

ASUNTO: PROYECTO DE MODIFICACIÓN DEL CÓDIGO PENAL

FECHA: 05-MAYO-2026

Propuesta de la Asociación Pro Guardia Civil (APROGC) para la MODIFICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA 10/1995, DE 23 DE NOVIEMBRE, DEL CÓDIGO PENAL

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La seguridad vial constituye uno de los pilares fundamentales de la seguridad pública. En este ámbito, la actuación de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad resulta esencial para la prevención de siniestros y la lucha contra la delincuencia asociada al uso de vehículos a motor.

Sin embargo, en los últimos años se ha observado un incremento de conductas consistentes en eludir controles policiales mediante la huida deliberada, aprovechando la inexistencia de un tipo penal específico que sancione esta conducta de forma autónoma.

En el ordenamiento jurídico español, estas conductas deben reconducirse actualmente a tipos como:

- La desobediencia (artículo 556)
- La conducción temeraria (artículo 380 y ss.)
- o, en su caso, el atentado contra la autoridad.

No obstante, esta respuesta resulta insuficiente, fragmentaria y en ocasiones ineficaz, generando una percepción de impunidad que debilita la función preventiva de los controles policiales.

La huida ante un control policial:

- Supone una quiebra directa del principio de autoridad.
- Genera riesgos graves para agentes y terceros.
- Constituye, en muchos casos, un indicio de otras actividades delictivas (tráfico de drogas, conducción bajo efectos de alcohol o drogas, delincuencia itinerante).

Por ello, se considera necesario introducir un tipo penal autónomo, claro y proporcional, que refuerce la seguridad jurídica y el carácter disuasorio del ordenamiento.

II. ARTICULADO

Artículo único. Modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

Se introduce un nuevo artículo 383 bis, con la siguiente redacción:

Artículo 383 bis

1. Tipo básico

El conductor de un vehículo a motor o ciclomotor que, ante un requerimiento claro, expreso y directo de detención efectuado por agentes de la autoridad debidamente identificados en el ejercicio de sus funciones, desatienda voluntariamente dicho requerimiento mediante una maniobra de evasión que implique el abandono del lugar del control, será castigado con la pena de multa de seis a doce meses y la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo de seis meses a dos años.

2. Tipo agravado

Se impondrá la pena de prisión de seis meses a dos años y la privación del derecho a conducir de uno a cuatro años cuando, con ocasión de la conducta descrita en el apartado anterior, el autor:

- a) Realice la evasión mediante conducción que genere un riesgo concreto y objetivamente verificable para la vida o integridad de las personas.
- b) Desarrolle la conducta desobedeciendo señales reglamentarias de tráfico de forma reiterada o en circunstancias de especial peligrosidad.

3. Cláusula de subsidiariedad

Lo dispuesto en este artículo se aplicará únicamente cuando los hechos no constituyan delito más grave.

4. Exclusión de automatismos y delimitación típica

A los efectos de este artículo, no se considerará evasión punible la mera inobservancia inicial del requerimiento cuando no vaya seguida de una conducta activa dirigida a eludir la actuación policial.

5. Concurso con resultados lesivos

Cuando como consecuencia de la conducta se produzcan resultados lesivos o mortales, estos se sancionarán conforme a las disposiciones correspondientes, apreciándose el presente delito en concurso conforme a las reglas generales, sin que pueda sancionarse doblemente el mismo desvalor de acción.

JUSTIFICACIÓN TÉCNICA:

1. Sobre la necesidad de redefinir el núcleo típico: precisión frente a expansión punitiva.

Uno de los principales problemas de la propuesta está en la indeterminación del verbo típico (“eludir mediante huida”), que introduce un riesgo evidente de expansión descontrolada del ius puniendi.

Desde la perspectiva del principio de legalidad en su vertiente de taxatividad, la conducta punible debe describirse con suficiente precisión como para permitir: la previsibilidad del ciudadano y el control judicial de la subsunción.

La redacción alternativa sustituye esa formulación abierta por una estructura típica más exigente:

- Requerimiento claro, expreso y directo,
- Seguido de una conducta activa de evasión,
- Consistente en el abandono del lugar del control.

Con ello se introduce una doble garantía:

1. Se excluyen comportamientos meramente omisivos o ambiguos, como la duda en la detención o la reacción tardía.
2. Se exige un plus conductual inequívoco, que conecta con la idea de desobediencia cualificada y no con una simple infracción administrativa agravada.

Esta delimitación evita que el tipo penal funcione como una cláusula de cierre expansiva, lo cual sería incompatible con los estándares constitucionales del art. 25 CE.

3. Sobre el principio de intervención mínima y la proporcionalidad de la pena.

El Derecho penal, como recuerda la doctrina dominante, debe operar como última ratio y solo intervenir cuando los mecanismos administrativos o los tipos ya existentes resultan insuficientes.

La propuesta original incurría en un problema claro: equiparaba en términos punitivos conductas de muy distinta gravedad, al prever pena de prisión incluso en supuestos de mera huida sin riesgo.

La redacción alternativa introduce una estructura escalonada coherente:

- Un tipo básico sin prisión, centrado en la desobediencia cualificada.
- Un tipo agravado con prisión, reservado a supuestos de riesgo concreto.

Esto responde a dos exigencias fundamentales:

a) Proporcionalidad en sentido estricto

La pena debe guardar relación con el desvalor de la acción.

No toda huida implica un peligro suficiente como para justificar una pena privativa de libertad.

b) Diferenciación entre desvalor de acción y desvalor de resultado

Solo cuando la conducta incorpora un riesgo objetivable para bienes jurídicos personales (vida, integridad) se justifica el salto cualitativo a la prisión.

En este sentido, la propuesta se alinea con la lógica de los delitos de peligro del Código Penal español, evitando caer en un modelo de peligro abstracto hipertrofiado.

3. Sobre la necesidad de evitar solapamientos: cláusula de subsidiariedad.

Uno de los defectos más relevantes de la propuesta es la superposición con tipos ya existentes:

- . desobediencia (art. 556 CP),
- . conducción temeraria (art. 380 CP),
- atentado (art. 550 CP).

Desde el punto de vista técnico, esto genera inseguridad jurídica, conflictos de calificación y un aumento innecesario de litigiosidad.

La inclusión de una cláusula de subsidiariedad expresa (“cuando los hechos no constituyan delito más grave”) cumple una función esencial: *reconducir el tipo a un ámbito propio y residual*.

Esto no solo mejora la coherencia, sino que facilita la estrategia procesal y la predictibilidad judicial, elementos clave en cualquier sistema penal garantista.

4. Sobre la redefinición del tipo agravado: del peligro abstracto al peligro concreto.

La propuesta utilizaba conceptos como “riesgo relevante”, que presentan un alto grado de indeterminación; esta alternativa introduce una formulación mucho más exigente: *“riesgo concreto y objetivamente verificable”*.

Este cambio no es sólo terminológico, sino también estructural:

- Obliga a la acusación a acreditar un peligro real, no hipotético.
- Impide fundamentar la agravación en meras inferencias o automatismos.
- Refuerza el control judicial sobre la prueba.

4. Sobre la delimitación negativa del tipo: exclusión de conductas limítrofes.

Uno de los mayores riesgos en este tipo de delitos es la criminalización de comportamientos equívocos, especialmente en contextos dinámicos como controles policiales.

La introducción de una cláusula negativa:

“no se considerará evasión la mera inobservancia inicial...”

5. Sobre el tratamiento de los resultados lesivos y el riesgo de bis in idem.

La propuesta planteaba un problema técnico relevante: la posibilidad de sancionar doblemente el mismo desvalor cuando la huida genera resultados lesivos.

Ésta redacción introduce una regla clara de concurso:

Los resultados (lesiones, homicidio) se sancionan conforme a sus tipos propios, evitando duplicar la valoración del riesgo.

Esto responde al principio non bis in idem, que prohíbe sancionar dos veces el mismo hecho o el mismo fundamento.

Además, permite una correcta articulación con las reglas del concurso ideal, evitando distorsiones en la determinación de la pena.

CONCLUSIÓN:

Ésta redacción no se limita a “mejorar” el tipo, sino que lo reubica de manera correcta dentro del sistema penal:

- a) lo configura como una desobediencia cualificada,
- b) introduce una gradación real de gravedad,
- c) evita solapamientos con otros delitos,
- d) refuerza las garantías derivadas del principio de legalidad.

III. MEMORIA JUSTIFICATIVA (RESUMEN EJECUTIVO PARA DEFENSA)

Problema detectado:

- Conductores que eluden controles sin respuesta penal clara.
- Riesgo elevado en carretera.
- Dificultad operativa para los agentes.

Solución propuesta:

- Tipificación autónoma.
- Graduación proporcional de penas.
- Refuerzo del principio de autoridad.

Impacto esperado:

- Mayor eficacia de controles policiales.
- Reducción de fugas.
- Incremento de la seguridad vial.

IV. MENSAJE CLAVE PARA TRASLADO INSTITUCIONAL

“Eludir un control policial no puede ser una opción sin consecuencias. Esta reforma protege vidas, refuerza la autoridad y mejora la seguridad en nuestras carreteras.”