhältnis von Strafrecht und Verfassungsrecht», en DA COSTA ANDRADE et. al. (eds.), *Estudos em homenagem ao Prof. Doutor Jorge de Figueiredo Dias*, t. I, 2009, pp. 401 y ss.

³ De esta manera, quedan sin ser examinadas las normas concernientes a puestas en peligro del tráfico ferroviario, fluvial y aéreo (tales como los §§ 315, 315c StGB).

⁴ Los parágrafos sin indicación legal son los del Código Penal alemán.

⁵ Ésta es impuesta en un procedimiento administrativo que, no obstante, puede ser reconducido a un proceso judicial mediante recurso del afectado.

2.1. Conducción en estado de embriaguez (§ 316 StGB)

a) La prescripción del § 316, muy importante desde el punto de vista práctico⁶, existe desde 1964.⁷ Según ella, se hace punible quien condujere un vehículo en el tránsito pese a no estar en condiciones de hacerlo, como consecuencia del consumo de bebidas alcohólicas o de otros medios embriagantes. Punible es la comisión dolosa e imprudente.⁸ El tipo objetivo está estructurado de modo sumamente sencillo. La *acción*, es decir, el *conducir un vehículo en el tránsito*, debe efectivizarse en estado de *ineptitud para conducir*, inducida por narcóticos.

No debe producirse un resultado escindible de la conducta, se trata por tanto de un liso y llano delito de actividad.⁹ El bien jurídico protegido es la seguridad vial pública.¹⁰ Por eso, está descartado un consentimiento justificante por parte de intervinientes individuales en el tránsito. Dado que no es necesaria una lesión del cuerpo, la vida o la propiedad o, inclusive, la producción de un peligro concreto de lesión correspondiente, se trata de un *delito de peligro abstracto*.¹¹

b) La *acción* no plantea problemas interpretativos dignos de mención.¹² Más interesante resulta el elemento del tipo *ineptitud para conducir*. Su comprobación requiere en principio la prueba, a realizar en el caso concreto, de que el conductor del vehículo no estaba en condiciones de controlarlo con seguridad.¹³ La prueba de esta *ineptitud para conducir relativa* se realiza en razón de signos probatorios concretos en el marco de una apreciación general omnicompreensiva de las circunstancias del caso. Indicios son por ej. la cantidad de sustancias estupefacientes consumidas, peculiaridades en la forma de conducir (tales como la conducción en zigzag) o dificultades de coordinación (caminar inseguro, problemas en el habla o similares).

c) Junto con ello, la jurisprudencia ha desarrollado especialmente para el *alcohol al volante* el concepto de *ineptitud para conducir absoluta*. Es absolutamente inepto para conducir aquél cuya concentración de alcohol en sangre (CAS) al momento del hecho excede un *valor límite determinado*. Éste ha sido fijado por el Tribunal Supremo Federal (BGH) para automovilistas primero en 1,5 ‰¹⁴, luego en 1,3 ‰.¹⁵ En 1990 fue reducido para todo conductor de

⁶ Véase los datos sobre persecución penal y cifra negra de KÖNIG, «§§ 315b, 316» en LAUFHÜTTE/RISSING-VAN SAAN/TIEDEMANN (eds.), *Leipziger Kommentar zum StGB*, t. XI, 12ª ed., 2008, § 316, nm. 1. Sobre la práctica sancionatoria, KÖNIG, en *LK*, t. XI, 12ª ed., 2008, § 316, nm. 233 y ss.

⁷ KÖNIG, en *LK*, t. XI, 12ª ed., 2008, § 316, Génesis.

⁸ La amenaza penal es benigna: pena privativa de la libertad de hasta un año o multa.

⁹ Se trata aquí casi en primera línea de la seguridad del tráfico vial público; junto con ello, también de la del tráfico ferroviario, fluvial y aéreo. Véase STERNBERG-LIEBEN/HECKER, «§ 316», en SCHÖNKE/SCHRÖDER, *Strafgesetzbuch Kommentar*, 28ª ed., 2010, § 316, nm. 1; JESCHECK/WEIGEND, *Lehrbuch des Strafrechts Allgemeiner Teil (AT)*, 5ª ed., 1996, p. 263.

¹⁰ LACKNER/KÜHL, *StGB*, 27ª ed., 2011, § 316, nm. 1.

¹¹ LACKNER/KÜHL, *StGB*, 27ª ed., 2011, § 316, nm. 1; Véase JESCHECK/WEIGEND, *AT*, 5ª ed., 1996, pp. 263 y ss.

¹² Lógicamente, también se presentan aquí cuestiones controvertidas aisladas, por ejemplo la de si se “conduce” ya un automóvil cuando se lo empuja para poner a continuación en marcha el motor. Véase al respecto STERNBERG-LIEBEN/HECKER, en SCHÖNKE/SCHRÖDER, *StGB*, § 316, nm. 19 y s.

¹³ Al respecto, con numerosas referencias adicionales, STERNBERG-LIEBEN/HECKER, en SCHÖNKE/SCHRÖDER, *StGB*, 28ª ed., 2010, § 316, nm. 12.

¹⁴ BGHSt, t. 5, p. 168; t. 19, p. 243 (todavía respecto del § 315a en su versión anterior).

¹⁵ BGHSt, t. 21, p. 157.

automotores¹⁶ a 1,1 ‰.¹⁷ Si se alcanza este valor límite al momento del hecho¹⁸, la ineptitud para conducir se constata *forzosamente* y no es posible una excepción o contraprueba. Justamente aquí reside lo “absoluto” de esta forma de ineptitud para conducir.

La determinación de la ineptitud absoluta para conducir se encuentra estrechamente ligada al estado de las ciencias empíricas. Por un lado, la *constatación* de un valor límite dado se apoya en investigaciones empíricas sobre la seguridad en el manejo de automovilistas alcoholizados. Por el otro, la *aplicación* del concepto de la ineptitud absoluta para conducir remite a ciertos procesos científico-naturales sobre la medición de la concentración alcohólica en la sangre.¹⁹ Para el consumo de hachís o heroína, por ejemplo, no se ha logrado hasta el momento fundar científicamente un valor límite absoluto de ineptitud al volante, ni desarrollar procesos de medición pertinentes. En el caso de otros estupefacientes distintos del alcohol se mantiene por consiguiente la necesidad de demostrar la ineptitud relativa para conducir.²⁰

Es palpable que la idea de la ineptitud absoluta para conducir ostenta grandes ventajas para la prueba de los presupuestos típicos del § 316 y, con ello, para la práctica de la persecución penal. Por eso mismo, las *objeciones jurídicas* que se han hecho valer contra esta concepción no han podido imponerse y tampoco cabe esperar tal cosa en el futuro. De todas maneras, estas objeciones deben ser mencionadas.

(1) La idea de ineptitud absoluta para conducir determina que el § 316 se convierta en este aspecto en un *delito de peligro abstracto en sentido clásico*. Considerado en su totalidad, por cierto, el tipo no presupone un peligro concreto y es, en este sentido, un delito de peligro abstracto. Pero en la medida en que se trate de la ineptitud relativa para conducir, la peligrosidad abstracta debe ser comprobada por quien *aplica el derecho*, algo característico de los *delitos de idoneidad*.²¹ En la ineptitud absoluta para conducir, un juicio tal es innecesario, basta la comprobación de que al conducir fue transgredido el valor límite de la concentración de alcohol en sangre (CAS).

¹⁶ Acerca de valores límite divergentes para motociclistas y ciclistas, Véase BGHSt, t. 22, p. 352; t. 25, p. 360; t. 30, p. 251.

¹⁷ BGHSt, t. 37, p. 89.

¹⁸ O si es alcanzado más tarde, luego del fin de la reabsorción, producto del alcohol consumido antes del viaje (BGHSt, t. 25, p. 251).

¹⁹ Véase al respecto, STERNBERG-LIEBEN/HECKER, en SCHÖNKE/SCHRÖDER, *StGB*, 28ª ed., 2010, § 316, con referencias adicionales. Los procedimientos para la comprobación de una *concentración alcohólica en la respiración* no son reconocidos en la actualidad a fin de determinar la ineptitud absoluta para conducir en el derecho penal vial, a diferencia del derecho contravencional vial, donde la propia ley prescribe que actúa en contravención según el § 24 de la Ley de Tránsito Vial, “quien conduce un automóvil en el tránsito vial pese a tener 0,25 mg/l o más de alcohol en el aire espirado, o 0,5 g/l o más de alcohol en la sangre, o una cantidad de alcohol en el cuerpo que desencadene una concentración alcohólica sanguínea o respiratoria semejante” (§ 24a de la Ley de Tránsito Vial). Véase Al respecto, STERNBERG-LIEBEN/HECKER, en SCHÖNKE/SCHRÖDER, *StGB*, 28ª ed., 2010, § 316, nm. 15.

²⁰ A su vez, resta la sanción como contravención según el § 24 de la Ley de Tránsito Vial que, además de una multa, también comprende como regla una prohibición para conducir, cuya duración se determina reglamentariamente de acuerdo al catálogo de multas (Bkat), y va desde un mes (para el primer hecho) hasta tres meses (en caso de reincidentes); Bkat n° 241. Véase Al respecto, KRUMM, «Bußgeldverfahren nach Drogenfahrt», *NJW*, 2011, vol. 64, núm. 18, pp. 1259, 1261.

²¹ Es decir, un tipo determinado de delitos de peligro abstracto en sentido amplio, que también son denominados delitos de peligro “abstracto-concreto”. Al respecto, KUHLEN, «Rechtsgüter und neuartige Deliktstypen», en VON HIRSCH/SEELMANN/WOHLERS (eds.), *Mediating Principles. Begrenzungsprinzipien bei der Strafbegründung*, 2006, pp. 148, 155 y s.

Por esta razón, en la medida en que la aceptación de una embriaguez al volante se apoye en la ineptitud absoluta para conducir, el tipo se hace pasible de las objeciones que en general se esgrimen contra los delitos de peligro abstracto en sentido clásico.²² Es dable pensar que una conducción en estado de embriaguez típica sea completamente inocua en el caso concreto, tal como cuando un conductor experimentado y bebedor de vino recorre de noche el breve trayecto entre el restaurante y su casa por las calles desiertas de un suburbio alemán con una concentración alcohólica en sangre de 1,2^o/∞. Para tales acciones aisladas no peligrosas, son ponderadas, respecto de otros tipos de peligro abstracto como el incendio grave, excepciones a la punibilidad.²³ En el § 316 no pueden admitirse semejantes excepciones porque ello pondría en riesgo la utilidad práctica de la idea de ineptitud absoluta para conducir. En mi opinión, esto es aceptable toda vez que este delito de peligro abstracto está conminado sólo con una pena bastante leve.

(2) Un problema ulterior resulta de que con la fijación de un valor límite preciso para la ineptitud absoluta para conducir es la *jurisprudencia*, y no el *legislador*, la que traza el límite entre la conducta punible y la impune. Nadie discutirá que constituye un acto de producción y no de aplicación del derecho cuando el legislador define un tipo con ayuda de un límite “por mil” fijo, tal como lo ha hecho por ejemplo en el § 24a de la Ley de Tránsito Vial (StVG).²⁴ Ello no cambia cuando una fijación semejante es realizada por un tribunal. Si la jurisprudencia interviene de esta forma como un legislador, surge la cuestión de si ella no está sujeta del mismo modo que él a la *prohibición de la retroactividad*, como manifestación del principio de legalidad.²⁵

Tomemos como ejemplo el viaje en automóvil de un conductor con una concentración alcohólica en sangre de 1,0^o/∞. Si el valor límite de 1,1^o/∞ se reduce por el BGH a 0,9^o/∞ *después* de ese viaje, cabe preguntarse si es determinante el nuevo o el viejo valor. La opinión mayoritaria se basa en un caso semejante en el valor nuevo. Esto se funda en que la *ley penal* decisiva, ciertamente, no ha sido modificada. Si bien esto es correcto, el *derecho penal concretizado judicialmente*, importante para la orientación del ciudadano, ha sido no obstante alterado. En línea con una parte de la literatura, ello habla a favor de extender la prohibición de la retroactividad también a modificaciones gravosas de una jurisprudencia consolidada²⁶; en el caso del ejemplo, por consiguiente, acudir al valor límite antiguo.

²² Véase al respecto, HEINE, «Comentario preliminar a los §§ 306 y ss», en SCHÖNKE/SCHRÖDER, *StGB*, 28^a ed., 2010, nm. 3a - 4a.

²³ Véase HEINE, «Comentario preliminar a los §§ 306 y ss», en SCHÖNKE/SCHRÖDER, *StGB*, 28^a ed., 2010, § 306a, nm. 2 (reducción teleológica del tipo).

²⁴ Según el cual actúa en contravención quien conduce un automóvil en el tránsito vial pese a tener 0,5 ‰ o más de alcohol en la sangre.

²⁵ Art. 103, inc. 2^o de la Ley Fundamental (GG); § 1 StGB.

²⁶ Véase PUPPE, *Strafrecht Allgemeiner Teil im Spiegel der Rechtsprechung*, 2^a ed., 2011, § 19, nm. 31, con referencias adicionales; así como la sentencia fundamental del BVerfG del 23 de junio de 2010 (NJW 2010, p. 3209, con nota de KUHLEN, JR 2011, p. 246).

2.2. Puesta en peligro del tráfico vial (§ 315c StGB)

a) Otro tipo importante en la práctica del derecho penal vial es la *puesta en peligro del tráfico vial* (§ 315c StGB). La *acción* puede consistir nuevamente en que el autor conduzca un vehículo en el tráfico vial pese a ser inepto para ello.²⁷ Al mismo tiempo, entran especialmente en consideración infracciones de tránsito peligrosas, los “siete pecados capitales” en el tráfico vial. Entre ellos cuentan por ejemplo el desconocimiento de la prioridad de paso, el adelantamiento incorrecto o la conducción demasiado veloz en lugares mal señalizados.²⁸

Punible no es solamente quien actúa y ocasiona el peligro dolosamente (§ 315c, inc. 1º StGB), sino también quien actúa dolosamente y ocasiona el peligro imprudentemente (§ 315c, inc. 3º, ap. 1 StGB)²⁹, así como quien realiza el tipo imprudentemente en su totalidad (§ 315c, inc. 3º, ap. 2 StGB).³⁰ El bien jurídico protegido es también aquí, según la opinión mayoritaria, la seguridad vial pública, de modo que, una vez más, no es posible un consentimiento justificante.³¹

b) La acción debe poner en peligro “el cuerpo o la vida de otra persona o cosas ajenas de valor relevante”.³² Es necesario un *peligro concreto* para los bienes jurídicos respectivos.³³ Como delito de peligro, el § 315c no prevé por cierto la lesión de otras personas ni el daño de cosas ajenas. Si se llega a eso, no obstante, ha sobrevenido también un peligro concreto³⁴ y, de ese modo³⁵, se ha realizado el tipo. Mientras que estos casos predominan en la práctica³⁶, resultan dogmáticamente más interesantes aquellos en los cuales *no* se llega a un *accidente*, habida cuenta de que su resolución depende de cómo se entienda el *concepto de peligro concreto*.

Un peligro tal existe cuando amenaza una lesión del bien jurídico y sólo depende de la casualidad que ella se produzca o no.³⁷ La presencia de un *acompañante* no resulta aún suficiente para ello³⁸, del mismo modo que la conducción en zigzag.³⁹ Es menester más bien que se haya originado una situación crítica en la cual “casi se hubiera llegado a un accidente”. Éste es el caso por ejemplo cuando un accidente pudo ser evitado mediante una frenada total o el esquivar de un

²⁷ La ineptitud para conducir fruto de la embriaguez se determina según las mismas reglas que en el § 316.

²⁸ Estas infracciones deben suceder además “groseramente en contra de las reglas de tránsito y de forma desaprensiva”.

²⁹ Esa es la forma más frecuente de realización del tipo.

³⁰ Un ejemplo es la conducción en estado de embriaguez imprudente (§ 316, inc. 2º), en la que con motivo de un error derivado del alcohol se produce un accidente.

³¹ En relación con esta cuestión controvertida, v. LACKNER/KÜHL, *StGB*, 27ª ed., 2011, § 315c, nm. 1, 32.

³² Aquí debe ser decisivo, según una interpretación legal restrictiva del BGH, el daño concreto inminente (y no el valor de la cosa puesta en peligro). La praxis presupone esto último a partir de los € 750. Véase BGH, NStZ 2011, p. 215 y s. (a diferencia del § 69, inc. 2º, ap. 3º, donde se exigen € 1.300 para los importantes daños por la fuga del accidente [algo que comprende también, por ejemplo, costos de rescate y remolque]).

³³ Es decir, para la salud, la vida o la propiedad.

³⁴ Como estadio necesario previo a la lesión.

³⁵ En caso de una acción correspondiente.

³⁶ Véase los datos de las estadísticas de la persecución penal de los años 1970-2006 en König, *LK*, § 315c, nm. 1.

³⁷ Véase al respecto HERZOG, «§§ 315b, 315c, 316a», en KINDHÄUSER/NEUMANN/PAEFFGEN (eds.), *Nomos-Kommentar zum StGB (NK)*, 3ª ed., 2010, § 315c, nm. 16, con referencias adicionales.

³⁸ De otro criterio aún, OLG Celle, NStE Nr. 13 zu § 315c StGB; sin decisión en BGH, NStZ 1989, p. 320; correctamente ahora en BayObLG, NJW 1990, p. 133; BGH, NStZ 1996, p. 83 con nota aprobatoria de BERZ.

³⁹ BGH, NStZ 1996, p. 83, con nota aprobatoria de BERZ.

peatón. La necesidad de un “*casi accidente*”, si bien deja a los tribunales cierto margen de maniobra⁴⁰, ofrece no obstante una pauta viable para la evaluación de la mayoría de los casos.

2.3. La *actio libera in causa* en los §§ 316 y 315c StGB

En la conducción en estado de ebriedad –peligrosa tanto abstracta como concretamente– ocurre que el conductor no solamente excede el valor límite de 1,1 ‰, sino que ha bebido tanto que, fruto de la embriaguez, es *incapaz de culpabilidad* en el recorrido. Una incapacidad de culpabilidad por alcohol se evalúa en la práctica respecto de valores de concentración alcohólica en sangre a partir de 3 ‰.⁴¹ Se presenta entonces el interrogante de si queda excluido un castigo por falta de culpabilidad o si la punibilidad no puede derivarse de la idea de *actio libera in causa*. Ésta consiste en que el autor no debe beneficiarse cuando él se ha colocado a sí mismo de modo reprochable en un estado de “no libertad”.

Esto es sustancialmente evidente. Sin embargo, en el derecho alemán existe el problema de que el § 20 no contiene ninguna regla correspondiente, sino que excluye la culpabilidad cuando el autor es incapaz de culpabilidad en la “comisión del hecho”.⁴² En la discusión mantenida desde hace tiempo sobre la *actio libera in causa* han sido desarrolladas diversas construcciones dogmáticas que deberían permitir, no obstante, punir ya según el derecho vigente por el delito respectivo incluso a quien es incapaz de culpabilidad en la comisión del delito, cuando ha provocado ese estado imputablemente.

El BGH ha dado una respuesta negativa a tales intentos para los delitos de tránsito en una sentencia fundamental del año 1996.⁴³ El tribunal lo fundamenta con la *prohibición de analogía*. Se prohíbe hacer una *excepción* de la necesidad de culpabilidad existente al momento de comisión del hecho.⁴⁴ Asimismo, frente a delitos *ligados a conductas*, tales como la conducción en estado de ebriedad, se excluye la suposición de que la *acción* ha sido *iniciada* ya en el estado de capacidad de culpabilidad.⁴⁵ En efecto, no puede decirse que quien se embriaga en una taberna conduce ya un automotor o incluso apenas que intenta hacerlo. El BGH rechaza también⁴⁶, en mi opinión

⁴⁰ Sobre todo en relación con las exigencias probatorias. Véase al respecto OLG Düsseldorf (muy restrictivo), así como (correctamente, menos riguroso) OLG Frankfurt am Main, NZV 1994, p. 365; BGH, NSTZ 1996, p. 83.

⁴¹ Sin embargo, no se trata aquí de un valor límite fijo. Véase al respecto, FISCHER, *StGB Kommentar*, 58ª ed., 2011, § 20, nm. 20 y s.

⁴² Una consideración de la culpabilidad previa contiene en cambio el § 35 Abs. 1, según el cual se descarta un estado de necesidad disculpante, en la medida en que puede serle exigido al autor aceptar el peligro porque él “mismo lo ha ocasionado”.

⁴³ BGHSt t. 42, p. 235.

⁴⁴ A favor de lo cual se manifiestan los partidarios del *modelo de la excepción de la actio libera in causa*.

⁴⁵ Ésta es la construcción de la *doctrina del adelantamiento*.

⁴⁶ Porque nada se muestra a favor de “que el código penal haya querido entender el concepto –empleado indistintamente en el § 16, inc. 1º; § 16, inc. 2º; § 17, primera oración; y § 20– en un sentido más amplio en el § 20 que en aquellas otras normas” (BGHSt, t. 42, pp. 235, 240).

correctamente, la aceptación de que en el § 20 el concepto de comisión del hecho comprende excepcionalmente ya la fase preparatoria *pretípica*.⁴⁷

La jurisprudencia más reciente no trae aparejada la impunidad⁴⁸, pues se mantiene la posibilidad de un castigo por *embriaguez absoluta* (§ 323a). De acuerdo con esto, es punible incluso la *autoembriaguez*, si bien solamente cuando en la borrachera sea cometido un hecho antijurídico⁴⁹ respecto del cual el autor no pueda ser castigado en razón de la incapacidad de culpabilidad derivada del alcohol.⁵⁰ Esto hace tolerable en la práctica la estricta observancia de la prohibición de analogía por parte de la jurisprudencia.⁵¹ El tipo de embriaguez total, *por su parte*, es pasible no obstante de considerables objeciones constitucionales, toda vez que se basa en el presupuesto de que la mera autoembriaguez (realizada dolosa o imprudentemente) resulta ya merecedora de pena. Sin embargo, eso es difícilmente argüible para los numerosos casos en los que alguien se embriaga *sin* que ello conduzca a la comisión de hechos punibles.⁵²

2.4. Intromisiones peligrosas en el tránsito vial (§ 315b StGB)

a) Al igual que el § 315c, el § 315b contiene también un delito de peligro concreto. La acción consiste en que el autor:

- 1.) destruya, dañe o remueva instalaciones o vehículos,
- 2.) disponga obstáculos o
- 3.) realice una intromisión similar igualmente peligrosa.

Se trata típicamente de intromisiones en el tránsito a realizar desde afuera, es decir *externas al tránsito*.⁵³ Ejemplos son el recorte de la potencia de frenado de un auto (n° 1) o la colocación de grandes piedras sobre la calle (n° 2). El hecho de que el n° 3 pueda satisfacerse con una “intromisión similar igualmente peligrosa” es cuestionado por cierto como violación de la

⁴⁷ Así el *modelo de la extensión*, representado verbigracia por STRENG, «Der neue Streit um die „actio libera in causa“», JZ, núm. 14, 1994, pp. 709, 711.

⁴⁸ A saber, incluso cuando no se presentan heridos. Si resultan personas heridas o fallecidas, esto también puede encuadrarse, según la opinión del BGH, como homicidio o lesión corporal imprudente; Véase BGHSt, t. 42, pp. 235, 236 y s.

⁴⁹ Por ejemplo, un hecho de acuerdo con el § 316 o el 315c.

⁵⁰ O porque ella no pueda ser descartada.

⁵¹ Véase por ejemplo KÖNIG, en LAUFHÜTTE/RISSING-VAN SAAN/TIEDEMANN (eds.), *Leipziger Kommentar zum StGB*, t. XI, 12ª ed., 2008, § 315c, nm. 68; § 316, nm. 230.

⁵² Tampoco la configuración legal del § 323a se corresponde con este presupuesto. Tanto el igual tratamiento de la autoembriaguez dolosa y culposa, como la limitación de la pena mediante la pena del hecho cometido en estado de embriaguez demuestran, más bien, que, para el legislador, con el § 323a se trata en definitiva también del castigo del hecho seguido de la ebriedad.

⁵³ Mientras que el § 315c comprende infracciones internas, esto es, ocurridas dentro del tránsito vial.

prohibición de la analogía.⁵⁴ No obstante, dado que la propia ley lleva a cabo este ensanchamiento, no hay una analogía prohibida ni resulta lesionado el mandato de certeza.⁵⁵

La acción debe, del mismo modo que en el § 315c, provocar un *peligro concreto* para el cuerpo, la vida o las cosas ajenas. Además, debe afectar la *seguridad del tránsito vial*.⁵⁶ También en el § 315b, junto con la comisión dolosa en general (inc. 1º), es punible la causación imprudente del peligro mediante una acción dolosa (inc. 4º), así como la comisión puramente imprudente (inc. 5º). Las conminaciones penales son en parte más elevadas que en el § 315c.⁵⁷

b) Sólo en casos excepcionales el § 315b comprende puestas en peligro que resultan de la *participación* en el tránsito vial. Esto es importante en la práctica, porque el § 315c delimita estrechamente el círculo de las infracciones de tránsito *internas*.⁵⁸ Debe considerarse además que, con la referencia a “intromisiones similares igualmente peligrosas” (nº 3), el § 315b erige un presupuesto de la punibilidad apenas determinado legalmente. En tales casos, la *jurisprudencia* está obligada, a través de la interpretación restrictiva y precisa de la ley, a ocuparse de la *determinación* del derecho penal, proporcionada incompletamente por el legislador.⁵⁹ Por lo tanto, no toda infracción de tránsito suficientemente *peligrosa* puede ser subsumida en el § 315b.⁶⁰

Correctamente, por tanto, es rechazada una intromisión en el tránsito vial cuando los conductores, en razón de un error de manejo, conducen en el carril equivocado de una autopista (“*conductor fantasma*”), no obstante la peligrosidad de esta conducta.⁶¹ Tampoco es considerado como intromisión el “*auto-surf*”, en el cual, preponderantemente los jóvenes, ensayan si pueden mantenerse o no sobre el techo de un vehículo en movimiento.⁶² Incluso la *frenada brusca* de un

⁵⁴ Véase al respecto HERZOG, en KINDHÄUSER/NEUMANN/PAEFFGEN (eds.), NK, 3ª ed., 2010, § 315b, nm. 12.

⁵⁵ Véase KUHLEN, «Zum Verhältnis von Bestimmtheitsgrundsatz und Analogieverbot», en DANNECKER et. al. (ed.), *Festschrift für Harro Otto*, 2007, pp. 89, 97 y s.; HERZOG, en KINDHÄUSER/NEUMANN/PAEFFGEN (eds.), NK, 3ª ed., 2010, § 315b, nm. 12.

⁵⁶ Por eso, a diferencia del § 315c, se trata según la opinión mayoritaria de un tipo de tres niveles (KÖNIG, en LAUFHÜTTE/RISSING-VAN SAAN/TIEDEMANN (eds.), LK, t. XI, 12ª ed., 2008, § 315b, nm. 2, § 315, nm 2, 47). En contra, por ejemplo, DENCKER, «Zur Tatbestandsstruktur des § 315b», en GRIESBAUM et. al. (ed.), *Festschrift für Kay Nehm*, 2006, pp. 373, 375 y ss.

⁵⁷ La amenaza penal para el delito doloso puro (§ 315b, inc. 1º; § 315c, inc. 1º) es ciertamente la misma: pena de prisión de hasta cinco años o multa. Sólo el § 315b contiene en cambio un tipo calificado que, como tipo de crimen (§ 12, inc. 1º), conmina con pena de prisión de uno a diez años. Él se configura, por ejemplo, cuando el autor actúa con la intención de provocar un siniestro, de posibilitar u ocultar otro hecho punible, así como cuando mediante el hecho se causa un grave daño a la salud (§§ 315b, inc. 3º; 315, inc. 3º). Incluso para la combinación dolo-imprudencia es más dura la amenaza penal del § 315b (pena de prisión de hasta tres años o multa) que la del § 315c (pena de prisión de hasta dos años o multa).

⁵⁸ Infracciones de tránsito concretamente peligrosas (dejando de lado el caso de ineptitud para conducir provocada por embriaguez) son comprendidas por el § 315c sólo cuando se trata de uno de los “siete pecados capitales” en el tránsito vial. Esto no debe ser disimulado mediante la subsunción de otras infracciones de tránsito en el § 315b, inc. 1º, ap. 3. Sobre este “efecto bloqueador” del § 315c, Véase BGHSt, t. 48, pp. 233, 23; BARNICKEL, «§ 315b», en HEFENDEHL/HOHMANN (eds.), *Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch(MK)*, t. 4, 1ª ed., 2006, § 315b, nm. 13.

⁵⁹ Sobre este *mandato de precisión*, v. BVerfG, NJW 2010, 3209, con nota de KUHLEN, JR 2011, p. 246.

⁶⁰ Pese a que, objetivamente, esto sería por completo conjeturable.

⁶¹ De modo que los “recorridos fantasma” sólo son punibles según el § 315c, inc. 1º, ap. 2 y s., cuando no tengan como consecuencia la lesión o la muerte de otras personas, o se realicen con dolo de lesión (tentativa).

⁶² Véase OLG Düsseldorf, NVZ 1998, p. 105. Esta conducta, por lo demás, tampoco cumple como tal los presupuestos del § 315c, de modo que no interesa a la polémica cuestión de si la puesta en peligro del tránsito vial es justificada por el consentimiento de quien está concretamente en peligro (aquí, pues, del “*surfer*”). Sobre esta

*acompañante temeroso*⁶³ o el avance riesgoso hacia un *control policial* de un *delincuente* que huye⁶⁴ pueden entenderse aún como *participación* viciosa en el tránsito vial y por lo tanto no resultan, pese a su peligrosidad, subsumidas sin más en el § 315b.

No obstante, conductas que externamente lucen como participación en el tránsito vial, pueden ser en verdad intromisiones en el tráfico; así, pues, cuando el conductor de modo consciente emplea su vehículo inapropiadamente, en un actitud perjudicial a la circulación.⁶⁵ La jurisprudencia acepta una semejante *intromisión interna perjudicial al tránsito*, por ejemplo, cuando un automovilista avanza hacia una persona con la *intención* de arrollarla y lesionarla, o también de obligarla a detenerse o desviarse; o cuando él ocasiona intencionalmente un accidente para percibir a continuación la prestación del seguro.⁶⁶ Se puede criticar esta jurisprudencia por hacer depender la delimitación del tipo de *presupuestos subjetivos* (intención, actitud desfavorable al tránsito). En mi opinión, no obstante, ella merece aprobación pues el vehículo en estos casos ya no es utilizado para la participación en el tránsito, sino que –de forma análoga al disparo a un auto en movimiento⁶⁷– es interpuesto como medio para la *perturbación* de la circulación.⁶⁸

La jurisprudencia más reciente, por lo demás, efectúa una restricción ulterior. A la introducción inapropiada y consciente de un vehículo en una actitud perjudicial al tránsito, debe sumarse que éste sea introducido al menos con *dolo eventual de daño*, por ejemplo como arma o instrumento dañino.⁶⁹ De acuerdo con esto, no se presenta una intromisión interna incompatible con el tránsito cuando un conductor avanza sobre un policía para posibilitar su huída, confiando en que el funcionario se hará a un lado a tiempo.⁷⁰ Esta limitación adicional se halla en discusión⁷¹ y se hace acreedora por cierto de considerables objeciones⁷²; sin embargo, esta cuestión de detalle no modifica el hecho de que la jurisprudencia se esfuerza con acierto en pos de una interpretación restrictiva del § 315b, inc. 1º, ap. 3, para así satisfacer el “efecto bloqueador” del § 315c.⁷³

cuestión (desestimada por la opinión mayoritaria), Véase LACKNER/KÜHL, *StGB Kommentar*, 27ª ed., 2011, § 315c, nm. 32, con referencias adicionales.

⁶³ Véase al respecto OLG Hamm, JA 2001, p. 22.

⁶⁴ Al respecto, BGH, NSTZ-RR 1997, p. 261.

⁶⁵ Al respecto, con referencias adicionales, LACKNER/KÜHL, *StGB Kommentar*, 27ª ed., 2011, § 315b, nm. 4.

⁶⁶ Sobre este y otros ejemplos, LACKNER/KÜHL, *StGB Kommentar*, 27ª ed., 2011, § 315b, nm. 4.

⁶⁷ BGHSt, t. 25, p. 306.

⁶⁸ Por lo cual resulta aleatorio si es empleado uno otro medio.

⁶⁹ Así, BGHSt, t. 48, pp. 233, 236 y ss.; BGH, NSTZ 2010, p. 391.

⁷⁰ BGHSt, t. 48, pp. 233, 237: en relación con la lesión del funcionario, sólo está dado en tal sentido el dolo de puesta en peligro, mas no el necesario dolo de lesión.

⁷¹ Véase las referencias en LACKNER/KÜHL, *StGB Kommentar*, 27ª ed., 2011, § 315b, nm. 4, así como, recientemente, en KÖNIG, «Zum Ende des Fortbewegungszwecks beim verkehrsfreudlichen Inneneingriff», en GEISLER et. al. (ed.), *Festschrift für Klaus Geppert*, 2011, pp. 259, 263 y ss.

⁷² Así, ella no es necesaria en absoluto para la solución de algunos casos de huídas policiales porque la participación en el tránsito se encuentra aquí de todas formas en primer plano, con lo cual queda excluido el § 315b (de la antigua jurisprudencia, Véase por ejemplo BGH, NSTZ-RR 1997, pp. 261 y s.). En otros casos de conducta desconsiderada, tal como la marcha arbitraria hacia otras personas con el fin de obligarlas a detenerse o hacerse a un lado, la limitación explicada premia la conducta desaprensiva. Además, ella hace depender, sin necesidad, la aplicación del § 315b de la difícilmente acreditable *representación* del autor (*¿confiaba* o no en que no ocurriría ninguna lesión?) y, con ello, de la destreza del defensor. En definitiva, ella es difícilmente conciliable con el hecho de que para el *tipo subjetivo* del § 315b (así como en el § 315c) basta, según las reglas generales, el dolo eventual en relación con el *peligro* presupuesto en el tipo objetivo.

⁷³ BGHSt, t. 48, pp. 233, 237.

En esta línea restrictiva se ubica también que, incluso ante la configuración de todos los presupuestos mencionados hasta ahora, son aceptados *casos de bagatela* del tipo, habida cuenta de que se exige una “acción grosera de cierta importancia”.⁷⁴ Una actuación grave semejante se ha desestimado en el caso del “*caminante de la calzada*”, es decir, de una persona que había utilizado repetidamente como peatón una calle de varios carriles en Múnich para manifestarse en favor de su objetivo de una ciudad libre de autos. Si bien el caminante de la calzada interpuso el propio cuerpo⁷⁵ inapropiadamente de forma consciente, esto es, como medio para la perturbación del tránsito vial⁷⁶, el BGH valoró esto “sólo” como una “obstaculización accidental” insuficiente.⁷⁷

c) El § 315b presupone que la acción *perjudique la seguridad del tránsito vial*. Con ello se alude a la seguridad del tránsito vial *público*.⁷⁸ Ella resulta afectada cuando es puesta en peligro *de modo abstracto*, es decir, “cuando se vuelve evidentemente más probable el comienzo de una situación de peligro para otros participantes en el tránsito”.⁷⁹

La seguridad vial pública *no* es puesta en peligro cuando la acción tiene lugar fuera del ámbito de tránsito público y conduce allí a un peligro concreto; o sea, por ejemplo, ante el daño de un auto en un terreno privado que tiene como consecuencia un accidente allí, puesto que no existe entonces ni siquiera un peligro de lesión abstracto para *otros* eventuales participantes en el tránsito. Según la opinión mayoritaria, lo mismo vale cuando la acción riesgosa parte del ámbito de tránsito público, pero sólo conduce a un peligro fuera de él.⁸⁰ También en el comienzo de un peligro concreto dentro del ámbito de circulación pública puede faltar una puesta en peligro de la seguridad del tránsito, así en caso de un accidente provocado de común acuerdo con un auto que estaciona⁸¹, de mera puesta en peligro de acompañantes⁸² o de disparos dirigidos a un automóvil en movimiento.⁸³

Con frecuencia, por ejemplo cuando se coloca un obstáculo en la calzada, la acción pone en peligro *en primer término* (abstractamente) la seguridad vial y *a continuación* (concretamente) el cuerpo, la vida o la propiedad ajena. Es discutible si esta *secuencia temporal* resulta forzosa. El

⁷⁴ Así, BGHSt, t. 41, p. 231.

⁷⁵ Algo en principio suficiente (BGHSt, t. 41, pp. 231, 234 y ss.).

⁷⁶ Los automovilistas fueron forzados a reducir su velocidad y a esquivar al peatón.

⁷⁷ BGHSt, t. 41, pp. 231, 237 y s., indicando que no se originaron esperas prolongadas para los conductores. Aun cuando esto hubiera sido diferente, no obstante, al transeúnte de la carretera le hubiera faltado a juicio del BGH la intención necesaria de “presentar” el suceso del tránsito como una intromisión, toda vez que ni siquiera tenía el dolo eventual de puesta en peligro (BGHSt, t. 41, pp. 231, 239 y s.).

⁷⁸ LACKNER/KÜHL, *StGB, StGB Kommentar*, 27ª ed., 2011, § 315c nm. 2.

⁷⁹ Tal la opinión mayoritaria. Véase ERNEMANN, «§ 315b» en SATZGER/SCHMITT/WIDMAIER (eds.), *StGB Kommentar*, 1ª ed., 2009, § 315b, nm. 8.

⁸⁰ Así en una tentativa de homicidio con un automóvil que, partiendo de una vía pública, se emprende respecto de una víctima ubicada al costado de la calzada (BGH, StGB § 315b, inc. 1º, ap. 3º, tránsito vial 2). Véase ERNEMANN, en SATZGER/SCHMITT/WIDMAIER, *StGB*, 1ª ed., 2009, § 315b, nm. 9, así como BARNICKEL, «§ 315b», en Hefendehl/Hohmann (eds.), *Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch*, t. 4, 1ª ed., 2006, § 315b, nm. 12.

⁸¹ Para obtener a continuación las prestaciones del seguro. Véase BGH, NStZ-RR, 1999, p. 120.

⁸² Véase BGH, NStZ 1991, p. 183; BGH, NStZ 1992, p. 233. También aquí fueron provocados accidentes intencionalmente.

⁸³ Así, BGH NStZ 2009, p. 100 (con nota de OBERMANN) en un caso donde los disparos no redujeron ni la operatividad del vehículo ni la capacidad de manejo del conductor.

BGH ha rechazado esto en una sentencia reciente.⁸⁴ Allí, para revertir un poco el aburrimiento que experimentaban en su vida, unas personas arrojaron piedras desde un puente de autopista a los autos que transitaban debajo. Esto condujo a accidentes con daños materiales y en parte también personales. El peligro concreto para los conductores y acompañantes afectados comenzó aquí *simultáneamente* con la puesta en peligro de la seguridad vial.

Esto, no obstante, no se opone a la aplicación del § 315b, pues la acción, como lo exige la ley, pone en peligro *ambos*, es decir, la seguridad en el tránsito y los bienes individuales protegidos cuerpo, vida o propiedad. Si estas puestas en peligro (más o menos evidentes) se desmiembran temporalmente o emergen simultáneamente, es indiferente de acuerdo con el bien protegido del § 315b.⁸⁵ Tampoco el enunciado de la ley fuerza otra decisión.⁸⁶

d) Al igual que el § 315c, el § 315b presupone la aparición de un *peligro concreto*. Y al igual que allí, la jurisprudencia se esfuerza también aquí en procurar una interpretación restrictiva que separe nítidamente el delito de peligro concreto del de peligro abstracto. Como ejemplo puede servir un caso que, en sus diferentes variantes, ha ocupado a la jurisprudencia frecuentemente. Aquí, el autor corta los frenos de un automóvil; el conductor arranca luego con el vehículo y, más tarde o más temprano, advierte que los frenos no funcionan.

En un caso respecto del cual el BGH tuvo que pronunciarse en 1984, el conductor, desde un estacionamiento, se unió al tránsito vial urbano, en el cual advirtió al instante que los frenos estaban averiados. Hizo detener el auto, que todavía marchaba lentamente, sin que sucediera nada. Resultaba dudoso, si el deterioro del vehículo (nro. 1) había conducido ya a un peligro concreto. El BGH contestó esto afirmativamente, toda vez que, desde la perspectiva del autor, dependía sólo de la casualidad que, producto de los frenos deficientes, se suscitara un accidente con daños materiales o personales. Esto, seguramente defendible, no es sin embargo convincente, puesto que no ha sucedido aquí una *situación crítica*, en la que casi se hubiera arribado a un accidente.⁸⁷

Por ello, en un caso más reciente sobre el *poder de frenado*, el BGH ha *negado* correctamente el acaecimiento de un peligro concreto, pese a que la defectuosidad de los frenos recién fue advertida después de varios cientos de metros, cuando el conductor quiso detenerse frente a un semáforo (algo que logró con el freno de mano). Dado que no se encontraba cerca un peatón ni otro auto, no se originó una situación crítica y, por lo tanto, no se realizó el tipo del § 315b.⁸⁸

⁸⁴ BGHSt, t. 48, pp. 119, 122 y ss.; aprobada por ej. por BERZ, «Comentario a la sentencia publicada en BGHSt, t. 48, pp. 119 ss.», NZV, 2003, p. 198; rechazada por ejemplo por KÖNIG, «Comentario a la sentencia publicada en BGHSt», t. 48, pp. 119 ss., JR, 2003, p. 255.

⁸⁵ Es decir “la seguridad del tránsito vial que –sin la necesidad de un peligro común– comprende la protección de bienes jurídicos individuales como la vida, la salud e importantes objetos de valor” (BGHSt, t. 48, pp. 119, 123).

⁸⁶ Lo único forzoso es que la *acción* ocurra primero, pues *de esta manera* deben ser provocados el perjuicio a la seguridad vial y el peligro concreto.

⁸⁷ Tal como se exige en el § 315c para el peligro concreto y como resulta también necesario para el § 315b (Véase BGH, NSTZ-RR 1997, pp. 261 y s.).

⁸⁸ Con lo cual queda únicamente una *tentativa* según los §§ 315b, incs. 1° y 2°, y 23, que, de todas maneras, prevé que el autor no solamente haya dañado el vehículo dolosamente, sino también que haya actuado al menos con

2.5. Agresión rapaz a conductores (§ 316a StGB)

El tipo de la agresión rapaz a conductores comprende asimismo *intromisiones* externas al tránsito vial. El tipo objetivo presupone una agresión a la integridad física, la vida o la libertad de decisión del conductor de un automóvil o de un acompañante, en la cual sean aprovechadas las particulares condiciones del tránsito vial. Este ataque debe tener lugar dolosamente y con la *intención* de cometer un robo, un hurto violento o una extorsión. El § 316a reúne con ello elementos de un delito patrimonial y de un delito de tránsito; según la opinión mayoritaria, sirve tanto a la protección del tránsito como a la del patrimonio contra el cual se dirige el hecho intencional violento.⁸⁹ La amenaza penal –pena privativa de libertad de entre 5 y 15 años⁹⁰– es de las más severas del Código Penal. De todas maneras, los casos de menor gravedad pueden ser castigados de forma más leve.⁹¹

La moderación conectada con esto se vuelve clara en su perspectiva histórica. Originariamente, el tipo introducido en 1938 determinaba la *pena de muerte* para el que con intención rapaz *emboscare un auto*.⁹² Luego de la caída del “Tercer Reich”, esto fue derogado como ley específicamente nacionalsocialista en el año 1947. El nuevo § 316a, introducido en 1952, preveía, junto con la posibilidad de penas privativas de la libertad temporales⁹³, la prisión perpetua para casos especialmente graves.⁹⁴ Si bien, en comparación con ello, la regulación actual es más benigna, se trata empero de una de una norma muy severa, cuya necesidad político-criminal es materia de discusión.⁹⁵

En relación con los delitos masivos del tránsito vial tratados hasta ahora, el § 316a es de importancia cuantitativamente secundaria.⁹⁶ El caso de aplicación más frecuente lo constituyen ataques (habitualmente armados) a *taxistas* con el fin de hacerse con sus ingresos. La mayoría de

dolo eventual de puesta en peligro. Restrictivamente ya BGH, VRS 1989, p. 192, en otro caso sobre el funcionamiento de los frenos.

⁸⁹ Al respecto, con referencias adicionales, SOWADA, «§ 316a», en LAUFHÜTTE/RISSING-VAN SAAN/TIEDEMANN (eds.), *Leipziger Kommentar zum StGB*, t. 11, 12ª ed., 2008, § 316a, nm. 7, indicando una concepción contraria, que considera al delito como una forma calificada del robo por el modo especial de comisión. Pero esto último no es conciliable ni con las ideas del legislador, ni con la posición de la norma en el párrafo sobre los hechos punibles generalmente peligrosos, ni con la elevada amenaza penal.

⁹⁰ § 316a, inc. 1º, en conexión con el § 38, inc. 2º.

⁹¹ Con pena privativa de la libertad de uno a diez años (§ 316a, inc. 2º).

⁹² Esto valía retroactivamente al 1º de enero de 1936. Véase SOWADA, en LAUFHÜTTE/RISSING-VAN SAAN/TIEDEMANN (eds.), *LK*, t. 11, 12ª ed., 2008, § 316a, Génesis I.

⁹³ Reclusión no menor a cinco años.

⁹⁴ A saber, reclusión perpetua. El § 316a, inc. 2º (en su versión anterior) permitía una morigeración de la pena únicamente en casos de desistimiento. Véase SOWADA, en LAUFHÜTTE/RISSING-VAN SAAN/TIEDEMANN (eds.), *LK*, t. 11, 12ª ed., 2008, § 316a, Génesis II.

⁹⁵ De todas maneras, en la última modificación del § 316a (mediante la sexta ley de reforma del derecho penal, del año 1998) fue propuesto por el *Bundesrat* reducir la pena mínima del § 316a, inc. 1º a tres años de prisión. El legislador, sin embargo, no lo respaldó. Véase al respecto SOWADA, en LAUFHÜTTE/RISSING-VAN SAAN/TIEDEMANN (eds.), *LK*, t. 11, 12ª ed., 2008, § 316a, Génesis III; HERZOG, en KINDHÄUSER/NEUMANN/PAEFFGEN (eds.), *NK*, 3ª ed., 2010, § 316a, nm. 2.

⁹⁶ Véase los datos en SANDER, «§ 316a», en HEFENDEHL/HOHMANN (eds.), *Münchener Kommentar zum StGB*, Band 4, 1ª ed., 2006, nm. 4.

los casos puede caracterizarse adecuadamente incluso sin el 316a como robo o extorsión violenta.⁹⁷ Esto fundamenta ciertamente dudas acerca de si el tipo es realmente necesario.

La jurisprudencia no se formula, naturalmente, estas preguntas político-criminales. Sin embargo, desde hace algunos años, ella interpreta el tipo más estrictamente que antes. Si bien esto se basa prioritariamente en las exigencias constitucionales del principio de legalidad, se corresponde también con el escepticismo en relación con la rigurosa regulación del § 316a. Como prueba de la nueva jurisprudencia para el § 316a, quisiera presentar al menos una sentencia del BGH, a saber, la sentencia fundamental del año 2003.⁹⁸

Aquí, los cuatro acusados quisieron viajar a su casa en un taxi por la noche después de una fiesta. Durante el viaje, se pusieron de acuerdo en que asaltarían al taxista y le quitarían su dinero. Consiguientemente, indicaron como destino del viaje un estacionamiento junto a un lago ubicado en un lugar aislado. El conductor se detuvo allí y apagó el motor del vehículo. Cuando quiso encender las luces internas para hacer las cuentas, uno de los acusados tomó su brazo y lo presionó hacia abajo, mientras los otros le quitaban el dinero. Luego se fueron caminando con el dinero.

En cualquier caso, esto constituyó un robo cometido en coautoría.⁹⁹ Dudoso es si, además, fue realizado el tipo del § 316a. Según la jurisprudencia *anterior*, tal cosa debía ser aceptada, puesto que los autores se pusieron de acuerdo en ruso sobre el robo planeado, algo que el conductor del taxi no comprendió. Ellos ocultaron planificadamente su intención rapaz frente al conductor, lo que según la jurisprudencia anterior bastaba para una *agresión a la libertad de decisión*. El BGH rechaza esta jurisprudencia, del mismo modo que ya previamente la literatura, y demanda para una agresión a la libertad de decisión el empleo de *medios de coacción*.¹⁰⁰ Esto merece aprobación, ya que una agresión recién es “perpetrada” cuando la libertad de decisión del conductor resulta menoscabada. Este menoscabo, empero, fue solamente *preparado* por el acuerdo de los acusados entre sí.¹⁰¹

Sin embargo, un ataque a la libertad de decisión del conductor del taxi fue cometido cuando uno de los acusados agarró su brazo y lo presionó hacia abajo. Es discutible si este ataque posterior se dirigió todavía contra el “conductor de un automóvil”, puesto que el conductor había detenido el taxi al final del viaje y apagado el motor. La jurisprudencia había afirmado anteriormente el § 316a en reiteradas ocasiones, incluso cuando el ataque tuvo lugar luego del descenso del auto por parte del conductor.¹⁰² El BGH, por el contrario, acepta ahora que la agresión de los acusados ya no se dirige contra el *conductor* del taxi, ya que sólo conduce un vehículo “quien comienza a

⁹⁷ Sobre todo porque la pena mínima del § 316a, inc. 1° es por lo general rebajada (SANDER, en HEFENDEHL/HOHMANN (eds.), *MK*, Band 4, 1ª ed., 2006, § 316a, nm. 4).

⁹⁸ BGHSt, t. 49, p. 8.

⁹⁹ Que debe ser penado, según los §§ 249, inc. 1° y 38, inc. 2°, con pena privativa de la libertad de un año como mínimo y quince años como máximo.

¹⁰⁰ BGHSt, t. 48, pp. 8, 12. Medios de coacción son no obstante sólo la violencia y la amenaza con un mal considerable (§ 240); no, en cambio, la artimaña o el engaño.

¹⁰¹ Así, correctamente, BGHSt, t. 49, pp. 8, 12 y s.

¹⁰² Véase por ejemplo BGHSt, t. 5, p. 280: procede el § 316a pese a la distancia de cien metros entre el conductor y el auto; BGHSt, t. 33, p. 378: no hay ataque rapaz al conductor de un automóvil en caso de una distancia de 155 metros entre el lugar del hecho y el auto.

poner el automóvil en movimiento, quien lo mantiene en movimiento o quien en general está ocupado con la marcha del vehículo y/o con la resolución de acontecimientos del tránsito".¹⁰³

Esto vale todavía para una *detención producida por el tráfico*, por ejemplo frente a un semáforo en rojo, pero no aquí, donde el viaje en taxi había concluido y el motor había sido apagado. Es decir, el ataque ya no valía más para el conductor de un automóvil; el tipo objetivo no fue realizado.¹⁰⁴ La concepción del BGH ha conducido a un cambio jurisprudencial fundamental¹⁰⁵ y ha encontrado amplia aprobación en la literatura¹⁰⁶, toda vez que satisface mejor que la jurisprudencia anterior el tenor de la ley y no conduce a problemáticas lagunas en la punibilidad.¹⁰⁷

2.6. Alejamiento no permitido del lugar del accidente (§ 142 StGB)

El último tipo del que he de ocuparme es el alejamiento no permitido del lugar del accidente (§ 142). Él no protege la seguridad vial¹⁰⁸, sino exclusivamente el interés privado de los participantes en el accidente en la realización de sus pretensiones civiles.¹⁰⁹ Se trata de un delito de peligro abstracto.¹¹⁰ Además, la huída del accidente es un puro delito doloso, junto con un delito especial, puesto que sólo pueden ser autores¹¹¹ los participantes en el accidente.¹¹² La amenaza penal es comparativamente baja.¹¹³

b) El § 142, inc. 1º, a examinar prioritariamente, presupone que un interviniente, una vez ocurrido el accidente, *se aleja del lugar en violación de sus deberes*. Si en el lugar del accidente se encuentran presentes personas a identificar, corresponde a los participantes del accidente el *deber*, establecido en detalle en el ap. 1º, *de posibilitar las identificaciones*. Él debe pues facilitar la comprobación de su persona, su vehículo y el modo de participación, en beneficio de otros intervinientes en el accidente perjudicados por él, a través de su presencia y de la indicación de estar involucrado en

¹⁰³ BGHSt, t. 49, pp. 8, 14.

¹⁰⁴ También es desestimada la tentativa de un hecho punible según el § 316a (que podría resultar del hecho de que los acusados actuaron con el dolo eventual de ejecutar su hecho con el motor del taxi aún marchando), toda vez que los acusados no tenían entre manos aprovechar en su ataque las condiciones del tránsito (BGHSt, t. 49, pp. 8, 15 y s.).

¹⁰⁵ Ver también BGHSt., t. 50, p. 169; t. 52, p. 44.

¹⁰⁶ Véase SOWADA, en LAUFHÜTTE/RISSING-VAN SAAN/TIEDEMANN (eds.), LK, t. 11, 12ª ed., 2008, § 316a, nm. 10 y ss., con referencias adicionales.

¹⁰⁷ Para el caso descrito, basta absolutamente con la escala penal del robo (§ 249, inc. 1º: pena privativa de la libertad de uno a quince años). Si en el robo se emplean armas o instrumentos peligrosos, se incurre también sin el § 316a en una pena de prisión de cinco a quince años (§ 250, inc. 2º).

¹⁰⁸ Tal como los tipos comentados hasta ahora.

¹⁰⁹ Véase GEPPERT, «§ 142», en LAUFHÜTTE/RISSING-VAN SAAN/TIEDEMANN (eds.), LK, t. 5, 12ª ed., 2009, § 142, nm. 1, 3.

¹¹⁰ GEPPERT, en LAUFHÜTTE/RISSING-VAN SAAN/TIEDEMANN (eds.), LK, t. 5, 12ª ed., 2009, § 142, nm. 1.

¹¹¹ Esto trae como consecuencia ciertas lagunas en la punibilidad, por ejemplo allí donde, después de un accidente no percibido claramente, el acompañante desciende, mira, reconoce el accidente y a continuación hace creer al conductor que no ha sucedido nada. Si éste abandona seguidamente el lugar del hecho de buena fe, resulta tan poco punible según el § 142 como el acompañante (que no es participante del accidente y por lo tanto tampoco puede ser autor mediato).

¹¹² Véase al respecto la definición legal en el § 142, inc. 5º.

¹¹³ Pena de prisión de hasta tres años o multa (§ 142, inc. 1º).

el accidente. Si abandona el lugar del accidente sin haber cumplido este deber, se hace pasible de pena según el § 142, inc. 1º, ap. 1º.

Si en el lugar del accidente no se encuentra presente ninguna persona individualizable, cabe al partícipe el *deber de espera*, estipulado en el ap. 2º. Así, debe aguardar un tiempo prudencial, según las circunstancias, que alguien acuda dispuesto a practicar las comprobaciones. Si abandona el lugar del accidente sin haber cumplido el deber de espera, se vuelve punible según el § 142, inc. 1º, ap. 2º.

La determinación más detallada de estos deberes suscita muchas cuestiones particulares que no han de ventilarse aquí. Los *casos estándar* de huída del accidente son sencillos. Un automovilista daña al adelantarse un vehículo ajeno y continúa viaje: § 142, inc. 1º, ap. 1º. En el estacionamiento de un lugar boscoso, un automovilista daña un auto allí aparcado. No hay otras personas presentes; sin esperar su llegada, el automovilista abandona el estacionamiento: § 142, inc. 1º, ap. 2º.

c) El partícipe de un accidente que se aleja del lugar sin facilitar las identificaciones necesarias, no es punible según el § 142, inc. 1º (ap. 2º) cuando ha satisfecho su *deber de espera*. Sin embargo, le corresponde el deber de *posibilitar* las identificaciones sin demora *posteriormente*. Si incumple esa obligación, se hace pasible de pena según el § 142, inc. 2º, ap. 1º. Así, por caso, si el automovilista de nuestro ejemplo anterior aguarda media hora en el estacionamiento del bosque, tiene permitido abandonarlo¹¹⁴, pero debe a continuación hacer posible las identificaciones, verbigracia, avisando a la policía o al titular del vehículo.

Del mismo modo, es impune según el § 142, inc. 1º (ap. 1º), quien abandona el lugar del accidente sin haber facilitado las identificaciones, aunque *justificada* o *inculpablemente*; por ejemplo, para ocuparse primero del tratamiento médico de un herido.¹¹⁵ No obstante, también él está obligado subsiguientemente a posibilitar las identificaciones necesarias, y resulta punible según el § 142, inc. 2º, ap. 2º cuando omite tal cosa.

d) Contra el § 142 se esgrimen *objeciones constitucionales* por *dos motivos*. Por un lado, se duda de la suficiente *determinación* de la norma, especialmente de la muy imprecisa formulación del deber de espera en el inc. 1º, ap. 1º¹¹⁶, pues ¿qué significa, por ejemplo, en nuestro caso del estacionamiento en el bosque, que el partícipe del accidente debe esperar “un tiempo adecuado según las circunstancias”? Frente a una abolladura en el guardabarros ¿equivale esto a 10 minutos, media hora o una hora entera? ¿Puede *reducirse* el lapso dejando una tarjeta personal sujeta en el limpiaparabrisas? Todo esto no se encuentra predefinido por la ley y, por ello, se dice que el § 142 se encuentra “gravemente en el límite de la indeterminación constitucional”.¹¹⁷

¹¹⁴ De esta manera, por tanto, no se hace pasible de pena según el § 142, inc. 1º.

¹¹⁵ Abandono justificado del lugar del accidente mediante estado de necesidad (§ 34).

¹¹⁶ Junto con ello, la descripción oscura del deber de facilitación posterior de las identificaciones de los incs. 2º y 3º, en el cual queda abierto si al participante en el accidente le quedan otros caminos aparte de los mencionados en la ley (la información a la policía o a los legitimados originariamente para la identificación).

¹¹⁷ Así, GEPPERT, en LAUFHÜTTE/RISSING-VAN SAAN/TIEDEMANN (eds.), *LK*, t. 5, 12ª ed., 2009, §142, nm. 62.

Ello no obstante, en definitiva, se lo considera en mayor parte como suficientemente determinado. En mi opinión, esto también es correcto, toda vez que difícilmente sea posible una delimitación objetivamente evidente y precisa en general. Además, la indeterminación resulta tolerable en la medida en que la jurisprudencia *concretice* el tipo casuísticamente y proceda de forma *restrictiva*. Lo último, por ejemplo, tiene como consecuencia que, al dejarse una tarjeta personal en el vehículo dañado, el tiempo de espera se reduce considerablemente.¹¹⁸

Como ejemplo de una interpretación restrictiva del § 142 vale la pena mencionar un caso que ha sido muy discutido en los últimos años. Un automóvil ocasiona un accidente sin percatarse de ello¹¹⁹, continúa viaje y se detiene minutos después en una estación de servicio. Allí se anuncia del accidente previo y, acto seguido, abandona la gasolinera sin posibilitar las identificaciones.

Los tribunales penales condenaban antiguamente tales casos por el § 142. El inc. 1º era ciertamente inaplicable, puesto que el automovilista se había alejado del *lugar del accidente* de forma no dolosa¹²⁰; la *estación de servicio*, de la cual él se alejó dolosamente, ya no pertenecía en cambio al lugar del accidente. Sin embargo, se aplicaba el § 142, inc. 2º, ap. 1º, toda vez que el alejamiento no doloso del lugar del accidente era considerado como “justificado o disculpado”.¹²¹ Si bien el dolo, de acuerdo con la *dogmática penal* actual, es un elemento del tipo y no de la antijuridicidad o la culpabilidad, la formulación legal no se correspondía a juicio del BGH con este uso lingüístico “dogmático-formal”. Resultaba no obstante compatible con el “sentido literal natural”, “subsumir” también en la ley “aquellos casos en los cuales los partícipes del accidente se han alejado del lugar sin saber de él”.¹²²

En la literatura esto ha sido repetidamente criticado como una violación de la *prohibición de la analogía*, en razón de que la interpretación del BGH no sólo se apartaría del uso lingüístico de la dogmática penal, sino también porque incluso quienes no son juristas evitarían considerar la conducta no dolosa como caso de acción justificada o disculpada. En el año 2007, también el BVerfG se ha adherido a esta concepción, de modo que la cuestión se halla en adelante prácticamente aclarada.¹²³ El conductor de nuestro caso, por consiguiente, no se ha hecho punible por alejamiento no permitido del lugar del accidente.¹²⁴

¹¹⁸ En detalle al respecto, GEPPERT, en LAUFHÜTTE/RISSING-VAN SAAN/TIEDEMANN (eds.), *LK*, t. 5, 12ª ed., 2009, § 142, nm. 111, 116.

¹¹⁹ O, pese a percatarse del accidente, ello no puede serle acreditado.

¹²⁰ Es decir, desconociendo el accidente.

¹²¹ BGHSt, t. 28, pp. 129, 132 y ss.

¹²² BGHSt, t. 28, pp. 129, 132 y s. Acerca de la jurisprudencia discordante que precedió a esta sentencia, Véase GEPPERT, en LAUFHÜTTE/RISSING-VAN SAAN/TIEDEMANN (eds.), *LK*, t. 5, 12ª ed., 2009, § 142, nm. 132 y s.

¹²³ BVerfG, NJW 2007, p. 1666. Véase al respecto SIMON, «Anmerkung zu BVerfG, Beschluss vom 19.3.2007 – 2 BvR2273/06», NJW, 2007, núm. 23, pp. 1666; GEPPERT, «Anmerkung zum Beschluss des BVerfG vom 19.3.2007 – 2 BvR2273/06», DAR, 2007, núm. 2, p. 380; MITSCH, «Die verfassungskonforme Anwendung des § 142 Abs. 2 Nr. 2 StGB», NZV, 2008, núm. 5, pp. 217; JAHN, «Vorsatzloses Sich-Entfernen vom Unfallort», JuS, 2007, núm. 7, pp. 689; BRÜNING, «Die Strafbarkeit gem. § 142 StGB wegen unvorsätzlichen Entfernens vom Unfallort», ZIS, 2007, núm. 9, p. 137; KÜPER, «Verfassungswidrige und verfassungskonforme Auslegung des § 142 StGB», NStZ, 2008, núm. 11, pp. 597.

¹²⁴ Ello toda vez que, en contra de una indicación cuanto menos equívoca en la sentencia del BVerfG, debe sostenerse –junto con BGHSt, t. 28, p. 129– que en tales casos también queda excluido el § 142, inc. 1º, dado que al *lugar del accidente* sólo pertenece el ámbito espacial cercano al sitio real del accidente. Véase al respecto, GEPPERT,

e) Constitucionalmente problemático, además, resulta si el § 142 es conciliable con el principio de *autofavorecimiento impune*.¹²⁵ En muchos casos, la provocación de un accidente de tránsito se halla vinculada con una conducta punible. El interés público en la persecución de esos hechos punibles no debe perseguirse forzando al autor con una amenaza penal para que se autoincrimine.¹²⁶ Esto, empero, no conduce según la opinión mayoritaria a la inconstitucionalidad del § 142, sino únicamente a la necesidad de una *interpretación restrictiva* de los deberes de colaboración de los partícipes en el accidente, en especial del deber de facilitar las identificaciones necesarias (inc. 1º, ap. 1º).¹²⁷

En particular, hay algunas cuestiones discutidas aquí, por ejemplo los casos en los cuales un partícipe del accidente *engaña* a los interesados en la identificación. La literatura lo considera parcialmente impune, cuando por ejemplo el partícipe en el accidente da datos personales falsos y de esta manera motiva que el engañado abandone el lugar del accidente en primer lugar.¹²⁸ La opinión mayoritaria, a mi juicio con acierto, lo juzga de otro modo y se inclina aquí por la punibilidad¹²⁹, toda vez que del principio de autofavorecimiento impune no se desprende un derecho de lesionar mediante engaño activo el interés de otros en la identificación.¹³⁰

f) Desde 1998, la ley toma en cuenta la idea del autofavorecimiento impune adicionalmente a través de una regla del *arrepentimiento activo*. De acuerdo con el inc. 4º, el tribunal puede morigerar la pena o prescindir de ella, cuando el partícipe en el accidente¹³¹ facilitare luego las identificaciones dentro del día posterior al accidente. Presupuesto para ello es que se trate de un accidente fuera del tráfico rodado, que sólo tenga como consecuencia un daño material exiguo. Se piensa sobre todo en daños al aparcar o desaparcar que ascienden hasta € 1.500.¹³²

La regla vale en general, aunque debe constituir un estímulo especial para autores cuya huída del accidente tuvo lugar para ocultar un *hecho punible* relacionado con el accidente, sobre todo la alcoholización en la provocación del accidente. En la práctica, sin embargo, el arrepentimiento

en LAUFHÜTTE/RISSING-VAN SAAN/TIEDEMANN (eds.), *LK*, t. 5, 12ª ed., 2009, § 142, nm. 135 b (con referencias adicionales), así como, recientemente, BGH, StV 2011, p. 160.

¹²⁵ *Nemo tenetur se ipsum accusare*.

¹²⁶ Fundamentalmente, BVerfGE, t. 16, p. 191.

¹²⁷ En detalle al respecto, GEPPERT, en LAUFHÜTTE/RISSING-VAN SAAN/TIEDEMANN (eds.), *LK*, t. 5, 12ª ed., 2009, § 142, nm. 63 y ss.

¹²⁸ Habida cuenta de que luego quien engaña tendría permitido alejarse también sin violar el deber de facilitar las identificaciones; así, SCHILD, «§ 142», en Kindhäuser/Neumann/Paeffgen (eds.), *Nomos Kommentar zum StGB*, 3ª ed., 2009, § 142, nm. 96.

¹²⁹ Algo que se basa en parte en el § 142, inc. 1º, ap. 1º; en parte en el § 142, inc. 2º. Véase al respecto, GEPPERT, en LAUFHÜTTE/RISSING-VAN SAAN/TIEDEMANN (eds.), *LK*, t. 5, 12ª ed., 2009, § 142, nm. 86 y ss.

¹³⁰ Asimismo, GEPPERT, en LAUFHÜTTE/RISSING-VAN SAAN/TIEDEMANN (eds.), *LK*, t. 5, 12ª ed., 2009, § 142, nm. 90 y ss.

¹³¹ Después de haber realizado el tipo del § 142, inc. 1º o inc. 2º.

¹³² Véase GEPPERT, en LAUFHÜTTE/RISSING-VAN SAAN/TIEDEMANN (eds.), *LK*, t. 5, 12ª ed., 2009, § 142, nm. 202. Es discutible si también corresponde al tráfico detenido cuando un vehículo daña al pasar a un auto que estaciona. A favor de ello cuenta que también está en movimiento el auto que daña al desaparcar y que, de otra manera, se mantendría restringido innecesariamente el ámbito de aplicación del inc. 4º. Del mismo modo, GEPPERT, en LAUFHÜTTE/RISSING-VAN SAAN/TIEDEMANN (eds.), *LK*, t. 5, 12ª ed., 2009, § 142, nm. 201.

activo no juega un rol destacado. Desde el punto de vista político-criminal se critica que la “recompensa” prevista legalmente para autores arrepentidos es escasa e indeterminada.¹³³

3. Sobre la importancia práctica del derecho penal del tránsito

La problemática criminológica y político-criminal del derecho penal vial es compleja. Sólo puedo aportar a mi exposición unos pocos datos y tesis.

3.1. Condenas y cifra negra

En el año 2009 fueron condenadas en total alrededor de 190.000 personas por delitos de tránsito.¹³⁴ El delito más frecuente fue la conducción *en estado de embriaguez* (§ 316), con casi 80.000 condenas.¹³⁵ En ellas predomina el viajar alcoholizado, mientras que los viajes bajo la influencia de otras drogas carecen, al igual que siempre, de especial relevancia forense.¹³⁶ De las cerca de 15.000 condenas¹³⁷ por *puesta en peligro del tránsito vial* (§ 315c), la mayor parte¹³⁸ se produjo asimismo por embriaguez al volante.¹³⁹

Por *intromisiones peligrosas en el tránsito vial* (§ 315b) fueron condenadas menos personas, aproximadamente 900.¹⁴⁰ Más infrecuentes aún fueron los castigos por *ataque rapaz a conductores* (§ 316a).¹⁴¹ De mayor relevancia en cambio, con cerca de 31.000 condenas¹⁴², es el *alejamiento no permitido del lugar del accidente* (§ 142).

El número de los condenados por delitos de tránsito en las últimas décadas ha decrecido fuertemente.¹⁴³ En efecto, en el antiguo territorio de la República Federal¹⁴⁴ ascendía en 1980 a cerca de 330.000¹⁴⁵, en 1990 a alrededor de 260.000¹⁴⁶ y en el año 2000 a 210.000.¹⁴⁷ En la actual

¹³³ Véase al respecto, GEPPERT, en LAUFHÜTTE/RISSING-VAN SAAN/TIEDEMANN (eds.), *LK*, t. 5, 12^a ed., 2009, § 142, nm. 211a.

¹³⁴ Exactamente fueron 188.398; Véase Statistisches Bundesamt, Fachserie 10, Reihe 3, 2009, p. 45 (Statistik 2009). Quedan comprendidos también los hechos punibles según la Ley de Tránsito Vial (46.582); en particular, la conducción sin licencia (38.547), así como los homicidios imprudentes (762) y las lesiones corporales (15.637) en el tránsito vial. La mayoría de los condenados (161.273) fueron hombres (Statistik 2009, pp. 45, 47). En razón de todos los otros hechos punibles, fueron condenadas en 2009 656.122 personas (Statistik 2009, p. 22).

¹³⁵ Exactamente: 78.385 condenas (Statistik 2009, p. 47).

¹³⁶ Así, KÖNIG, en LAUFHÜTTE/RISSING-VAN SAAN/TIEDEMANN (eds.), *LK*, t. XI, 12^a ed., 2008, § 316, nm. 1 *in fine*.

¹³⁷ Fueron exactamente 15.637 (Statistik 2009, p. 45).

¹³⁸ Exactamente: 13.464 (Statistik 2009, p. 45).

¹³⁹ A eso se suman 376 condenas por embriaguez absoluta (§ 323a) en conexión con un accidente de tránsito (Statistik 2009, p. 47).

¹⁴⁰ Exactamente: 857 (Statistik 2009, p. 45).

¹⁴¹ 48 (Statistik 2009, p. 37).

¹⁴² Exactamente: 31.063 (Statistik 2009, p. 45).

¹⁴³ Al respecto, detalladamente, HEINZ, «Strafrechtliche Sozialkontrolle der Straftaten im Straßenverkehr – aktuelle rechtstatsächliche Befunde», en GEISLER et. al. (ed.), *Festschrift für Klaus Geppert*, 2011, pp. 187, 196 y ss.

¹⁴⁴ En los denominados “antiguos Estados Federales”.

¹⁴⁵ Exactamente: 329.300, Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 2010 (Jahrbuch 2010), p. 280.

¹⁴⁶ Exactamente: 258.681 (Jahrbuch 2010, p. 280).

¹⁴⁷ Exactamente 209.894 (Jahrbuch 2010, p. 280).

República Federal¹⁴⁸ el número de condenados se ubicaba en 210.000 en 2007¹⁴⁹, 205.000 en 2008¹⁵⁰ y 190.000, como ya hemos visto, en 2009.

Sólo una pequeña parte de los delitos de tránsito realmente cometidos es descubierta por los órganos de la persecución penal y examinada jurisdiccionalmente. Al respecto existe coincidencia. La *magnitud* de la cifra negra, es decir, del porcentaje de los hechos punibles no descubiertos, sobre todo para la conducción bajo los efectos del alcohol, es estimada de forma disímil.¹⁵¹ Mayoritariamente se calcula que por cada embriaguez al volante descubierta se escapan aproximadamente 600.¹⁵²

3.2. Sanciones

El castigo por delitos de tránsito por parte de los tribunales alemanes se ha modificado considerablemente en los últimos 50 años.¹⁵³ En los años 60 del siglo XX dominaba aún claramente la *pena privativa de la libertad*. Sólo en menos del 10% de los casos se condenaba únicamente a *penas pecuniarias*.¹⁵⁴ Así, por ejemplo, en el año 1966, casi dos tercios (63,4%) de las penas impuestas por conducción en estado de embriaguez (§ 316) fueron penas privativas de la libertad efectivas, un cuarto (26,7%) penas privativas de libertad de ejecución condicional y sólo cerca del 10% de los casos penas de multa.¹⁵⁵ La primera ley de reforma del derecho penal del año 1969 condujo a una modificación; digamos, a una inversión de esta proporción.¹⁵⁶ Unos de sus fines más importantes fue el retroceso de las penas privativas de libertad breves, consideradas como injerencias innecesariamente rigurosas y preventivamente inútiles. Por consiguiente, la pena de multa se ubica hoy bien en el primer plano en la sanción de los delitos de tránsito.¹⁵⁷

A modo de ejemplo, las condenas por conducción en estado de ebriedad (§ 316) se verifican en cerca del 90% de los casos como penas de multa. De ellas, alrededor de la mitad corresponde a penas de multa de hasta 30 importes diarios, la otra mitad a penas pecuniarias de entre 30 y 90 importes diarios.¹⁵⁸ Las condenas restantes a penas privativas de la libertad son

¹⁴⁸ Cuyo número de habitantes, producto de la reunificación, aumentó de cerca de 63 millones a aproximadamente 79 millones en el año 1990.

¹⁴⁹ Exactamente: 211.846 (Jahrbuch 2010, p. 280)

¹⁵⁰ Exactamente: 204.942 (Jahrbuch 2010, p. 280).

¹⁵¹ Como circulación en estado de embriaguez son considerados en general los viajes que, en razón de la concentración alcohólica en sangre del conductor, representan una contravención. El límite para ello se ubicaba hasta 1998 en 0,8 ‰; desde entonces se halla en 0,5 ‰ (§ 24a StVG).

¹⁵² En particular, las estimaciones de la cifra negra van desde 1:30 hasta 1:1.600. Sintéticamente, KAZENWADEL/VOLLRATH, «Das Dunkelfeld der Trunkenheitsfahrten», en KRÜGER (ed.), *Das Unfallrisiko unter Alkohol*, 1995, p. 115 y ss.

¹⁵³ Según KÖNIG, en LAUFHÜTTE/RISSING-VAN SAAN/TIEDEMANN (eds.), *LK*, t. XI, 12ª ed., 2008, § 316, nm. 234, “ha ocurrido (en este aspecto) un cambio que debe señalarse como casi radical”.

¹⁵⁴ SCHÖCH, «Kriminologische und sanktionsrechtliche Aspekte der Alkoholdelinquenz im Verkehr», *NStZ*, 11-17, 1991, pp. 11, 14.

¹⁵⁵ SCHÖCH, *NStZ*, 11-17, 1991, pp. 11, 14.

¹⁵⁶ No solamente en el derecho penal vial.

¹⁵⁷ En detalle al respecto, HEINZ, en GEISLER et. al. (eds.), *Festschrift für Klaus Geppert*, 2011, p. 206 y ss.

¹⁵⁸ KÖNIG, en LAUFHÜTTE/RISSING-VAN SAAN/TIEDEMANN (eds.), *LK*, t. XI, 12ª ed., 2008, § 316, nm. 234. La pena de multa se impone, según el § 40, inc. 1º, en importes diarios; más precisamente, en un valor de 5 importes diarios como mínimo a 360 como máximo.

predominantemente suspendidas en su ejecución; sólo alrededor del 2% de las condenas consisten en penas privativas de la libertad efectivas.¹⁵⁹

La cuantificación de la pena por los tribunales en cuestiones de derecho penal vial no es sólo comparativamente *benigna*, sino también relativamente *uniforme*.¹⁶⁰ Así, los autores que cometieron su primer delito, como regla, son condenados de acuerdo con el § 316 a penas de multa de entre 25 y 50 importes diarios, mientras que sólo frente a autores reincidentes son impuestas penas privativas de la libertad de entre seis meses y un año.¹⁶¹ Regularmente, a los condenados por un delito de tránsito se les retiene la licencia de conducir (§ 69).¹⁶² Esto no es una pena en sentido estricto según el derecho alemán¹⁶³, pero sí una sanción definitivamente intensa, que es también percibida de esa manera por la población.¹⁶⁴

3.3. Seguridad vial y prevención general

La seguridad vial, el bien jurídico central del derecho penal del tránsito, no se ha visto en apariencia perjudicada por la morigeración de la práctica sancionatoria. En Alemania ocurren cada año más de dos millones de accidentes de tránsito¹⁶⁵; de ellos, en alrededor de 300.000 resultan personas heridas.¹⁶⁶ En una comparación de largo alcance, sin embargo, la seguridad vial en Alemania ha aumentado de forma considerable.¹⁶⁷

Ello es especialmente notorio en el número de *muertos en el tránsito*. Él se ubicó en 3.657 en 2010, con lo cual ha descendido más del 80% en comparación con el año 1970.¹⁶⁸ El gráfico siguiente muestra que esto se trata de una tendencia de largo plazo.¹⁶⁹

¹⁵⁹ KÖNIG, en LAUFHÜTTE/RISSING-VAN SAAN/TIEDEMANN (eds.), *LK*, t. XI, 12ª ed., 2008, § 316, nm. 234.

¹⁶⁰ KÖNIG, en LAUFHÜTTE/RISSING-VAN SAAN/TIEDEMANN (eds.), *LK*, t. XI, 12ª ed., 2008, § 316, nm. 233, 235. Sobre las diferencias regionales, no obstante, HEINZ, en GEISLER et. al. (eds.), *Festschrift für Klaus Geppert*, 2011, pp. 241 y ss.

¹⁶¹ FISCHER, *StGB Kommentar*, 58ª ed., 2011, § 316, nm. 53.

¹⁶² Esta retención, de acuerdo con el § 69a, se conecta con una suspensión en la nueva concesión de la licencia, que va de seis meses a cinco años. Con más precisión al respecto, HEINZ, en GEISLER et. al. (eds.), *Festschrift für Klaus Geppert*, 2011, p. 214 y ss.

¹⁶³ Sino una medida de seguridad y recuperación.

¹⁶⁴ Y que en duración menor, por lo demás, también es impuesta como consecuencia de una contravención de tránsito.

¹⁶⁵ En 2010 fueron alrededor de 2,4 millones (Véase FAZ del 24/2/2011, p. 9), en 2008 y 2009 cerca de 2,3 millones respectivamente. En detalle al respecto, VORNDRAN, *Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2009*, Statistisches Bundesamt. *Wirtschaft und Statistik*, 2010 (*Unfallentwicklung*), p. 628

¹⁶⁶ En el año 2010 fueron 288.800 (FAZ del 24/2/2011, p. 9); en 2008 y 2009, 320.614 y 310.806 respectivamente (VORNDRAN, *Unfallentwicklung*, 2010, p. 628).

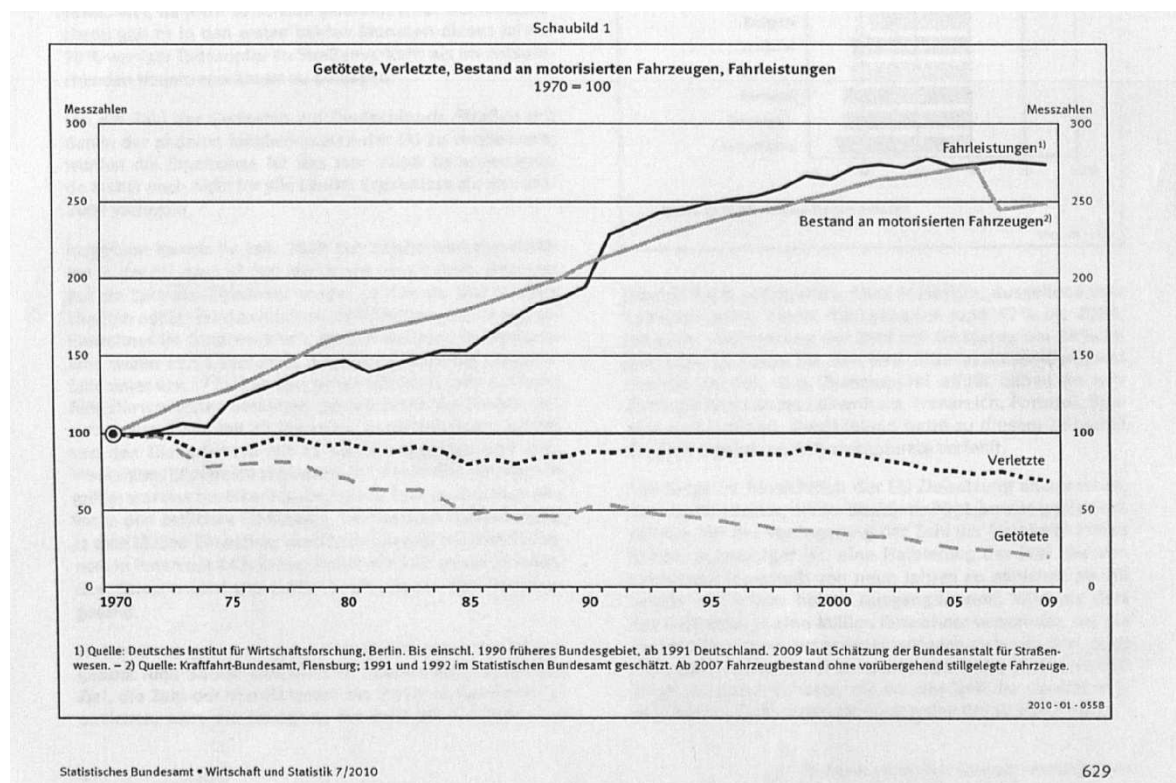
¹⁶⁷ En detalle al respecto, VORNDRAN, *Unfallentwicklung*, 2010, p. 629 y ss.

¹⁶⁸ Alemania se ubica así a la cabeza de los países europeos (en los cuales en promedio, por cada millón de habitantes, corresponden 78 muertes en el tránsito), detrás de Malta, los Países Bajos, Suecia y Gran Bretaña.

¹⁶⁹ Según el FAZ del 24/2/2011, p. 9.



Del mismo modo, el número de los *heridos* por accidentes de tránsito ha decrecido en casi un tercio desde 1970. Este desarrollo favorable es particularmente llamativo porque tanto el parque automotor como el rendimiento en carretera han aumentado notablemente desde 1970.¹⁷⁰ También esto puede aclararse gráficamente:¹⁷¹



¹⁷⁰ El parque automotor aumentó de 20,8 millones en el año 1970 a 51,8 millones en el año 2009, o sea, dos veces y media. El número de muertos por millón de kilómetros recorridos se ha reducido en más de un 90%. Véase VORNDRAN, *Unfallentwicklung*, 2010, p. 629.

¹⁷¹ Gráfico según VORNDRAN, *Unfallentwicklung*, 2010, p. 629.

Este desarrollo satisfactorio de la seguridad vial en las últimas décadas, más allá de su perfectibilidad, no habla de todas maneras *en contra* de la aptitud del derecho penal vial alemán, incluyendo su práctica sancionatoria comparativamente más benigna, para la protección de la seguridad vial. Si el derecho penal vial ha contribuido realmente al desarrollo de la seguridad vial y es necesario para la protección de ese bien jurídico, es algo que no puede ser aclarado de forma indudable sólo con métodos empíricos. Los nexos causales a tal efecto son demasiado complejos, las posibilidades de su examen empírico demasiado limitadas. Cada veredicto sobre la aptitud y necesidad de un derecho penal vial determinado para la mejora de la seguridad vial es, por lo tanto, dependiente de la experiencia de vida personal y de la actitud fundamental del juzgador.¹⁷² Sin embargo, esto no debería impedirnos explicitar tales valoraciones y hacerlas de este modo discutibles.

Mi opinión personal acerca de la efectividad del derecho penal vial alemán para la protección del bien jurídico seguridad vial es poco original¹⁷³, aunque no incuestionable. Ella puede resumirse de la siguiente manera. El aporte quizás más importante a la seguridad vial lo prestan tanto el propio interés de los participantes en el tránsito en la evitación de accidentes y su habilidad para conducir, como vehículos y caminos bien contruidos y operativos. Junto con ello, no obstante, la seguridad vial es promovida mediante reglas jurídicas que, por ejemplo, limitan la velocidad admisible, prohíben conducir bajo la influencia de alcohol o prescriben el uso del cinturón de seguridad.

Tales *normas* jurídicas viales *primarias* deben ser respaldadas mediante *normas de sanción*, es decir, en el derecho alemán, a través de tipos del derecho contravencional y penal. El hecho de que estas normas de sanción actúen de forma preventivo-general¹⁷⁴ es, por cierto, difícil de demostrar. Yo, sin embargo, estoy convencido de ello, debido al estado de la investigación empírica¹⁷⁵; a la presunción teórica de que las personas actúan en cierta medida racionalmente¹⁷⁶; y a mi experiencia cotidiana.

Naturalmente puede debatirse acerca de si la infracción de reglas de tránsito debe ser sancionada precisamente con *sanciones penales* o si bastarían a tal efecto formas menos gravosas como las multas. Esta cuestión se presenta en especial teniendo en cuenta el delito de peligro abstracto de la conducción en estado de embriaguez, cuya penalización no se encuentra exenta de discusión.¹⁷⁷ De hecho no sólo la amenaza de pena del § 316¹⁷⁸ actúa de manera preventivo-

¹⁷² En general al respecto, ya KUHLEN, GA 1994, pp. 347, 363 y ss.; del MISMO AUTOR, «Das Selbstverständnis der Strafrechtswissenschaft. Kommentar», en ESER ET. AL. (ed.), *Die deutsche Strafrechtswissenschaft vor der Jahrtausendwende*, 2000, p. 57, 65 y ss. (traducción al español en MUÑOZ CONDE [coord.], *La Ciencia del Derecho penal ante el nuevo milenio*, 2004, pp. 65, 74 y ss.

¹⁷³ Se corresponde con la concepción predominante en Alemania. Véase por ejemplo las posiciones representativas de SCHÖCH, NStZ 1991, pp. 11 y ss. y de KÖNIG, en LAUFHÜTTE/RISSING-VAN SAAN/TIEDEMANN (eds.), *LK*, t. XI, 12ª ed., 2008, § 316, nm. 1, 234.

¹⁷⁴ Es decir, que aumenten el grado de observancia de las normas primarias.

¹⁷⁵ Véase al respecto la sinopsis de DÖLLING, ZStW 102 (1990), pp. 1 y ss.

¹⁷⁶ Y, por lo tanto, capaces de reaccionar frente a amenazas de sanción.

¹⁷⁷ Contra el castigo de viajes en auto en estado de ebriedad sólo abstractamente peligrosos, por ejemplo, BIALAS, *Promille-Grenzen, Vorsatz und Fahrlässigkeit*, 1996, p. 231 y ss. En general, contra la legitimidad de los delitos de

general, sino también la multa según el § 24a de la Ley de Tránsito Vial (StVG).¹⁷⁹ Pero la caracterización de la conducción en estado de ineptitud como hecho punible (así el § 316) expresa la desaprobación específica de esta conducta peligrosa y constituye con ello una base importante dentro del proyecto general del derecho sancionatorio para la protección de la seguridad vial.¹⁸⁰ Yo concuerdo por lo tanto con la opinión defendida mayoritariamente de que resultaría “irresponsable” una derogación del § 316.¹⁸¹

El derecho penal vial alemán, no obstante, prueba a su vez que un derecho penal limitado según el Estado de Derecho y que sanciona las infracciones de tránsito de forma comparativamente más *benigna* y *uniforme* no es sólo preferente para el Estado de Derecho sino también eficaz en el plano preventivo-general. Tiene una chance mayor de ser *aceptado* por la población que una praxis represiva y sancionadora percibida por los ciudadanos como demasiado dura y/o arbitraria. Sin una amplia aceptación en la población, un derecho penal no es ni legítimo ni efectivo en el largo plazo. Por este motivo, por ejemplo, una prohibición *absoluta* del alcohol en el tránsito vial (reforzada con una sanción), tal como se discute una y otra vez, sería a mi juicio una injerencia no solamente ilegítima en la libertad general de acción, sino también susceptible de disminuir el efecto preventivo-general del derecho penal vial en su totalidad.

peligro abstracto, HERZOG, *Gesellschaftliche Unsicherheit und strafrechtliche Daseinsvorsorge*, 1991. Ambos autores forman parte de la denominada Escuela de Frankfurt, cuya crítica del derecho penal moderno ha sido muy tenida en cuenta académicamente (Véase por ejemplo, ARROYO ZAPATERO e.a. [coord.], *Crítica y justificación del Derecho penal en el cambio de siglo. El análisis crítico de la escuela de Frankfurt*, 2003), aunque ha carecido de influencia en la práctica.

¹⁷⁸ Unida a la perspectiva de una retención más larga de la licencia de conducir.

¹⁷⁹ En consonancia con una retención más breve de la licencia de conducir.

¹⁸⁰ En detalle al respecto, SCHÖCH, *NStZ*, 11-17, 1991, pp. 11, 15 y ss.

¹⁸¹ Así, KÖNIG, en LAUFHÜTTE/RISSING-VAN SAAN/TIEDEMANN (eds.), *LK*, t. XI, 12ª ed., 2008, § 316, nm. 1.

4. Bibliografía

Luis ARROYO ZAPATERO et. al. (2003), *Crítica y justificación del Derecho penal en el cambio de siglo. El análisis crítico de la escuela de Frankfurt*, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, Cuenca.

Martin BARNICKEL (2006), «§ 315b», en Roland HEFENDEHL/Olaf HOHMANN (eds.), *Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch*, t. 4, 1ª ed., Verlag C. H. Beck, München.

Ulrich BERZ (2003), «Comentario a la sentencia publicada en BGHSt, t. 48, pp. 119 ss.», *NZV*, núm. 4, p. 198.

-EL MISMO (1996), «Comentario a la sentencia del BGH publicada en NStZ 1996», *NStZ* núm. 2, p. 83-85.

Barbara BIALAS (1996), *Promille-Grenzen, Vorsatz und Fahrlässigkeit*, Verlag Peter Lang, Frankfurt am Main e. a.

Janique BRÜNING (2007), «Die Strafbarkeit gem. § 142 StGB wegen unvorsätzlichen Entfernens vom Unfallort», *ZIS*, núm. 9, p. 137 y ss.

Friedrich DENCKER (2006), «Zur Tatbestandsstruktur des § 315b», en Rainer GRIESBAUM et. al. (ed.), *Festschrift für Kay Nehm*, Berliner Wissenschafts Verlag, Berlin.

Dieter DÖLLING (1990), «Generalprävention durch Strafrecht – Realität oder Illusion?», *ZStW*, núm. 102, pp. 1 y ss.

Andreas ERNEMANN (2009), «§ 315b» en Helmut SATZGER/Bertram SCHMITT/Gunter WIDMAIER (eds.), *StGB Kommentar*, 1ª ed., Carl Heymanns Verlag, Köln.

Thomas FISCHER (2011), *StGB Kommentar*, 58ª ed., Verlag C. H. Beck, München.

Klaus GEPPERT (2009), «§ 142», en Heinrich Wilhelm LAUFHÜTTE/Ruth RISSING-VAN SAAN/Klaus TIEDEMANN (eds.), *Leipziger Kommentar zum StGB*, t. 5, 12ª ed., De Gruyter Recht, Berlin.

- EL MISMO (2007), «Anmerkung zum Beschluss des BVerfG vom 19.3.2007 - 2BvR2273/06», *DAR*, núm. 2, p. 380 y ss.

Günter HEINE (2010), «comentario preliminar a los §§ 306 y ss», en Adolf SCHÖNKE/Horst SCHRÖDER, *StGB Kommentar*, 28ª ed., Verlag C. H. Beck, München.

Karl HEINZ (2011), «Strafrechtliche Sozialkontrolle der Straftaten im Straßenverkehr – aktuelle rechtstatsächliche Befunde», en Claudius GEISLER et. al. (eds.), *Festschrift für Klaus Geppert*, De Gruyter Recht, Berlin, pp. 187 y ss.

Felix HERZOG (2010), «§§ 315b, 315c, 316a» en Urs KINDHÄUSER/Ulfrid NEUMANN/Hans-Ulrich PAEFFGEN (eds.), *Nomos Kommentar zum StGB*, 3ª ed., Nomos Verlag, Baden-Baden.

- EL MISMO (1991), *Gesellschaftliche Unsicherheit und strafrechtliche Daseinsvorsorge*, v. Decker, Heidelberg.

Matthias JAHN (2007), «Vorsatzloses Sich-Entfernen vom Unfallort», *JuS*, núm. 7, pp. 689 y ss.

Hans-Heinrich JESCHECK/Thomas WEIGEND (1996), *Lehrbuch des Strafrechts Allgemeiner Teil*, 5ª ed., Verlag Duncker und Humblot, Berlin.

Jörg KAZENWADEL/Mark VOLLRATH (1995), «Das Dunkelfeld der Trunkenheitsfahrten», en Hans Peter KRÜGER (ed.), *Das Unfallrisiko unter Alkohol*, Fischer, Stuttgart e. a., pp. 115 y ss.

Peter KÖNIG (2011), «Zum Ende des Fortbewegungszwecks beim verkehrsfeindlichen Inneneingriff», en Claudius GEISLER et. al. (eds.), *Festschrift für Klaus Geppert*, De Gruyter Recht, Berlin, pp. 259 ss.

- EL MISMO (2003), «Comentario a la sentencia publicada en BGHSt, t. 48, pp. 119 ss.», *JR*, núm. 6, p. 255.

- EL MISMO (2008), «§§ 315b, 316» en Heinrich Wilhelm LAUFHÜTTE/Ruth RISSING-VAN SAAN/Klaus TIEDEMANN (eds.), *Leipziger Kommentar zum StGB*, Band 11, 12ª ed., De Gruyter Recht, Berlin.

Carsten KRUMM (2011), «Bußgeldverfahren nach Drogenfahrt», *NJW*, vol. 64, núm. 18, pp. 1259 y ss.

Lothar KUHLEN (2011), «Comentario a la sentencia del BVerfG del 23 de junio de 2010» (*NJW* 2010, p. 3209), *JR*, p. 246.

-EL MISMO (2009), «Anmerkungen zum Verhältnis von Strafrecht und Verfassungsrecht», en Manuel DA COSTA ANDRADE ET. AL. (eds.), *Estudos em homenagem ao Prof. Doutor Jorge de Figueiredo Dias*, t. I, Coimbra Editora, Coimbra, pp. 401 y ss.

- EL MISMO (2007), «Zum Verhältnis von Bestimmtheitsgrundsatz und Analogieverbot», en Gerhard DANNECKER et. al. (ed.), *Festschrift für Harro Otto*, Carl Heymanns Verlag, Köln, pp. 89 y ss.

-EL MISMO (2006), «Rechtsgüter und neuartige Deliktstypen», en VON HIRSCH/SEELMANN/WOHLERS (eds.), *Mediating Principles. Begrenzungsprinzipien bei der Strafbegründung*, Nomos Verlag, Baden-Baden, pp. 148 y ss. (traducción al español en Ricardo ROBLES PLANAS (ed. española), *Límites Al Derecho Penal. Principios operativos en la fundamentación del castigo*, 2012, Atelier Penal, Barcelona, pp. 225 y ss.)

- EL MISMO (2000), *Das Selbstverständnis der Strafrechtswissenschaft. Kommentar*, en Albin ESER et. al. (ed.), *Die deutsche Strafrechtswissenschaft vor der Jahrtausendwende*, Verlag C. H. Beck, München, pp. 57 y ss. (traducción al español en Francisco MUÑOZ CONDE (coord.), *La Ciencia del Derecho penal ante el nuevo milenio*, 2004, Tirant Lo Blanch, Valencia, pp. 65 y ss.)

- EL MISMO (1994), «Zum Strafrecht der Risikogesellschaft», *GA*, núm 6, pp. 347 y ss.

Wilfred KÜPER (2008), «Verfassungswidrige und verfassungskonforme Auslegung des § 142 StGB», *NStZ*, núm. 11, pp. 597 y ss.

Karl LACKNER (1967), *Das konkrete Gefährdungsdelikt im Verkehrsrecht*, De Gruyter, Berlin.

Karl LACKNER/Kristian KÜHL (2011), *StGB Kommentar*, 27ª ed., Verlag C. H. Beck, München.

Wolfgang MITSCH (2008), «Die verfassungskonforme Anwendung des § 142 Abs. 2 Nr. 2 StGB», *NZV*, núm. 5, pp. 217 y ss.

Torsten OBERMANN (2009), «Comentario a la sentencia del BGH publicada en NStZ», *NStZ*, núm. 2, p. 100.

Ingeborg PUPPE (2011), *Strafrecht Allgemeiner Teil im Spiegel der Rechtsprechung*, 2ª ed., Nomos Verlag, Baden-Baden.

Günther SANDER (2006), «§ 316a», en Olaf HEFENDEHL/Roland HOHMANN (eds.), *Münchener Kommentar zum StGB*, t. 4, 1ª ed., Verlag C. H. Beck, München.

Wolfgang SCHILD, (2010), «§ 142», en Urs KINDHÄUSER/Ulfrid NEUMANN/Hans-Ulrich PAEFFGEN (eds.), *Nomos Kommentar zum StGB*, 3ª ed., Nomos Verlag, Baden-Baden.

Heinz SCHÖCH (1991), «Kriminologische und sanktionsrechtliche Aspekte der Alkoholdelinquenz im Verkehr», *NStZ*, 11-17, pp. 11 y ss.

Eric SIMON (2007), «Anmerkung zu BverfG, Beschluss vom 19.3.2007 – 2 BvR2273/06», *NJW*, núm. 23, pp. 1666 y ss.

Christoph SOWADA (2008), «§ 316a» en Heinrich Wilhelm LAUFHÜTTE /Ruth RISSING-VAN SAAN/Klaus TIEDEMANN (eds.), *Leipziger Kommentar zum StGB*, t. 11, 12ª ed., De Gruyter Recht, Berlin.

Detlev STERNBERG-LIEBEN/Bern HECKER (2010), «§ 316», en Adolf SCHÖNKE/Horst SCHRÖDER, *Strafgesetzbuch Kommentar*, 28ª ed., Verlag C. H. Beck, München.

Franz STRENG (1994), «Der neue Streit um die „actio libera in causa“», núm. 14, *JZ*, pp. 709 y ss.

Ingeborg VORNDRAN (2010), *Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2009*, *Statistisches Bundesamt. Wirtschaft und Statistik, (Unfallentwicklung)*, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden.