

INTRODUCCIÓN

Ante el alarmante número de víctimas registrado año tras año como consecuencia de los accidentes de tráfico, (una de las principales causas de muerte en España) aparecen los delitos contra la seguridad vial. No obstante, con anterioridad a la aparición de los mismos en el Código Penal, ya existían como materia reglada en el ámbito administrativo –La ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, considera infracción muy grave la conducción temeraria– por lo que su introducción como figura típica penal puede obedecer a la necesidad de una mayor reacción por parte del Estado frente a un fenómeno cuyo número de víctimas resultó cada vez más alarmante. El fenómeno al que se hace referencia es el de la denominada *conducción temeraria*, es decir, las conductas descritas en los artículos 380 y 381 del vigente Código Penal.

En este sentido, el delito de conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida de los demás (hoy artículo 381 CP) se introdujo en la reforma de 1989 (artículo 340 bis d) del anterior Código Penal como respuesta al fenómeno concreto de los llamados “*conductores-suicidas*” u “*homicidas*”, aquéllos que circulan a toda velocidad por las autopistas o autovías en sentido contrario al establecido. La respuesta penal a esta conducta a través de otras figuras delictivas contempladas en el Código Penal resultaba para cierto sector insatisfactoria. Así, su sanción como simple delito de conducción temeraria parecía insuficiente, pues este delito de peligro no tenía en cuenta el plus subjetivo de la acción, que la doctrina consideraba equivalente al dolo eventual de lesión. A la vez, su sanción con la dogmática tradicional de la tentativa de delito también resultaba *problemático*. Por un lado, la ausencia en la conducta de una intención de causar un resultado lesivo la separaba de la figura clásica de la tentativa, a pesar de que doctrinalmente se admita la tentativa doloso-eventual; por

otro, la indeterminación cualitativa y cuantitativa de los eventuales resultados que podían imputarse como intentados, hacía difícil decidir qué tipos de lesión en grado de tentativa debían entrar en concurso. Por ello, la creación expresa de este tipo agravado de conducción temeraria para sancionar dichas conductas y otras similares parecía una solución necesaria y adecuada. Ahora bien, los problemas nacen cuando, luego de haber creado el tipo en cuestión, se olvide cuáles son los requisitos objetivos y subjetivos que derivan de la interpretación teleológica de este tipo penal y se acabe sancionando por vía de este delito agravado de conducción temeraria conductas que no responden a las exigencias típicas del injusto que se pretendía sancionar por vía del artículo 381 CP, sino que todas aquellas conductas que se desarrollen con un vehículo a motor o ciclomotor, por más que puedan ser encuadradas dentro de los delitos de lesión o de resultado lesivo, son encuadradas dentro de lo dispuesto por estos delitos de peligro, dispensándose un trato, al menos, desigual y desprovisto de toda lógica jurídica.

En cuanto a lo desarrollado en el presente trabajo, en primer lugar se refiere que, para la correcta interpretación de estas figuras, es necesario analizarlas desde el punto de vista del bien jurídico que se pretende proteger por las mismas, lo cual, conforme a la postura arribada en el presente trabajo, pondrá de manifiesto los problemas que acarrearán a la hora de aplicarlas, así como la dificultad de encontrar criterios válidos que permitan establecer el ámbito de aplicación de las mismas frente a otras figuras ya existentes en el Código Penal, al hilo de esta cuestión resultará trascendente pronunciarse sobre cuestiones como el lugar dónde debe realizarse la conducción temeraria y la necesidad o no de la determinación de los sujetos pasivos de estos delitos.

Algunos sostienen que no existen motivos para incrementar la intervención del Derecho penal en el sector del tránsito automovilístico, refiriendo que en todo caso sería necesario insistir en los mecanismos de prevención fáctica o técnica, como emprender mejoras en los diseños de vías y vehículos, en los medios de prevención comunicativa no jurídica, como campañas publicitarias, educación vial hasta en niños, etc., en los medios administrativos de control preventivo y en las sanciones administrativas, carné por puntos, etc. Las ideas recién expuestas obviamente forman parte de la prevención de accidentes y de la protección de los intervinientes en el tránsito rodado, pero debe aclararse que no pueden ir solas, deben ir

acompañadas por el Derecho penal, *ultima ratio*, en atención a los bienes jurídicos que se pretende proteger, la vida y la integridad física de las personas. Ahora bien, esta intervención del Derecho penal ante fenómenos como los de la denominada *conducción suicida*, por ejemplo, no debe producir tan solo un efecto tranquilizador en la opinión pública, pretendiendo transmitirse la imagen de un legislador diligente a la hora de afrontar problemas sociales, *Derecho penal simbólico en sentido peyorativo*, sino todo lo contrario, la intervención del Derecho penal resulta insustituible por su consustancial vinculación al núcleo de los valores éticos-sociales y por tanto, resulta hábil para transmitir a sus destinatarios la idea de que una determinada conducta, la tipificada, es realmente una conducta muy grave para la sociedad y no una mera infracción administrativa. El recurso al Derecho penal cumpliría una función de prevención, desde el momento en que se manifieste que determinadas conductas constituyen una intolerable injerencia en las esferas de libertad de las demás personas, con riesgos para su vida e integridad, y que esa injerencia en la libertad ajena no puede quedar exclusivamente en el ámbito de las infracciones administrativas, cuyas sanciones pueden verse como el precio que se paga por la compra de una mercancía o la tasa que se abona por el uso de un servicio.

En base a lo dicho se puede sostener que la tipificación de las figuras en cuestión está justificada desde el punto de vista político criminal, ahora bien, desde el punto de vista estrictamente dogmático la introducción de las mismas en la legislación penal genera una serie de dudas sobre el tratamiento dispensado en cuanto a su estructura típica lo que acarrea problemas en el ámbito jurisprudencial como se podrá notar a lo largo de la presente obra.

Las mayores dificultades surgen en la compleja tarea de delimitar el ámbito de aplicación entre las conductas descritas en los artículos 380 y 381 CP, siendo que el artículo 381 CP, párrafo primero, se remite a la conducta descrita en el 380 CP –conducción temeraria con la cual se genera un peligro concreto– y exige además que la conducción se realice con un manifiesto desprecio por la vida de los demás, mientras que en el párrafo segundo hace lo mismo pero sin exigir el peligro concreto, lo que obliga a hacerse la pregunta de si la conducción temeraria no conlleva inicialmente ya un desprecio por la vida de las demás personas que intervienen en el tráfico viario, por un lado, y por el otro, si es posible conducir temerariamente y con manifiesto desprecio por la vida de los demás sin generar un

peligro concreto. Además de esto, conforme a cómo está descrita la conducta en el artículo 381 CP, resulta difícil delimitarla frente a las tentativas de lesiones y homicidio, teniendo en cuenta que los delitos de conducción temeraria solo son castigados cuando son cometidos con dolo, de conformidad al sistema *numerus clausus* adoptado por el Código Penal, artículo 12 CP.

La *solución* a estas dificultades podría venir dada por la noción de dolo que se adopte, si es que existe tal posibilidad, en especial cuando la discusión surge en el plano forense, rebasando el plano teórico. Por ello, en el presente trabajo, a fin de evitar dificultades conceptuales respecto a los supuestos “tipos o clases” de dolo, se recurre a un concepto unificado o unitario de dolo, lo cual se coherente con lo que se viene sosteniendo, sobre todo, en el ámbito jurisprudencial, en relación a cuándo debe imputarse dolo a una conducta. Además un concepto global de dolo favorecería la delimitación de éste frente a la culpa consciente y resolvería de alguna manera la problemática de la imposibilidad de comisión de un delito en grado de tentativa con dolo eventual sostenida por parte de la doctrina.

En definitiva, lo que se pretende poner de manifiesto es que estamos frente a figuras sumamente discutibles, cuya tipificación expresa en el Código Penal acarrea un elevado número de dificultades de aplicación y de las que subyacen más defectos que virtudes y que además de ello, las conductas descritas en los artículos 380 y 381 CP, sobre todo, comparten una preocupante similitud con otras existentes en el Código, por lo que conforme a cómo están tipificadas no favorecen en nada a la prevención del fenómeno que les dio origen, sino más bien, todo lo contrario.

Las conclusiones a las que se pueda arribar en el presente trabajo surgen básicamente del intento de armonización o unificación de los conceptos, nociones, doctrina, jurisprudencia de temas como el bien jurídico, el dolo, los delitos de peligro, la tentativa, etc., y solo con estos y en base a estos se pretende dar un tratamiento lógico y coherente a los delitos de conducción temeraria, pues es en la *comparación* de estos últimos con el tratamiento dispensado, tanto por la doctrina como por la jurisprudencia, a otras figuras típicas donde surge esa suerte de privilegio que gozan los denominados delitos de conducción temeraria en cuanto al marco penal establecido en el vigente Código Penal.