

PRÓLOGO

I. El magnífico libro de Manuel Guanes da completas respuestas a las cuestiones prácticas –que son también las teóricas– sobre el complejísimo delito de conducción temeraria, en las diversas modalidades configuradas por el legislador. Los –en ocasiones, desde luego, mal llamados– “accidentes” de tráfico, los heridos, los muertos, sus familias, el coste social, etc., y, entre medias, el Derecho Penal, al cual en gran medida le es exigido la resolución de estos problemas. Y, sin embargo, el delito de conducción temeraria ha sido tipificado de una forma por demás enrevesada, con evidentes desarmonías en relación a otros delitos que también protegen la vida o la integridad física de las personas, no solo la seguridad vial.

Quien quiera acercarse en profundidad a toda esta cuestión, sea como operador jurídico –abogados, jueces o fiscales–, sea desde la academia y la investigación, deberá consultar el libro de Manuel Guanes: sus innovadores puntos de vista arrojan luz y se hacen imprescindibles, con atinadas explicaciones desde las perspectivas que son necesarias para dar cumplidas respuestas: en particular, los aspectos de la imputación objetiva del resultado lesivo, así como aquellos otros sobre el dolo del autor o, en otras palabras, el conocimiento de forma concreta de que su “temerario” comportamiento al volante puede provocar una grave colisión, lo que lleva a Guanes también al análisis de los delitos de conducción temeraria según la clasificación doctrinal de delitos de peligro, y, por fin, a las aristas que presentan su grado de ejecución y la tentativa.

En definitiva, Manuel Guanes aborda de forma exhaustiva los delitos de conducción temeraria, con una completa investigación bibliográfica y con la cita y comentario de numerosas sentencias, que atribuyen al presente libro un gran valor práctico desde sólidas posiciones teóricas, como no puede ser de otro modo.

II. La revista “Tráfico y Seguridad Vial”, editada por la Dirección General de Tráfico, tiene una sección fija con un muy significativo título: “La locura”. En “cada número” –dice la presentación de esta sección– “mostremos vídeos captados desde los helicópteros de la Dirección General de Tráfico”, con un contenido estremecedor –esto lo añadimos nosotros–: gravísimas “temeridades” al volante, muchas de ellas realizadas de propósito, que ponen en peligro vidas propias y ajenas, captadas por dichas cámaras. El siguiente texto, por ejemplo, acompaña los fotogramas que son presentados en el último número editado de la revista (n.º 212/2012, pág. 4): “1. *Un primer adelantamiento*: en la primera foto, un turismo está finalizando un adelantamiento a un camión en una zona permitida; 2. *Llegando al prohibido*: un segundo turismo trata de adelantar al camión cuando está llegando a una señal de prohibido adelantar en una curva; 3. *Ignora la señal*: a pesar de que está en su campo de visión, el conductor ignora la señal y en plena curva se mantiene en la izquierda; 4. *En plena curva*: a pesar de la curva y de la falta de visibilidad, el conductor del turismo se empeña en el adelantamiento; 5. *La razón del prohibido*: la falta de visibilidad –el propio camión tapa la visión– es la razón por la que está prohibido adelantar; 6. *Peligro de choque*: en esta ocasión, un vehículo que circula en dirección contraria casi choca frontalmente con el turismo que adelanta...; 7. *Casi, casi*: volviendo precipitadamente a la derecha, logra salvar la situación y evitar un tragedia para los tres vehículos; 8. *Por suerte*: se ha salvado el peligro, pero esta ‘locura’ deja bien claro que detrás de toda prohibición, aunque no sea evidente, hay una razón”. Los fotogramas, como decimos, muestran un adelantamiento en plena curva, sin visibilidad alguna, de modo tal que la colisión se evitó por décimas de segundo, pues nada más rebasar el camión, el vehículo de “la locura” logró rápidamente regresar a la derecha justo antes de colisionar frontalmente con el vehículo que venía en dirección contraria. En la misma página, sobreimpreso en una esquina, aparece un círculo a modo de sello de advertencia: “Multa de 200 euros y pérdida de 4 puntos”. ¡Pues vaya “sanción” para tan grave comportamiento que a punto estuvo de provocar una tragedia a los ocupantes de los tres vehículos!, podría pensarse; sobre todo podrían pensar así los conductores y acompañantes del camión y del vehículo que circulaba en dirección contraria, quienes sí respetaron la señalización y –dicho de una forma poco técnica pero muy clara– fueron partícipes obligados en esta “locura” ajena. ¿Pero es todo esto realmente una “locura”?

Y es que desde el punto de vista penal, este supuesto –que es un ejemplo de entre miles– podría ser perfectamente valorado de la siguiente manera: el tipo objetivo parece no ofrecer dificultades pues el conductor del turismo, con su maniobra, ha creado un riesgo jurídicamente desaprobado de lesiones e incluso de muerte, para el conductor del vehículo contrario, sus ocupantes, los ocupantes del vehículo propio y el camionero y quienes con él fuesen; en efecto, adelantar sin visibilidad de clase alguna, en plena curva, mantener dicho adelantamiento pese a lo evidente de la falta de visibilidad –empecinarse–, y así muchos metros y metros de carretera, es la creación de tal riesgo jurídicamente desaprobado, sin duda. Desde el punto de vista subjetivo (tipo subjetivo) ha de concluirse que el conductor tiene conocimiento del *concreto* riesgo que crea (dolo), y no meramente de un riesgo en *abstracto* (imprudencia o culpa consciente), pues, el texto que comenta los fotogramas describe en efecto este conocimiento, ya que aunque “está en su campo de visión, el conductor ignora la señal y en plena curva se mantiene en la izquierda”, y “a pesar de la curva y de la falta de visibilidad, el conductor del turismo se empecina en el adelantamiento”, es decir, su conocimiento de la concreta situación de riesgo rayana en la producción del resultado es absoluto. El resultado no se produce, “por suerte” dice el texto, lo cual desde nuestros postulados penales recuerda a la regulación –nada más y nada menos– que de la tentativa de delito (art. 16.1 CP): “Hay tentativa cuando el sujeto da principio a la ejecución del delito directamente por hechos exteriores” –el hecho exterior es el adelantamiento sin visibilidad de clase alguna–, “practicando todos o parte de los actos que objetivamente deberían producir el resultado” –se practican al menos parte de los actos que deberían producir el resultado, como es el mantener el adelantamiento sin visibilidad–, “y, sin embargo éste no se produce por causas independientes de la voluntad del autor”, a saber: que el vehículo en sentido contrario “por suerte” no llegó a dicho punto kilométrico antes. Bien es cierto que, como hemos descrito, y bajo el título de “casi, casi”, el comentarista de la revista de la Dirección General de Tráfico añade que el resultado no se produjo pues el conductor volvió “precipitadamente a la derecha”, de modo tal que “logra salvar la situación y evitar una tragedia para los tres vehículos”, lo cual a su vez recuerda a la regulación del denominado desistimiento voluntario de la tentativa, que la torna en no punible: “Quedará exento de responsabilidad penal por el delito intentado quien evite voluntariamente la consumación del delito, bien desistiendo de la ejecución ya iniciada, bien impidiendo la pro-

ducción del resultado” (art. 16.2 CP). Pero no es menos cierto que, por tanto, la discusión está ahí y, sobre todo, que resultará insoslayable en aquellos supuestos en los que el conductor no pueda “salvar” la situación a tiempo.

En efecto, ¿qué habría pasado si el conductor no hubiera podido regresar al carril derecho sin colisionar? ¿Debe responder el conductor de un delito de lesiones o incluso de un homicidio doloso, o, por el contrario, de uno de conducción temeraria, o tan solo debe recibir sanción administrativa (200 euros y 4 puntos, advertía la revista de nuestro ejemplo)? ¿Cuándo debe ser imputado el comportamiento a título de dolo, al conductor? Y, sumadas a todas las anteriores: ¿Dan respuesta los delitos de conducción temeraria a estas situaciones? ¿Qué elementos debe reunir el comportamiento para que pase de ser una “locura” con una sanción administrativa de multa y pérdida de puntos, a ser un delito de conducción temeraria o incluso a ser otro delito más grave? Éstas y otras preguntas se hace y contesta Manuel Guanes, en su magnífica monografía, para la práctica y desde la teoría.

Y es que, en Derecho penal hay que hablar claro y probablemente no dejarse influir por terminologías que no reflejan la realidad –jurídico penal–: en muchas ocasiones los llamados accidentes de tráfico no son “accidentes”, pues no son sucesos eventuales ni involuntarios, poco menos que carentes de acción, y desde luego no ocurren “por accidente”, es decir, por casualidad. Una vez más, este completo ámbito es investigado también en la monografía que el lector tiene en sus manos.

III. La redacción de los dos preceptos del Código Penal sobre la conducción temeraria, arts. 380 y 381, no ayuda demasiado a desentrañar las anteriores cuestiones. Y así, cuando el primero de los artículos establece que quien condujere un vehículo con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años, y se añade en el número segundo de dicho artículo que, a los efectos del precepto, se reputará manifiestamente temeraria la conducción a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, o la que se produjere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro, siempre cabrá preguntarse, con razón, si, además de en estos

supuestos, en otros también debe ser calificada la conducta como manifiestamente temeraria y, por ende, si la punibilidad debe agotarse en el art. 380 o, según las reglas generales de imputación objetiva y subjetiva (dolo), debemos ir más allá en la calificación penal.

Y, si todo lo anterior fuese poco –que no lo es– aún más compleja resulta la situación a la luz del art. 381, según el cual las penas se elevan –la de prisión de dos a cinco años– para quien, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el artículo anterior. El precepto añade un enigmático número segundo: cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, las penas serán de prisión de uno a dos años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por el tiempo previsto en el párrafo anterior. Es indudable que tan abigarrada legislación penal, merecía un tratamiento monográfico, como el que Manuel Guanes nos ofrece en esta obra.

IV. En otras ocasiones, empero, sí se trata de accidentes, y en cambio sorprendentemente no siempre son respetados los postulados de la teoría de la imputación objetiva, convirtiendo –en la otra cara de la moneda– esos accidentes en hechos imputables desde el punto de vista penal, quizás bajo la errónea influencia del pensamiento de la responsabilidad objetiva que preside todo este ámbito de la seguridad vial.

Hubo una época en la que había más comportamientos dentro del riesgo permitido, en el ámbito del tráfico viario, que en la actualidad. No es difícil acordarse de cuando el cinturón de seguridad era una excepción, o de cuando no existían *airbags* o, en fin, de los tiempos en que no había que someter los vehículos a la denominada “inspección técnica de vehículos”. Pero cuando se respetan todos estos parámetros y no concurren otras circunstancias, habrá que concluir que, precisamente, estamos, sí, ante un accidente, aun incluso aunque se haya producido el resultado lesivo. Pues parece que tan flexible es la jurisprudencia cuando no se produce el resultado lesivo (en el sentido de no intervención del Derecho Penal, como hemos visto *supra*), como inflexible se muestra cuando se produce el resultado –suele ser imputado objetivamente, siquiera sea a título de falta–, en sentido inverso. De nuevo, la monografía de Manuel Guanes arroja la necesaria luz al respecto.

También el llamado “principio de confianza” ha de ser tenido muy en cuenta en la resolución de estas cuestiones. Según este instituto todo ciuda-

dano, por el hecho de vivir en un Estado de Derecho, puede confiar normativamente en que la actuación de los demás conciudadanos, que también son, pues, parte del mismo Estado de Derecho, va a desarrollarse sin incidir en un ámbito de tipicidad penal. Se trata de una confianza normativa, y no meramente fáctica. Ello significa que el sujeto puede y debe confiar en Derecho, y que no le son imputados resultados dañosos por el hecho de no haber adoptado medidas de precaución para evitarlos, aun cuando, fácticamente, todo el mundo sabe que se cometen delitos, y, por tanto, desde ese punto de vista meramente fáctico, quizás sí hubiesen sido imaginables medidas de precaución. Explicado con un sencillo ejemplo: un conductor que en una avenida se aproxima con su coche a un cruce, y el semáforo, en verde, le da paso, puede y hasta debe confiar (lo contrario conduciría al caos circulatorio), normativamente, en que los conductores de los vehículos que acceden a la intersección por la vía transversal, y que tienen a su vez, naturalmente, el semáforo en rojo, lo respetarán. En caso de producirse un accidente, los resultados lesivos no son imputados al conductor que circulaba por la vía principal con semáforo verde, aun cuando no haya tomado medida precautoria alguna al llegar al cruce, ya que obviamente podía confiar normativamente en dicho respeto de las normas por parte de los otros conductores. A pesar de que se sabe que hay conductores que no respetan los semáforos y que se producen accidentes, que hay “puntos negros” o “tramos de concentración de accidentes” (desconfianza fáctica), incluso aunque la intersección de nuestro ejemplo lo fuese, un hipotético resultado lesivo no sería imputable al conductor de nuestro supuesto si no concurriesen circunstancias suplementarias, aun cuando no hubiera tomado medida precautoria alguna, como reducir la velocidad, tomar el carril más alejado del inicio de la intersección u otras. En definitiva, la responsabilidad en este ámbito no es una cuestión de causalidad y conocimiento o deber de cuidado, ni de probabilidad, siquiera sea “rebañando” la responsabilidad a una falta, sino, en primer lugar y de forma decisiva, de imputación objetiva del resultado como primer paso que ha de ser verificado antes de continuar el análisis jurídico penal del caso. Pues bien, una vez más, el libro de Manuel Guanes aborda esta problemática y aporta soluciones muy convincentes que conducen a la no responsabilidad en numerosos supuestos.

V. En definitiva, la obra, que tengo el honor de presentar mediante este prólogo, afronta decididamente la completa problemática de los delitos de

conducción temeraria, desde sus tres posibles polos: (1) cuando no concurren, pues no ha de ser imputado el resultado; (2) cuando concurre su tipicidad, con un exhaustivo análisis de sus elementos típicos y aplicación jurisprudencial; y (3) por último, cuando dichos comportamientos de conducción temeraria se solapan con otros delitos como los de homicidio o lesiones, dolosos o imprudentes, de modo tal que el libro da cumplida y completa respuesta a las incertidumbres que para el práctico y para el teórico ha creado la compleja regulación de los delitos de conducción temeraria. Son de tanto alcance las conclusiones a las que llega el autor, que las mismas debieran ser tenidas muy en cuenta por nuestro Legislador, siempre tan proclive a numerosas reformas.

Prof. Dr. Javier Sánchez–Vera Gómez–Trelles
Universidad Complutense de Madrid