



El delito de conducción temeraria (art. 381 CP): algunas reflexiones al hilo de las últimas reformas

Prof. Dr. Juan Carlos Hortal Ibarra

Profesor Lector UB. Magistrado suplente Audiencia Provincial de
Barcelona.

Revista Jurídica de Cataluña, nº1, 2008.

[www.cienciaspenales.net]

JUAN CARLOS HORTAL IBARRA

Profesor Lector. UB
Magistrado Suplente Audiencia Provincial de Barcelona

El delito de conducción
temeraria (art. 381 CP):
algunas reflexiones al hilo
de las últimas reformas

PUBLICAT A LA «REVISTA JURÍDICA DE CATALUNYA»
NÚM. 1 - 2008

SUMARIO

1. *Introducción*
 2. *La regulación del delito de conducción temeraria en el CP del 95*
 - 2.1. Bien jurídico-penal protegido: «seguridad en el tráfico» versus «vida, integridad física o salud»
 - 2.2. Tipo objetivo: delimitación de los conceptos «temeridad» y «manifiesta»
 - 2.3. Resultado típico: «pusiera en concreto peligro la vida o la integridad de las personas»
 - 2.4. Tipo subjetivo: el denominado «dolo de peligro»
 3. *Reformas operadas en la LO 15/2003*
 - 3.1. Delimitación de los conceptos «altas tasas de alcohol en sangre» y «exceso desproporcionado de velocidad»
 - 3.2. La presunción legal sobre la temeridad manifiesta
 - 3.3. La controvertida presunción legal sobre el peligro concreto
 4. *Valoración de urgencia de la última reforma y propuestas de lege ferenda*
- Bibliografía y Jurisprudencia citada*

1. INTRODUCCIÓN

1. Los delitos de conducción temeraria (art. 381 CP) y de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y/o drogas tóxicas (art. 379 CP) constituyen, tanto desde un punto de vista teórico como práctico, las dos infracciones penales más importantes en el marco de los denominados «delitos contra la seguridad en el tráfico» (arts. 379-385 CP). Basta traer a colación los numerosos trabajos en los que la doctrina jurídico-penal ha abordado el análisis de estos dos delitos y las numerosas resoluciones judiciales en las que se han aplicado ambos ilícitos penales para corroborar dicha aseveración. El delito de conducción temeraria se introdujo en nuestro ordenamiento jurídico-penal por medio de la Ley 8-04-1967, sobre modificación de determinados artículos del CP y de la LE-Crim¹, en cuyo art. 340 bis a) 2.º se sancionaba con una pena de multa y la privación del derecho a conducir al que «condujera un vehículo de motor con temeridad manifiesta y pusiera en concreto peligro la vida de las personas, su integridad o sus bienes».

¹ Texto legal por medio del que se unificaron los delitos relacionados con la seguridad en el tráfico introducidos en las Leyes 9-05-1950 y 24-12-1962, sobre uso y circulación de vehículos a motor, en las que, respectivamente, se castigaba con una pena de arresto mayor o multa al que «condujere un vehículo de motor a velocidad excesiva o de otro modo peligroso para el público, dada la intensidad del tráfico, condiciones de la vía pública u otras circunstancias que aumenten el riesgo» y con una pena de multa (de 5.000 a 50.000 pesetas) y privación del derecho a conducir (de 2 meses a 1 año) al que «condujera un vehículo de motor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto e inminente peligro la seguridad de la circulación y la vida de las personas, su integridad o sus bienes...».

2. Con posterioridad, en el plano material, dicho precepto ha sido objeto de tres grandes modificaciones: a) en primer lugar, la efectuada por medio de la LO 3/1989, de 21 de junio, en la que se eliminó la referencia a los «bienes» como objeto sobre el que podía recaer el peligro concreto² y se introdujo la pena de arresto mayor (pena de prisión de 1 mes y 1 día a 6 meses) como alternativa a la pena de multa cuya cuantía se incrementó significativamente (de 100.000 a 1.000.000 ptas); b) en segundo lugar, la contenida en la LO 10/1995, de 23 de noviembre, mediante la cual se aprobó el denominado «Código Penal de la democracia», en la que se endurecieron las penas previstas en el derogado art. 340 bis a) 2.º, en la línea ya iniciada en el año 1989, eliminando la pena de multa como sanción alternativa a la prisión, elevando ostensiblemente la pena privativa de libertad (de 6 meses a 2 años) y el período de privación del derecho a conducir (de 1 hasta 6 años); y c) en tercer lugar, la reforma operada en la LO 15/2003, de 25 de noviembre, en la que se añadió un segundo párrafo al art. 381 CP en el que se estableció una doble presunción en relación a la concurrencia de sus dos elementos típicos esenciales («temeridad manifiesta» y «concreto peligro para la vida o la integridad de las personas») que, como expondré más adelante³, suscitó numerosas críticas en el seno de la doctrina jurídico-penal⁴. Modificaciones todas ellas a las que ha de sumarse la contenida en la Proposición de Ley Orgánica por la que se modifica la LO 10/1995, del Código Penal en materia de Seguridad Vial⁵, recientemente aprobada por el pleno del Congreso en fecha

² Supresión que, como pusieron de relieve algunos autores, resultaba acorde con la despenalización de los daños imprudentes. En este sentido, entre otros, MIR PUIG, «Conducción temeraria y el nuevo art. 340 bis d) del Código Penal», en VV.AA., *Derecho de la Circulación (aspectos civiles y penales)*, Madrid 1993, p. 184.

³ Vid., *infra*, apartado 3.

⁴ En este sentido, han mostrado su desacuerdo con la reforma operada por la LO 15/2003 en el marco del delito de conducción temeraria, entre otros, ALCÁZER GUIRAO, «Embriaguez, temeridad y peligro para la seguridad del tráfico. Consideraciones en torno a la reforma del delito de conducción temeraria», LLP (10) noviembre 2004, pp. 2 y 8 ss; GUÉREZ TRICARICO, «Influencia del alcohol y conducción peligrosa en los delitos contra la seguridad del tráfico: algunas consideraciones», Diario La Ley (6338) octubre 2005, pp. 12 ss; MAGALDI PATERNOSTRO, «De los delitos contra la seguridad en el tráfico», en *Comentarios al Código Penal. Parte Especial*, Tomo II, (Córdoba Roda/García Arán dirs.), Madrid 2004, pp. 1716 y 1718 ss; ORTS BERENGUER, «Delitos contra la seguridad colectiva (III): Delitos contra la seguridad del tráfico», en *Derecho Penal. Parte Especial*, Valencia 2004, p. 828; TAMARIT SUMALLA, «De los delitos contra la seguridad del tráfico», en *Comentarios a la Parte Especial del Código Penal*, (Quintero Olivares dir.), (3.ª ed), Pamplona 2004, pp. 1936 ss.

⁵ Ante la imposibilidad de aprobar el Nuevo Proyecto de Reforma de Código Penal en esta legislatura, el gobierno a través de su grupo parlamentario y con el apoyo de Convergencia i Unió, Esquerra Republicana de Catalunya, Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, Coalición Canaria y el Grupo Mixto, decidió tramitar de forma autónoma las modificaciones operadas en materia de Delitos contra la Seguridad Vial (según la nueva denominación dada) para dar una respuesta así a las elevadas cifras de siniestralidad en el tráfico que se siguen registrando y el renovado e inusitado interés que las mismas han despertado en la opinión pública. Buena prueba de este interés es el cambio que se observa en las noticias ofrecidas en los distintos informativos, donde a día

4-10-2007⁶ en la que, entre otras cuestiones, se ha eliminado la desafortunada presunción relativa a la puesta en peligro concreto y se han delimitado los supuestos en que concurre una conducción manifiestamente temeraria, supuestos que, como expondré más adelante, coinciden, en parte, con la interpretación propuesta por un sector doctrinal de la presunción introducida en la reforma operada en el 2003.

2. LA REGULACIÓN DEL DELITO DE CONDUCCIÓN TEMERARIA EN EL CP DEL 95

En este apartado analizaré los dos elementos típicos que caracterizan al delito de conducción temeraria con respecto al resto de ilícito penales que conforman los llamados «delitos contra la seguridad del tráfico», la «*temeridad manifiesta*» y la «*puesta en peligro de la vida o la integridad de las personas*», prestando una especial atención a las dos presunciones incorporadas por la LO 15/2003 como paso previo para valorar, desde una perspectiva político-criminal y dogmática, la necesidad de su introducción en nuestro ordenamiento jurídico-penal. Ahora bien, antes de acometer el examen de estas cuestiones, expondré brevemente las distintas posiciones existentes en nuestra doctrina en torno al interés jurídico que se tutela en el marco de los delitos contra la seguridad del tráfico en general y, consiguientemente, en el delito de conducción temeraria en particular.

2.1. *Bien jurídico-penal protegido*: «seguridad en el tráfico» versus «vida, integridad física o salud»

1. En el seno de la doctrina penalista se pueden distinguir tres posiciones: a) en primer lugar, los autores que consideran que se protege directamente la vida, integridad física y salud de las personas que participan en el tráfico viario (tesis individualista)⁷; b) en segundo lugar, los que, contrariamente, sostienen que se protege la «seguridad en el tráfico viario» en sí misma, esto es, de forma autónoma con respecto a los bienes jurídico-penales vida, integridad física y salud⁸ (posición «colectivista» o «autonomista»); y c) por último, los au-

rio se incluyen imágenes sobre algunos de los graves y aparatosos accidentes que se producen en nuestra red viaria.

⁶ Texto que se ha tomado como referencia en la presente investigación y que, a mi juicio, no será objeto de significativos cambios en su paso por el Senado, dada la urgencia que ha presidido su tramitación y la amplia mayoría parlamentaria que lo sustenta.

⁷ En este sentido, entre otros, ORTS BERENGUER, Valencia 2004, p. 818.

⁸ Abogan por esta solución, entre otros, CORCOY BIDASOLO, «Delitos contra la seguridad en el tráfico en el Código Penal de 1995», TSJAP (7) 1998, p. 11; LA MISMA, *Delitos de peligro y pro-*

tores que, a modo de solución intermedia, defienden que se protege la seguridad en el tráfico rodado pero no como un interés en sí mismo, sino como un instrumento para tutelar la vida, integridad física y salud de las personas que participan en este concreto ámbito, configurando de esta manera los delitos contra la seguridad del tráfico como un adelantamiento de la barrera de protección de estos bienes jurídico-penales individuales (posición intermedia)⁹. La mayoría de la doctrina, no obstante, coincide a la hora de configurar los delitos contra la seguridad en el tráfico como «delitos de peligro» en contraposición a la categoría de los «delitos de lesión» entre los que ha ocupado y sigue ocupando un lugar preferente el delito de homicidio sobre el que se ha construido la parte general del Derecho penal¹⁰.

2. La asunción de una u otra posición podría comportar, «en principio», importantes consecuencias jurídico-penales a la hora de resolver los supuestos en que a resultas de la comisión de un delito contra la seguridad en el tráfico se ocasiona la muerte y/o lesión imprudente de una persona. En efecto, tanto los autores que dotan de autonomía al bien jurídico-penal «seguridad en el tráfico viario» con respecto a los mencionados bienes jurídico-penales individuales, como los que defienden la tesis intermedia, deberían abogar, en coherencia, por la solución del concurso ideal de delitos, castigando el delito más grave en su mitad superior, con arreglo a lo establecido en el art. 77 CP.

3. Y digo «en principio» porque nuestro legislador, haciendo caso omiso de las reglas concursales generales, se ha decantado por la solución del concurso de leyes (art. 383 CP), castigando en estos casos únicamente el delito más grave (que

tección de bienes jurídico-penales supraindividuales, Valencia 1999, pp. 226 ss; MAGALDI PATER-NOSTRO, (Córdoba Roda/García Arán dirs.), Madrid 2004, pp. 1690 ss, quien ha asumido el planteamiento defendido por esta última autora; QUERALT JIMÉNEZ, *Derecho penal español. Parte especial*, (4.ª ed), Barcelona 2002, p. 659.

⁹ Esta puede decirse que constituye en la actualidad la posición dominante en la doctrina jurídico-penal. En este sentido, se han pronunciado, entre otros, ALCÁZER GUIRAO, LLP (10 noviembre 2004, p. 2; MOLINA FERNÁNDEZ, «Delitos contra la seguridad del tráfico», en *Compendio de Derecho Penal, (Parte Especial)*, volumen II, (Bajo Fernández dir.), Madrid 1998, p. 709; SILVA SÁNCHEZ, «Consideraciones sobre el delito del art. 340 bis a) 1.º del Código Penal (Conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas)», en VV.AA., *Derecho de la Circulación (aspectos civiles y penales)*, Madrid 1993, p. 150; TAMARIT SUMALLA, (Quintero Olivares dir.), (3.ª ed), Pamplona 2004, p. 1926.

¹⁰ En contra de esta diferenciación se ha pronunciado CORCOY BIDASOLO, *Delitos de peligro...*, pp. 142 ss, quien, atendiendo al bien jurídico-penal protegido, ha propuesto en su lugar la distinción entre los delitos en los que se tutelan bienes jurídico-penales individuales y los delitos en los que se protegen bienes jurídico-penales supraindividuales, diferenciando en el seno de estos últimos, los delitos en los que, junto a la protección del bien jurídico-penal supraindividual, se requiere la concurrencia de un resultado concreto para con algún bien jurídico-penal individual (los llamados delitos de peligro concreto) y aquellos otros delitos en los que únicamente se protege un bien jurídico-penal supraindividual (los denominados delitos de peligro abstracto). Planteamiento al que me he adherido HORTAL IBARRA, *Protección penal de la seguridad en el trabajo*, Barcelona 2005, pp. 43 ss.

normalmente será el delito de homicidio y/o lesiones por imprudencia grave, arts. 142 y 152 CP) en aplicación del principio de alternatividad (art. 8.4ª CP), restando, de esta forma, toda autonomía al bien jurídico-penal supraindividual «seguridad en el tráfico viario»¹¹. Autonomía que, sin embargo, sí que se garantiza en la Proposición de Ley Orgánica aprobada por el Pleno del Congreso en fecha 4-10-2007 en la que se prevé en estos casos la solución penológica del concurso ideal-medial de delitos (nueva redacción dada al art. 382)¹². Esta solución, a mi entender, resulta más acertada en la medida en que la imposición de la pena más grave en su mitad superior permite tomar en consideración el desvalor derivado de la puesta en peligro concreta de la vida y/o integridad física de la persona y/o personas que, no habiendo resultado efectivamente «lesionadas», se encontraban en el radio de acción de la temeraria conducción desarrollada por el sujeto activo.

2.2. Tipo objetivo: delimitación de los conceptos «temeridad» y «manifiesta»

1. Como ya he apuntado, los conceptos «temeridad» y «manifiesta» constituyen el núcleo esencial del tipo objetivo del delito de conducción temeraria. Se entiende que concurre una conducción temeraria no cuando se infringe cualquier norma reguladora del tráfico viario, sino únicamente cuando se incumplen aquellas que pueden considerarse básicas o elementales, esto es, las normas que incluso observaría el menos diligente de los hombres. Ello explica por qué, seguidamente, la doctrina, de forma unánime, vincula dicho concepto con la denominada «imprudencia grave» equivalente a la derogada «imprudencia temeraria»¹³.

La jurisprudencia ha calificado como «temeraria», entre otras, las siguientes conductas: a) conducción a gran velocidad por las calles de una gran ciudad (careciendo del preceptivo permiso de conducir) introduciéndose en una calle peatonal con marcha rápida (STS 2-06-99, RJ 1999\4133, PTE. DELGADO GARCÍA); b) conducción por una vía con una intensa densidad de tráfico (ronda litoral) a 130 km/hora circulando por el arcén y zigzageando entre los automóviles (STS 29-11-01, RJ 2002\1224, PTE. APARICIO CALVO-RUBIO); c) conducción a gran veloci-

¹¹ En este sentido, han criticado la solución del concurso de leyes establecida por el legislador en el art. 383 CP, entre otros, CORCOY BIDASOLO, *Delitos de peligro...*, p. 361; MAGALDI PATERNOSTRO, (Córdoba Roda/García Arán dirs), Madrid 2004, p. 1726.

¹² «Cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces o Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado.»

¹³ En este sentido, entre otros, MIR PUIG, «Conducción temeraria...», p. 186; MOLINA FERNÁNDEZ, (Bajo Fernández dir.), Madrid 1998, p. 728; ORTS BERENGUER, Valencia 2004, p. 827; TAMARIT SUMALLA, (Quintero Olivares dir.), (3.ª ed), Pamplona 2004, p. 1935. En la misma línea, se ha pronunciado la jurisprudencia, entre otras, la SAP GUIPÚZCOA 2-06-05 (JUR. 2005\207947, PTE. MAESO VENTUREIRA, FJ 6.º).

dad de un conductor novel realizando maniobras de emergencia a fin de evitar la colisión con varios vehículos (STS 1-04-02, RJ 2002\6758, PTE. JIMÉNEZ VILLAREJO); d) conducción por casco urbano a velocidad superior a la permitida sin las luces reglamentarias y superando varios semáforos en fase roja (SAP ASTURIAS 3-02-05, JUR. 2005\94163, PTE. VÁZQUEZ LLORENS); e) conducción por el centro de un pueblo a velocidad excesiva y realizando trompos y derrapajes (SAP TOLEDO 2-11-04, JUR. 2005\31143, PTE. DE LA CRUZ MORA); f) conducción por la acera a velocidad elevada y esquivando a los peatones haciendo zig zag (SAP BARCELONA 17-09-04, JUR. 2004\305441, PTE. PIJOÁN CANADELL); g) conducción a gran velocidad por población realizando «caballitos» con el ciclomotor obligando a otros usuarios a frenar ante el peligro de colisión (SAP ALBACETE 6-04-05, JUR. 2005\111069, PTE. NEBOT DE LA CONCHA); y h) adelantamiento de varios vehículos que circulaban en caravana en un tramo de vía próximo a una curva de escasa visibilidad obligando al vehículo policial que venía de frente a esquivarle (SAP PONTEVEDRA 21-03-06, JUR 2006\ 203403, PTE. FERRER GONZÁLEZ).

2. En relación a las normas que disciplinan la seguridad vial cabe realizar una doble precisión: a) en primer lugar, debe puntualizarse que constituyen un mero indicio y no el fundamento a la hora de proceder a calificar como «temeraria» una conducción; y b) en segundo lugar, ha de matizarse que junto a las mismas es necesario tomar en consideración las circunstancias concretas en que tiene lugar la conducción, por cuanto es posible que no se haya incumplido norma alguna de tráfico y sin embargo la conducta pueda ser calificada como «temeraria» atendiendo al contexto en que se desarrolla (densidad del tráfico, estado del pavimento, meteorología, estado del automóvil...) ¹⁴. Cuestión que puede ilustrarse por medio del siguiente ejemplo:

Z conduce su vehículo por una autovía respetando la velocidad máxima permitida (110 km/hora), sin embargo, llueve copiosamente y una espesa niebla dificulta notablemente la visibilidad. A pesar de que no ha incumplido el límite máximo de velocidad (120 km/hora), la conducción podría ser calificada de temeraria atendidas las adversas condiciones climatológicas en que se desarrolla, condiciones que aconsejan una aminorcación de la velocidad a fin de acomodarla al estado de la vía.

¹⁴ En este sentido, han puesto de relieve el contexto concreto en el que se desarrolla la conducción, entre otros, ALCÁCER GUIRAO, LLP (10 noviembre 2004, p. 3; TAMARIT SUMALLA, (Quintero Olivares dir.), (3.ª ed), Pamplona 2004, p. 1935. La jurisprudencia también ha destacado la necesidad de tomar en consideración los factores externos en el momento de valorar la «temeridad» realizada por el conductor en cuestión, entre otras, la SAP GUIPÚZCOA 2-06-05 (JUR. 2005\207947, PTE. MAESO VENTUREIRA, FJ 6.º) y el AAP VIZCAYA 27-07-05 (JUR. 2005\233265, PTE. REAL DE ASÚA LLONA, FJ 3.º).

3. Ahora bien, según dispone el art. 381 CP, la temeridad en la conducción ha de ser «*manifiesta*», concepto que la doctrina, unánimemente, ha identificado con la necesidad de que adquiriera un carácter ostensible, notorio o evidente para un ciudadano medio¹⁵. Mención que, a mi juicio, resulta redundante y, consiguientemente, prescindible¹⁶. En este punto, la cuestión que ha despertado un mayor interés en el seno de la doctrina es la relativa al criterio que ha de tomarse en consideración para evaluar la concurrencia de este elemento. Al respecto, algunos autores abogan por la objetivización y/o normativización de la acreditación de esta «notoria» temeridad en la conducción, precisando que no ha de tomarse como referencia el criterio subjetivo del Juez o el conductor, sino la perspectiva del espectador objetivo situado en el momento en que el autor procedió a realizar la maniobra temeraria y con todos los conocimientos de los hechos. La asunción de esta perspectiva claramente objetiva adquiere, en opinión de este sector doctrinal, una notable relevancia en el momento de probar este elemento en el proceso penal, por cuanto si adoptamos como único criterio de evaluación la percepción que de dicha conducción ha tenido el espectador real de los hechos, no podrían tomarse en consideración los datos de los que sólo se tiene conocimiento una vez acaecido el hecho¹⁷. Dicha cuestión puede ilustrarse a través del siguiente ejemplo¹⁸:

Z conduce a 60 km/hora por una céntrica avenida superando los semáforos en verde. Dicha conducción en modo alguno podría ser calificada como manifiestamente temeraria por los numerosos testigos que la presenciaron. Sin embargo, sí podría ser calificada como tal si se condujera a la misma velocidad y por la misma concurrida avenida pero careciendo de frenos, dato este último que si bien no pudo ser percibido por los espectadores reales del mismo, sí habría de ser tomado en con-

¹⁵ En este sentido, entre otros, ALCÁCER GUIRAO, LLP (10 noviembre 2004, p. 3; MAGALDI PATERNOSTRO, (Córdoba Roda/García Arán dirs), Madrid 2004, p. 1717; MOLINA FERNÁNDEZ, (Bajo Fernández dir.), Madrid 1998, p. 728; ORTS BERENGUER, Valencia 2004, p. 827. En la misma línea se expresa la jurisprudencia, entre otras, la STS 29-11-01 (RJ 2002\1224, PTE. APARICIO CALVO-RUBIO) en la que se define dicho concepto como «*notoria desatención de las normas reguladoras del tráfico, de forma valorable con claridad por un ciudadano medio*» (FJ 2.º).

¹⁶ De ahí que defienda su expresa eliminación de la redacción típica, propuesta que topa frontalmente con su mantenimiento en la Proposición de Ley Orgánica ya referida.

¹⁷ Cfr. ALCÁCER GUIRAO, LLP (10 noviembre 2004, p. 4. De ahí que no le falte razón a este último autor al criticar la inferencia realizada en la STS 1-04-02 (RJ 2002\6758, PTE. JIMÉNEZ VILLAREJO) cuando en relación al carácter manifiesto de la conducción se señala que «...es indiscutible, por último, que el comportamiento del acusado fue temerario para todos los que lo presenciaron, como elocuentemente lo pone de manifiesto la indignación expresada por cuantos conductores hubieron de detenerse, después de haber sido adelantados, a consecuencia del siniestro...». (FJ 3.º).

¹⁸ Ejemplo propuesto por MORENO ALCÁZAR, *Los delitos de conducción temeraria (criterios para la coordinación de los artículos 381 y 384 del Código Penal)*, Valencia 2003, p. 86.

sideración en el momento de llevar a cabo el juicio realizado por ese «espectador ideal» al que hemos hecho referencia.

2.3. Resultado típico: «pusiera en concreto peligro la vida o la integridad de las personas»

1. Para poder imputar la conducta prevista en el art. 381 CP es necesario que como consecuencia de la conducción manifiestamente temeraria se ponga en concreto peligro la vida o integridad física de las personas que participan en el tráfico viario¹⁹. La concurrencia de este resultado de peligro concreto es especialmente relevante, no sólo porque dota al delito de conducción temeraria de un contenido de antijuricidad material que legitima en mayor medida la intervención del Derecho penal en este ámbito del ordenamiento jurídico, sino porque se erige en el elemento determinante para deslindarlo del correspondiente ilícito administrativo recogido en el art. 65.5 d) del RDL 339/1990, de 2 de marzo, Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial²⁰, donde se califica como infracción muy grave «la conducción manifiestamente temeraria». De ahí que en la actualidad no pueda sostenerse, tal y como había manifestado un sector doctrinal²¹ y jurisprudencial²², que son dos los elementos sobre los que se construye la delimitación entre el delito de conducción temeraria y el ilícito administrativo: a) la concurrencia de dicho resultado de peligro concreto para la vida o integridad física de las personas; y b) el carácter «manifiesto» de la temeridad exigido en el plano jurídico-penal.

2. La concurrencia de la puesta en peligro concreto de la vida o integridad física de las personas como resultado típico del delito de conducción temeraria plantea varias cuestiones de corte dogmático y práctico: a) en primer lugar, resulta imprescindible determinar cuándo jurídicamente se considera que se ha puesto en concreto peligro la vida o integridad física de las personas que intervienen en el tráfico viario (párrafo 3); b) una vez determinada la existencia de este peligro concreto para la vida o la integridad de las personas, en segundo lugar, debemos plantearnos si este resultado es o no imputable a la previa conduc-

¹⁹ En este sentido, se ha señalado, entre otras, en las SSAP LUGO 10-12-03 (JUR. 2004\59244, PTE. RUIZ TOVAR, FJ 1.º), BARCELONA 7-02-05 (JUR. 2005\80923, PTE. NAVARRO MORALES, FJ 1.º); CÁDIZ 6-04-05 (JUR. 2005\225944, PTE. FELIZ Y MARTÍNEZ, FJ 3.º) y BARCELONA 13-10-05 (JUR. 2006\43763, PTE. DE ALONSO LASO, FJ 1.º) en la que correctamente se concluye que la realización de un adelantamiento a gran velocidad en una autopista no constituye delito de conducción temeraria cuando, simultáneamente, no se acredita la puesta en peligro concreto de persona alguna.

²⁰ Según la redacción dada por la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el RDL 339/1990, de 2 de marzo.

²¹ En este sentido, entre otros, ALCÁCER GUIRAO, LLLP (10) noviembre 2004, p. 3.

²² En este sentido, entre otras, la STS 1-04-02 (RJ. 2002\6758, PTE. JIMÉNEZ VILLAREJO, FJ 3.º).

ción temeraria desarrollada por el sujeto en cuestión (párrafo 4); c) en tercer lugar, la doctrina científica «discute» si la concurrencia de este resultado típico exige la puesta en peligro de más de una persona o bien resulta suficiente la puesta en peligro de una sola (párrafo 5); d) en cuarto lugar, en el seno de la doctrina se ha suscitado la cuestión de si es necesario partir de un concepto restrictivo o bien extensivo del término «vía pública» a los efectos de incluir o no a las personas que transitan por zonas exclusivamente peatonales, esto es, no destinadas al tráfico de vehículos (párrafos 6 y 7); y e) en quinto lugar, la doctrina se encuentra dividida en relación a la calificación o no del acompañante del conductor como posible sujeto pasivo del delito de conducción temeraria (párrafo 8). Problemas todos ellos que, siquiera brevemente, serán analizados a continuación.

3. La determinación de cuándo se ha creado un peligro concreto para un bien jurídico-penal de carácter individual como es la vida o la integridad física constituye una de las cuestiones más difíciles de responder tanto en el plano teórico como práctico. En el plano doctrinal dicha dificultad se ha traducido en la elaboración de una multiplicidad de teorías con las que se ha intentado dar una respuesta a este arduo problema²³. En el plano práctico, ello se ha traducido en un problema a la hora de probar la concurrencia de un elemento que, como he apuntado, no sólo resulta crucial para imputar el delito de conducción temeraria, sino también para diferenciarlo del correspondiente ilícito administrativo (art. 65.5 d RD 339/1990). Concurre este peligro concreto cuando, habiendo perdido el autor del riesgo el control o dominio sobre el mismo, no se menoscaba la vida y/o integridad física de quienes participan en el tráfico gracias a la actuación *in extremis* de la propia víctima o de un tercero²⁴. Ciertamente, en los casos en que el autor del riesgo no pierde el control sobre la conducción de su vehículo a motor no podemos afirmar que se ha creado dicho peligro concreto y, consiguientemente, no se le puede imputar el delito de conducción temeraria, pudiendo responder en todo caso del ilícito administrativo previsto en el art. 65.5 d) RDL 339/1990. Todo ello puede ilustrarse a través de los siguientes ejemplos:

²³ Para una descripción de las diferentes teorías desarrolladas pueden consultarse, entre otros, los trabajos realizados con carácter general por CORCOY BIDASOLO, *Delitos de peligro...*, pp. 158 ss; y en el concreto ámbito de los delitos contra la seguridad en el tráfico por FEJOO SÁNCHEZ, LL 1999-6, pp. 1883 ss.

²⁴ En este sentido, se han pronunciado en nuestra doctrina, entre otros, ALCÁCER GUIRAO, LLP (10) noviembre 2004, p. 4; CORCOY BIDASOLO, *Delitos de peligro...*, pp. 162 ss; FEJOO SÁNCHEZ, LL 1999-6, pp. 1883 ss; LASCURAIN SÁNCHEZ, «De los delitos contra la seguridad del tráfico», en *Comentarios al Código Penal*, (Rodríguez Mourullo dir.), Madrid 1997, pp. 1047 ss; MIR PUIG, «Conducción temeraria...», p. 185, quien, muy expresivamente, concluye «la lesión personal no se ha producido porque ha habido suerte, pero podría haberse producido, debido a la imposibilidad por parte del conductor de controlar adecuadamente la situación». Dicha caracterización del peligro concreto ha sido acogida en la reciente SAP BARCELONA 20-07-06 (JUR. 2006\66002, PTE. HORTAL IBARRA, FJ 3.º).

A) Juan, con el fin de gastarle una broma a sus compañeros de pandilla, se dirige a toda velocidad con su ciclomotor hacia ellos frenando enérgicamente cuando se encontraba a una distancia de unos 5 metros, tal y como había planeado desde el principio²⁵. En este caso Juan no ha puesto en peligro concreto a dichas personas, por cuanto en todo momento ha mantenido el control y el dominio sobre la situación.

B) Javier, que carece del preceptivo carné de conducir, decide darse una vuelta con el nuevo todo terreno de su madre a fin de experimentar las sensaciones de la conducción. Debido a su falta de pericia al volante pierde el control del vehículo accediendo a una calle peatonal a alta velocidad. Tomás que ha observado la maniobra realizada por Javier coge rápidamente a su nieto en brazos evitando así que sea arrollado junto con el cochecito²⁶. En este supuesto Javier ha puesto en concreto peligro la vida del niño, quien no ha sido efectivamente lesionado gracias a la rápida y diligente intervención de su abuelo, intervención con la que ya no podía contar el conductor del vehículo que ya había perdido el control sobre la dirección del automóvil que pilotaba²⁷.

C) Jesús, que acaba de comprarse un rápido deportivo decide junto a dos amigos darse una vuelta por su populoso barrio a fin de probar las prestaciones de su nueva adquisición. En una de las intersecciones que se encuentra a su paso Jesús decide pasarse a gran velocidad el semáforo en rojo sin observar que en ese momento cruza por el preceptivo paso de peatones José, quien, gracias a su destreza y buena forma física, consigue esquivar el vehículo dando un fuerte salto hacia la acera. Jesús con su temeraria conducción ha puesto en concreto peligro la vida o integridad física de José, quien, de forma inesperada, ha evitado el seguro impacto con el automóvil cuyo control ya había perdido su conductor.

4. Debido a la configuración del ilícito penal previsto en el art. 381 CP como un delito de peligro concreto, es necesario probar la concurrencia de la relación de imputación objetiva entre la conducta típica (la conducción notoriamente temeraria) y la puesta en peligro de los bienes jurídico-penales vida o integridad física de los participantes en dicho sector de actividad²⁸. En efecto, una vez se ha

²⁵ Ejemplo muy parecido al propuesto por FEJOO SÁNCHEZ, LL 1999-6, pp. 1886.

²⁶ Supuesto muy similar al enjuiciado en la ya citada STS 2-06-99 (RJ 1999\4133, PTE. DELGADO GARCÍA).

²⁷ En la misma línea, FEJOO SÁNCHEZ, LL 1999-6, p. 1886.

²⁸ Ciertamente, de la misma manera que en los delitos de lesión es necesario probar la relación de riesgo entre el resultado y la creación del riesgo típico, en los delitos de peligro concreto, junto a la lesión del bien jurídico-penal supraindividual (la seguridad en el tráfico viario), es preciso determinar la relación de riesgo entre la conducta típica (conducción de un vehículo a motor con temeridad manifiesta) y el resultado de peligro concreto para determinados bienes jurídico-penales individuales (vida o integridad física de las personas que participan en dicho ámbito). En este sentido, se han pronunciado en general, entre otros, CORCOY BIDASOLO, *Delitos de peligro...*, pp. 148 ss; FEJOO SÁNCHEZ, LL 1999-6, pp. 1886 ss; y en el marco del delito de conducción temeraria en particular, entre otros, MAGALDI PATERNOSTRO, (Córdoba Roda/García Arán dirs), Madrid 2004, p. 1717.

constatado la creación de una situación de peligro concreto para la vida o integridad física de quienes participan en el tráfico viario, deberá determinarse si esta puesta en peligro concreto es imputable a la previa conducción «temeraria» o bien a la propia conducta imprudente de la víctima (por ejemplo el peatón) al incumplir las «obligaciones» que en el marco de la seguridad vial le impone el ordenamiento jurídico-administrativo²⁹. Pensemos en el siguiente ejemplo:

Varios adolescentes juegan a esquivar a los vehículos que circulan por una amplia avenida situada a la salida de su población. En un momento determinado, Tomás, que circula por encima de la velocidad permitida (70 km/hora) y cambiando la frecuencia de la radio, está a punto de arrollar a Javier que, inopinadamente, se ha situado frente a su vehículo con el fin de esquivarlo. En este caso, pese a que Tomás conducía a una velocidad superior a la permitida y se distrajo durante unos segundos, la puesta en peligro concreto de la vida o integridad física de Javier le es imputable a la imprudente conducta realizada por este último y no a la antirreglamentaria conducción efectuada por el primero.

5. A pesar de que el propio art. 381 CP en su descripción típica utiliza el plural para referirse al resultado típico «*personas*», la doctrina, de forma unánime, considera que para imputar el delito de conducción temeraria es suficiente la puesta en peligro concreto de una sola³⁰. La exigencia de una plural puesta en peligro de personas dotaría al precepto de un mayor contenido de antijuricidad material restringiendo su aplicación a unos supuestos más graves³¹. Sin embargo, ello

²⁹ En principio, la reglamentación en materia de seguridad en el tráfico se dirige especialmente a los conductores de vehículos a motor y ciclomotores. Y digo, «en principio», porque en la misma se imponen igualmente «obligaciones» a otras personas que también hacen uso de las vías públicas (art. 2 RDL 339/1990), por ejemplo, los peatones o los ciclistas, quienes también pueden constituir y, de hecho constituyen, una «fuente de peligros» para el resto de los participantes en el tráfico viario. Ciertamente, a menudo, son los peatones y los ciclistas quienes con su comportamiento negligente ponen en peligro la vida o integridad física de los conductores o de otros peatones e, incluso, les causan efectivas lesiones. A mi juicio, son dos las razones que explican por qué en los casos de atropello de peatones y ciclistas en que su muerte y/o lesión es imputable a su exclusiva conducta imprudente (entre otras muchas, las SSAP NAVARRA 16-07-04, JUR. 2004\278799, PTE. GARCÍA PÉREZ y LEÓN 21-07-04, JUR. 2004\256152, PTE. GARCÍA PRADA) no se suscita su posible responsabilidad penal con respecto a la puesta en peligro concreto y/o lesión de la vida o integridad física de otros intervinientes en el tráfico rodado: a) en primer lugar, porque el delito previsto en el art. 381 CP limita la esfera de posibles autores a aquellos que conducen vehículos a motor o ciclomotores; y b) en segundo lugar, porque en los casos en que se produce la muerte y/o lesión del peatón o ciclista que ha actuado imprudentemente, la acción penal se dirige contra el conductor que lo hacía adecuadamente y no contra quien ha originado el luctuoso «accidente».

³⁰ En este sentido, se han pronunciado, entre otros, ALCÁZER GUIRAO, LLP (10) noviembre 2004, p. 4; MAGALDI PATERNOSTRO, (Córdoba Roda/García Arán dirs), Madrid 2004, p. 1717; TAMARIT SUMALLA, (Quintero Olivares dir.), (3.ª ed), Pamplona 2004, p. 1935. En la misma línea, se sitúa nuestra jurisprudencia, entre otras, la SAP GUIPÚZCOA 1-06-05 (JUR. 2005\207947, PTE. MAESO VENTUREIRA, FJ 6.º) y el AAP VIZCAYA 27-07-05 (JUR. 2005\233265, PTE. REAL DE ASÚA LLONA, FJ 3.º).

³¹ Cuantitativa y cualitativamente resulta más grave poner en peligro a una pluralidad de personas que a una sola persona.

dificultaría la aplicación del mismo³², restando eficacia a la intervención penal en este sector de actividad³³. Ciertamente, la auténtica lesividad del delito de conducción temeraria viene determinada por el hecho de que con esta peligrosa conducta no sólo se crea un riesgo en abstracto para todos aquellos que participan en el tráfico viario (lesión del bien jurídico-penal supraindividual «seguridad en el tráfico»), sino porque además se pone en concreto peligro la vida o integridad física de determinadas personas que interactúan en este sector de actividad (tentativa imprudente de lesión). Para considerar probado la concurrencia de este resultado típico, nuestra jurisprudencia mayoritaria no exige ni el testimonio ni la individualización de la persona o personas puesta/s en peligro, sino que se conforma con que los testigos presenciales de la conducción temeraria declaren en el plenario que, a resultas de la misma, las personas que se encontraban en su radio de acción tuvieron que reaccionar rápidamente para evitar ser atropelladas³⁴.

6. Otra de las cuestiones que ha suscitado una cierta «discusión» doctrinal es la relativa a la amplitud que cabe otorgar al concepto «vía pública» a los efectos de incluir o no las puestas en peligro concreta de personas que transitan por zonas no destinadas al tráfico de vehículos (por ejemplo, parques, jardines, plazas, inmuebles...). En este punto, la doctrina se encuentra «dividida» entre los autores que defienden la necesidad de interpretar restrictivamente dicho concepto exigiendo que la creación de este resultado típico tenga lugar dentro del tráfico rodado³⁵ y aquellos otros que, contrariamente, mantienen que es preciso interpretarlo ampliamente a fin de castigar toda puesta en peligro concreto de personas imputable a la conducción temeraria, aunque en puridad no se encuentren en una vía destinada al tráfico rodado (por ejemplo, la persona que se encuentra en el interior de un inmueble o un establecimiento público)³⁶. Al respecto, y con una finalidad meramente expositiva podrían distinguirse tres grupos de casos: a) los supuestos en que la persona puesta en peligro concreto transita por una vía pública en sentido estricto (por ejemplo, se dispone a cruzar la calle respetando la luz de su semáforo y casi es atropellada por un conductor que a gran velocidad se lo salta en fase roja); b) los supuestos en que si bien, formalmente, dicha persona no

³² A las complicaciones propias de probar la puesta en peligro concreto de una sola persona, se sumará la dificultad de extender esta prueba a la creación de un peligro concreto a una pluralidad de ellas.

³³ Así lo ha puesto de manifiesto muy correctamente CORCOY BIDASOLO, *Delitos de peligro...*, pp. 145 ss.

³⁴ En este sentido, entre otras, las SSAP BARCELONA 2-12-02 (JUR. 2003\120916, PTE. INGELMO FERNÁNDEZ, FJ 2.º); BARCELONA 5-12-02 (JUR. 2003\120981, PTE. DE ALFONSO LASO, FJ 1.º) y GUIPÚZCOA 1-06-05 (JUR. 2005\207947, PTE. MAESO VENTUREIRA, FJ 6.º).

³⁵ En este sentido, entre otros, MOLINA FERNÁNDEZ, (Bajo Fernández dir.), Madrid 1998, p. 711.

³⁶ En este sentido, entre otros, ALCÁCER GUIRAO, LLP (10 noviembre 2004, p. 4; MAGALDI PATERNOSTRO, (Córdoba Roda/García Arán dirs), Madrid 2004, p. 1717; TAMARIT SUMALLA, (Quintero Olivares dir.), (3.ª ed), Pamplona 2004, p. 1935.

transita por una vía destinada al tráfico de vehículos (vías urbanas e interurbanas y terrenos privados utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios), físicamente se encuentra en una zona de uso común limítrofe con la primera (por ejemplo, peatón que pasea por una plaza en la que confluyen varias travесías); y c) los supuestos en que la persona o personas puestas en peligro concreto por la conducción temeraria físicamente no se encuentran ni en una vía destinada al tráfico rodado ni en una zona abierta próxima a la misma (por ejemplo las personas que toman el aperitivo en el interior de un bar o las personas que habitan en el interior de un inmueble).

7. Pues bien, entiendo que en los tres supuestos se ha creado una puesta en peligro concreto de la vida o integridad física de las personas relevante a los efectos de la imputación del delito de conducción temeraria (art. 381 CP). En efecto, en los supuestos incluidos en los apartados a) y b) porque resulta evidente que el legislador quiere castigar todas y cada una de las puestas en peligro que tienen su origen en la conducción temeraria de vehículos a motor o ciclomotores en las vías destinadas al tráfico rodado (esto es, a la circulación de vehículos) o en las zonas limítrofes utilizadas por aquellos que también intervienen en el mismo pero como peatones o transeúntes (aceras, parques, jardines, plazas...)³⁷. De la misma forma que tampoco existe obstáculo alguno en el plano dogmático para acoger una interpretación amplia del concepto «vía pública» que permita abarcar las puestas en peligro concreto de las personas que se hallan en el interior de un inmueble o establecimiento mercantil, si partimos de la premisa de que la lesión del bien jurídico-penal supraindividual «seguridad en el tráfico» tiene lugar desde el momento en que se conduce temerariamente y el resultado típico se vincula a la puesta en peligro concreto de dos bienes jurídico-penales individuales como la vida y la integridad física.

8. Por último, la doctrina se ha planteado en qué medida también el acompañante del conductor puede ser considerado sujeto pasivo del delito de conducción temeraria, y consiguientemente, puede ser objeto de protección por el mismo. En este punto, algunos autores, acertadamente, distinguen dos grupos de

³⁷ Es más, cualitativamente resultan más peligrosas para la vida o integridad física de las personas las conducciones que se desarrollan fuera de las vías destinadas al tráfico rodado (por ejemplo la que tiene lugar en una vía peatonal o en una plaza que circunda varias calles) que las realizadas en las vías destinadas al efecto. Ciertamente, quien se dispone a cruzar una calle con un denso tráfico rodado, hasta cierto punto puede «prever», y por tanto adoptar alguna medida «autoprotectora» (por ejemplo, cruzar extremando las precauciones), que los conductores que circulan por la misma no siempre respetarán el paso de peatones regulado por semáforo, porque así se lo dice su experiencia diaria, donde ha comprobado que, a menudo, circulan haciendo caso omiso a la señalización que reglamenta la prioridad de paso entre los conductores y los peatones. Sin embargo, quien tranquilamente pasea por una plaza en la que confluyen varias travесías, en modo alguno se plantea que, en un momento determinado, irrumpirá un vehículo en su interior y casi lo atropellará.

casos: a) los supuestos en que el/los acompañante/s ha/n consentido libremente la creación de este peligro concreto para su/s vida/s, en los que se aboga por la atipicidad, argumentando que nos encontramos ante un caso de autopuesta en peligro jurídico-penalmente relevante³⁸; y b) los supuestos en que no ha consentido dicha puesta en peligro concreto, en los que la doctrina se encuentra dividida entre los autores que se decantan por su relevancia penal³⁹ y aquellos otros que, contrariamente, se inclinan por la atipicidad⁴⁰. En relación a esta controvertida cuestión, considero que nada impide la inclusión del acompañante como sujeto pasivo del tipo previsto en el art. 381 CP⁴¹ en los casos en que no ha consentido el riesgo al tratarse de un supuesto de autopuesta en peligro jurídico-penalmente irrelevante.

2.4. Tipo subjetivo: el denominado «dolo de peligro»

1. La imputación del delito de conducción temeraria pasa necesariamente por la prueba del tipo subjetivo que en este ilícito penal se vincula a la acreditación del denominado «dolo de peligro». Ciertamente, para poder imputarlo subjetivamente es preciso que el sujeto tenga conocimiento de que está conduciendo un vehículo a motor infringiendo las normas básicas de la circulación y que con esta peligrosa conducción está creando un peligro concreto para la vida o integridad física de las personas que intervienen en el tráfico viario⁴². Resulta indiferente a tales efectos que el sujeto confíe o no en la producción de un resultado le-

³⁸ Cfr. ALCÁZER GUIRAO, LLP (10) noviembre 2004, p. 4.

³⁹ En este sentido, entre otros, ALCÁZER GUIRAO, LLP (10) noviembre 2004, p. 4; MAGALDI PATERNOSTRO, (Córdoba Roda/García Arán dirs), Madrid 2004, p. 1718; MOLINA FERNÁNDEZ, (Bajo Fernández dir.), Madrid 1998, p. 728; TAMARIT SUMALLA, (Quintero Olivares dir.), (3 ed.), Pamplona 2004, p. 1935.

⁴⁰ En este sentido, se ha pronunciado ORTS BERENGUER, Valencia 2004, p. 827 ss, quien defiende la exclusión del acompañante como sujeto pasivo del delito de conducción temeraria en todos los casos, por cuando, en su opinión, dicho ilícito penal «*está pensado para el peligro creado para los demás*».

⁴¹ Así lo ha entendido nuestra jurisprudencia en la única Sentencia en la que, según alcanzo a ver, se ha planteado dicha cuestión, la SAP SORIA 14-11-03 (JUR. 2004\42934, PTE. GARCÍA MORENO) en la que se condenó a quien circulaba a las 9 de la mañana por el interior del casco histórico de una pequeña ciudad a una velocidad próxima a los 100 km/hora sin atender los requerimientos de los ocupantes del vehículo que insistentemente le rogaban que condujera con cuidado y redujera la velocidad.

⁴² En este punto resulta especialmente interesante traer a colación lo dispuesto en la SAP BARCELONA 12-05-05 (JUR. 2005\173448, PTE. CORCOY BIDASOLO) en la que se realiza una correcta delimitación del tipo subjetivo en el delito de conducción temeraria «*En relación con el dolo, nadie está afirmando que el acusado quisiera atropellar a nadie puesto que el dolo que requiere el art. 381 del Código Penal requiere exclusivamente que el acusado conociera que su conducta era peligrosa y es indudable que el recurrente decidió pasar un semáforo en rojo cuando un peatón cruzaba y la realización de esta conducta peligrosa para la seguridad en el tráfico viario, de forma consciente y voluntaria, es, precisamente, el contenido del tipo subjetivo doloso del art. 381 del Código Penal*» (FJ 2.º).

sivo para con dichos bienes jurídico-penales individuales⁴³. Serán atípicas aquellas conducciones cuya temeridad tengan su origen en un error jurídico-penalmente relevante del sujeto, por cuanto en el delito de conducción temeraria sólo se castigan las conductas imputables a título doloso⁴⁴.

2. Por su parte, en los supuestos en que el sujeto tiene un conocimiento siquiera eventual de que con su temeraria conducción lesionará la vida o integridad física de alguna de las personas puestas en peligro concreto ya no se planteará la aplicación del delito contenido en el art. 381 CP, sino que los hechos podrán ser constitutivos de un delito de conducción temeraria con consciente desprecio por la vida de los demás (art. 384 CP) o un delito de homicidio en grado de tentativa⁴⁵.

3. REFORMAS OPERADAS EN LA LO 15/2003

1. Sin lugar a dudas, la reforma más importante que tuvo lugar en el marco de los delitos contra la seguridad del tráfico tras la aprobación de la LO 15/2003 fue la introducción de una doble presunción en relación a la concurrencia de los dos elementos típicos esenciales del delito de conducción temeraria («temeridad manifiesta» y «concreto peligro para la vida o la integridad de las personas»). Así, el legislador añadió un segundo párrafo al art. 381 CP del tenor siguiente: «*en todo caso, se considerará que existe temeridad manifiesta y concreto peligro para la vida o la integridad física de las personas en los casos de conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas con altas tasas de alcohol en sangre y con un exceso desproporcionado de velocidad respecto a los límites establecidos*». Como ya he señalado, esta modificación fue especialmente criticada por los autores que se ocuparon de su análisis, quienes denunciaron, entre otras cosas, su falta de rigor dogmático, llegando a calificarla de «adefesio jurídico»⁴⁶ y cuestionando, incluso, su posible constitucionalidad⁴⁷.

⁴³ En este sentido, se ha pronunciado CORCOY BIDASOLO, *Delitos de peligro...*, pp. 301 ss; LA MISMA, RTSJyAP (7) julio 1998, pp. 25 ss.

⁴⁴ Así, por ejemplo, no será constitutivo de un delito de conducción temeraria la puesta en peligro concreto del peatón que casi es atropellado al perder el sujeto el control de su vehículo como consecuencia de un fallo en el sistema de frenado por él desconocida. De producirse la efectiva lesión de la vida o integridad física del mencionado peatón, la conducta podría ser calificada como un delito y/o falta de homicidio y/o lesiones por imprudencia, en atención a la gravedad de la infracción de la norma de cuidado incumplida por el conductor (por ejemplo, si se demuestra que hace dos años que no realiza ninguna revisión «voluntaria» de su vehículo o ha omitido la obligatoria inspección administrativa a través de las empresas concesionarias de la ITV).

⁴⁵ En este sentido, entre otros, ALCÁCER GUIRAO, LLP (10) noviembre 2004, p. 3; MOLINA FERNÁNDEZ, (Bajo Fernández dir.), Madrid 1998, p. 729.

⁴⁶ En este sentido, entre otros, MAGALDI PATERNOSTRO, (Córdoba Roda/García Arán dirs), Madrid 2004, p. 1716; ALCÁCER GUIRAO, LLP (10) noviembre 2004, p. 13; FEIJOO SÁNCHEZ, «Seguridad colectiva y peligro abstracto. Sobre la normativización del peligro», LH-Rodríguez Mou-

2. En este punto, una de las objeciones más recurrentes fue el alto grado de indeterminación detectado en la formulación de los criterios utilizados para determinar la concurrencia de ambos elementos típicos: «*altas tasas de alcohol en sangre*» y «*exceso desproporcionado de velocidad*»⁴⁸. A buen seguro estas críticas están en el origen de la reforma recientemente aprobada, donde el legislador ha eliminado ambas expresiones y en su lugar ha concretado, tomando en cierta medida los criterios formulados por la doctrina, los supuestos en que la conducción ha de ser calificada como temeraria a los efectos de la aplicación del art. 381 CP. De ahí que, de cara a valorar dicha reforma, resulte todavía más imprescindible si cabe la exposición de la interpretación que de ambas presunciones realizó la doctrina a raíz de su inclusión en la LO 15/2003.

3.1. *Delimitación de los conceptos «altas tasas de alcohol en sangre» y «exceso desproporcionado de velocidad»*

1. Ante la ausencia de resolución judicial alguna en que se haya planteado la delimitación de estas dos presunciones, adquieren necesariamente una especial significación los criterios formulados por los pocos autores que, hasta la fecha, se han ocupado del «nuevo» delito de conducción temeraria. De los distintos criterios propuestos la remisión a la normativa extra-penal en esta materia, se ha erigido en la primera vía de concreción de estos ambiguos conceptos⁴⁹.

2. En efecto, desde el momento en que nuestro legislador decidió incluir en la descripción típica dos conceptos propios de una regulación tan formalizada como la administrativa, de algún modo, nos «invitó» a remitirnos a la misma pa-

ullo, Madrid 2005, p. 319, nota 28 *in fine*, quien expresamente acoge el calificativo propuesto por el anterior autor; MORILLAS CUEVA/SUÁREZ LÓPEZ, «Tratamiento penal de la conducción temeraria», en *Delincuencia en materia de tráfico y seguridad vial. Aspectos penales, civiles y procesales*, (Morillas Cueva coord.), Madrid 2007, pp. 319 ss.

⁴⁷ Así lo han manifestado expresamente, ALCÁ CER GUIRAO, LLP (10) noviembre 2004, p. 13; FEIJOO SÁNCHEZ, LH-RODRÍGUEZ MOURULLO, p. 319, nota 28 *in fine*, para quien la presunción *iuris et de iure* del peligro concreto además de resultar contraria al principio de legalidad podría fundamentar fácilmente una cuestión de inconstitucional al vulnerar claramente el principio de presunción de inocencia; GUÉREZ TRICARICO, DLL (6338) octubre 2005, p. 13; RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, «La ilegítima equiparación de peligros —concreto y abstracto— en los delitos contra la seguridad del tráfico. La interpretación del nuevo subtipo de conducción temeraria», DLL (6469) abril 2006, pp. 9 ss, quien pone de relieve las causas que cuestionarían la constitucionalidad de la reforma operada en el 2003: posible vulneración de los principios de legalidad (taxatividad), igualdad ante la ley, presunción de inocencia y proporcionalidad.

⁴⁸ En este sentido, entre otros, ALCÁ CER GUIRAO, LLP (10) noviembre 2004, pp. 2, 5 y 13; GUÉREZ TRICARICO, DLL (6338) octubre 2005, pp. 13, 16 y 17; ORTS BERENGUER, Valencia 2004, p. 828; ORTS BERENGUER/ALONSO RIMO, «El nuevo párrafo segundo del artículo 381 del Código Penal: una propuesta de interpretación restrictiva», RGDP (4) 2005, p. 4; TAMARIT SUMALLA, (Quintero Olivares dir.), (3.ª ed), Pamplona 2004, p. 1936.

⁴⁹ Así lo propuso ALCÁ CER GUIRAO, LLP (10) noviembre 2004, p. 5 en su excelente trabajo sobre la nueva configuración del delito de conducción temeraria tras la entrada en vigor de la LO 15/2003.

ra concretar, siquiera indiciariamente, su significado jurídico-penal. De hecho, en el caso del concepto «exceso desproporcionado de velocidad», esta «invitación» se realiza expresamente, por cuanto, no en vano, el propio legislador penal lo vinculó a los «límites establecidos», límites que, como no podría ser de otra manera, están fijados, precisamente, en la citada normativa extra-penal. En la delimitación de este último concepto, se han tomado como referencia las velocidades cuya superación determinan la imposición del ilícito administrativo previsto en el art. 65.5 c) RDL 339/1990, en que se considera infracción muy grave «sobrepassar en más de un 50% la velocidad máxima autorizada, siempre que ello suponga superar, al menos en 30 km por hora dicho límite máximo»⁵⁰.

3. En mi opinión, no existía ni existe obstáculo alguno para que dicho criterio pueda constituir el límite mínimo a partir del que podría concluirse que se conduce a una velocidad en exceso desproporcionada a los efectos de la imputación del delito de conducción temeraria. Y digo «en principio» porque en Derecho penal deben rechazarse las interpretaciones «automatizadas» como lo sería aquella que sostuviera que, siempre y en todo caso, las velocidades por debajo de la cifra prevista en el art. 65.5 c) del RD 339/1990 deben necesariamente considerarse proporcionadas, y consiguientemente, no pueden calificarse como manifiestamente temerarias. Estas formalizadas interpretaciones deben ser categóricamente rechazadas por el Derecho penal, no sólo porque con ella se ignora por completo los factores externos en que se lleva a cabo la conducción⁵¹, sino, especialmente, porque acogiéndolas se «olvida» que la normativa extra-penal no puede erigirse en el fundamento de este elemento del tipo, sino únicamente en uno de los criterios, si se quiere importante, a tomar en consideración a la hora de definir su alcance jurídico-penal. La asunción de una interpretación tan formalista como la propuesta podría acarrear graves consecuencias, tal y como se pone de manifiesto en el siguiente ejemplo:

Z conduce su vehículo a 145 km/hora por una autovía en la que una espesa niebla y una copiosa lluvia ha reducido ostensiblemente la visibilidad. Como el conductor ha respetado el límite mínimo fijado en el ilícito administrativo que sanciona el exceso de velocidad, la conducta no podría ser considerada «en exceso desproporcionada», y consiguientemente, no podría ser calificada como temeraria a los efectos de la aplicación de la presunción legal incluida por obra de la LO 15/2003 en el párrafo segundo del art. 381.

⁵⁰ Cfr. ALCÁZER GUIRAO, LLP (10) noviembre 2004 p. 5, quien, muy atinadamente, matiza como esta remisión en el caso del concepto «altas tasas de alcohol» se realiza tácitamente.

⁵¹ Factores que, como ya apunté, resultan fundamentales en la delimitación del concepto general de «temeridad manifiesta» sobre el que se construye el tipo objetivo del ilícito penal aquí analizado.

4. Esta reflexión y el ejemplo propuesto adquieren plena vigencia de acuerdo con lo dispuesto en la reforma ya refrendada por el Congreso, donde el legislador ha acogido sustancialmente la solución interpretativa propuesta doctrinalmente para delimitar el concepto «*exceso desproporcionado de velocidad*», calificando como «temeraria» la conducción de un vehículo a motor o ciclomotor a una velocidad superior a la establecida reglamentariamente en 60 km/h en vía urbana y en 80 km/h en vía interurbana⁵². Ahora bien, el legislador no se ha conformado con estimar que la conducción a más de 200 km/h en autovía o autopista o a más de 110 km/h por una vía de acceso y salida de una gran ciudad (pensemos por ejemplo en la Avenida Diagonal de Barcelona)⁵³ determine la concurrencia de una temeraria conducción (art. 380.2 según la redacción dada en la Proposición de Ley Orgánica), sino que ha ido más allá y con arreglo a lo dispuesto en el art. 379.1 del citado texto, «fundamentará» la comisión del nuevo delito de conducción a velocidad excesiva⁵⁴.

5. Puedo compartir la finalidad político-criminal que ha motivado la introducción de este nuevo ilícito penal, esto es, la reducción de las altas de siniestralidad en el tráfico vinculadas a los excesos de velocidad⁵⁵. Ahora bien, no comparto

⁵² En el texto finalmente aprobado por el pleno del Congreso en fecha 4-10-2007 se ha elevado en 10 km/h las cifras contenidas en el Proyecto de Reforma del Código Penal del que, como ya he adelantado, se acabó desgajando, por motivos de urgencia y consenso, las modificaciones en materia de delitos contra la seguridad en el tráfico con el fin de que entren en vigor antes de que finalice el año.

⁵³ De conformidad con la definición establecida en el apartado 65 del Anexo I del RDL 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y el art. 50.1 del Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que lo ha desarrollado.

⁵⁴ Precepto cuyo tenor es el siguiente: «1. *El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior a sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o a la multa de seis a doce meses y trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, a la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años*».

⁵⁵ O más concretamente, con la inclusión de este nuevo delito lo que se pretende es castigar las conductas de aquellos conductores que, con potentes vehículos, alcanzan altísimas velocidades (por encima de los 200 km/h) en las distintas vías rápidas de nuestro territorio. Estas conductas con la *todavía* vigente regulación sólo pueden determinar la imposición de una «mera» sanción administrativa (arts. 65.5. c y 67.1 RDL 339/1990), pudiendo ser constitutivas de delito únicamente en los casos en que como consecuencia de la misma se acredite la puesta en peligro concreto de la vida e integridad física del resto de conductores que comparten la vía en cuestión. Así lo ha puesto de relieve recientemente la *doctrina*, entre otros, DE VICENTE MARTÍNEZ, «El delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas y su propuesta de reforma», DLL (6653) febrero 2007, p. 14; la *jurisprudencia*, entre otras, en la SAP BARCELONA 13-10-05 (JUR 2006\43763, PTE. DE ALONSO LASO, FJ 1.º) y la *Fiscalía General del Estado* en la Consulta 1/2006, sobre la calificación jurídico-penal de la conducción de vehículos de motor a velocidad extremadamente elevada, en la que se concluye que si bien la conducción a más de 200 km/h puede ser calificada de manifiestamente temeraria y determinar en general la concurrencia del resultado de peligro concreto exigido en el tipo, lo cierto es que no puede descartarse la posibilidad contraria en los supuestos en que se pruebe la inexistencia de persona o conductor para los que dicha conducción pueda significar un peligro.

el que se construya una infracción penal sobre la mera base de la superación de los índices de velocidad legalmente establecidos, no sólo porque con ello se dificulta sobremanera la necesaria diferenciación con el correspondiente ilícito administrativo (que de mantenerse se fundamenta sobre un criterio meramente cuantitativo), sino, especialmente, porque carece del mínimo contenido de lesividad imprescindible para justificar la imposición de una consecuencia jurídica limitadora de derechos fundamentales como es la pena de prisión⁵⁶. Tampoco me convence la concreción contenida en el art. 380.2 y ello por dos motivos. En primer lugar, porque siendo cierto que la velocidad constituye uno de los factores que más incidencia tiene en la «accidentalidad vial» registrada en nuestro país, no es el único (pensemos en la conducción prolongada sin respetar las horas de sueño, o la conducción habiendo ingerido previamente medicamentos susceptibles de provocar somnolencia, o la conducción sin luces, o la conducción hablando simultáneamente por el móvil...). En segundo lugar, esencialmente, porque la velocidad a la que se circula necesariamente ha de relativizarse desde el momento en que también han de tomarse en consideración las circunstancias de la vía, tal y como se ha intentado demostrar con el ejemplo anteriormente propuesto⁵⁷.

6. Por su parte, la remisión a la normativa extra-penal ni siquiera puede servir como indicio para delimitar el concepto «*altas tasas de alcohol en sangre*» y ello por dos razones: a) en primer lugar, porque la LSV sanciona como infracción muy grave la mera superación de las tasas de alcoholemia reglamentariamente establecidas (art. 65.5 a), tasas que además con el paso del tiempo se han ido reduciendo progresivamente⁵⁸; y b) en segundo lugar, fundamentalmente, porque

⁵⁶ En parecidos términos se ha expresado la profesora DE VICENTE MARTÍNEZ, DLL (6653) febrero 2007, p. 9, para quien la criminalización del denominado delito de conducción a velocidad excesiva comporta un mayor adelantamiento de la intervención punitiva, lo cual en última instancia se traduce en un *desgaste* de los principios de ofensividad e intervención mínima del Derecho penal y en una mayor dificultad de *deslinde* con el orden administrativo. Salvando las distancias, es como si en el marco del delito ecológico, la relevancia jurídico-penal del vertido o emisión en cuestión se condicionara, única y exclusivamente, a la superación de unos índices previamente establecidos en la normativa extra-penal, restando así toda importancia a la posible incidencia que dicho vertido o emisión tuviera en el equilibrio del ecosistema o en las personas que forman parte del mismo.

⁵⁷ Si bien no desconozco la existencia de la norma de cuidado que exige la acomodación de la velocidad a las características de la vía por la que se circula y a las circunstancias climatológico-ambientales presentes (vid., arts. 19.1 RDL 339/1990 y 45 RD 1428/2003), lo cierto es que literalmente en la reforma recientemente refrendada por el Congreso sólo se atiende a la velocidad (y como veremos a continuación a los índices alcoholométricos detectados en el conductor) para calificar como temeraria la conducción desarrollada. De ahí que entienda más correcta la introducción en el texto de una expresa mención a la puesta en peligro de la seguridad en el tráfico y a las circunstancias concurrentes en el momento de la infracción, tal y como se propuso en su momento en el dictamen emitido por la Comisión de Justicia del Congreso.

⁵⁸ En la actualidad, la tasa máxima de alcohol permitida es con carácter general 0,5 gramos por litro de sangre o 0,25 miligramos por litro de aire en el caso que se verifique mediante etilómetro. Esta tasa se reduce, respectivamente, hasta 0,3 gramos por litro y 0,15 miligramos por litro en relación a los conductores de vehículos pesados (más de 3.500 kg), vehículos destinados al transporte público o escolar o al transporte de mercancías peligrosas o de emergencia (art. 20 RD 1428/2003, de 21 de noviembre).

en sintonía con lo dispuesto en el «vigente» art. 379 CP, lo importante no es el porcentaje de alcohol detectado, sino el hecho de que esta previa ingesta de alcohol influya negativamente sobre la conducción. En efecto, la superación de los índices de alcoholemia reglamentariamente establecidos es suficiente para incurrir en el correspondiente ilícito administrativo de tráfico (art. 65.5 a LSV), pero resulta insuficiente para imputar el delito previsto en el art. 379 CP, cuya interpretación en este punto adquiere una especial relevancia. De ahí que, a mi juicio, el concepto «*altas tasas de alcohol*» no deba vincularse con la detección de un determinado porcentaje numérico, sino con la influencia que la previa ingesta de esta sustancia tiene sobre la conducción del sujeto. Dicha influencia ha de evidenciarse no sólo a través de la comprobación de determinados síntomas externos (fuerte olor a alcohol, caminar vacilante, pupilas dilatadas, habla pastosa...) por terceras personas (por ejemplo los agentes que proceden a realizar la prueba de alcoholemia o las personas que la presencian), sino que, en mi opinión, debe traducirse en una incorrecta y/o antirreglamentaria conducción⁵⁹.

7. Dicho esto, entiendo igualmente que no puede obviarse el hecho de que en algunos casos la mera detección de unos determinados niveles de alcohol pueden resultar por sí suficientes para inferir la influencia de dicha sustancia sobre la conducción, en la medida en que, objetivamente, impiden o dificultan sobremanera la realización de cualquier actividad que requiera de un mínimo de atención. La jurisprudencia y la doctrina, tomando como punto de referencia los estudios realizados sobre la materia, lo han situado alrededor de los 2 gramos de alcohol por litro de sangre, lo que equivale a 1 miligramo de alcohol por aire espirado, siendo precisamente esta cifra la acogida por un sector doctrinal para concretar el concepto «*altas tasas de alcohol*» introducido en la reforma del 2003 y concluir, consecuentemente, que conduce con una «*alta tasa de alcohol*» quien lo hacía con una tasa igual o superior a 2 gramos de alcohol por litro de sangre⁶⁰.

8. De hecho, esta «cifra» ha sido rebajada por el legislador en la Proposición de Ley Orgánica situando en una tasa de alcohol en aire espirado de 0,60 mg

⁵⁹ Así lo ha puesto de relieve MAGALDI PATERNOSTRO, (Córdoba Roda/García Arán dirs), Madrid 2004, p. 1701 ss; SILVA SÁNCHEZ, pp. 155 ss; y la jurisprudencia que, en el marco del delito de no sometimiento a las pruebas de alcoholemia (art. 380 CP) y partiendo de la remisión expresa que al art. 379 CP realiza el primero, exige que la efectiva influencia en la conducción se traduzca en la realización de una anómala o antirreglamentaria maniobra, entre otras, las SSAP BARCELONA 4-11-05 (JUR. 2006\69797, PTE. HORTAL IBARRA, FJ 6.º y 9.º); BARCELONA 17-12-04 (JUR. 2005\28904, PTE. MAGALDI PATERNOSTRO, FJ 4.º); BARCELONA 27-09-04 (JUR. 2004\305126, PTE. MAGALDI PATERNOSTRO, FJ 4.º); BARCELONA 26-06-02 (JUR. 2002\226475, PTE. INGELMO FERNÁNDEZ, FJ único) y BARCELONA 17-09-00 (JUR. 2001\17397, PTE. MORALES GARCÍA, FJ 3.º).

⁶⁰ En este sentido, se han pronunciado ALCÁCER GUIRAO, LLP (10 noviembre 2004 p. 6; MAGALDI PATERNOSTRO, (Córdoba Roda/García Arán dirs), Madrid 2004, p. 1719; GUÉREZ TRICARICO, DLL (6338) octubre 2005, p. 16, quien la ha elevado hasta 2,5 o 3 gramos por litro de sangre.

o 1,2 gr por litro de sangre el «umbral etílico» cuya superación determinará, siempre y en todo caso, la comisión de un delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas (art. 379.2)⁶¹. Sin duda, la introducción de esta nueva presunción *iuris et de iure* facilitará la tarea de nuestros Jueces y Tribunales a los que se «liberará» de la, a menudo, «ardua» tarea de valorar y, consiguientemente, fundamentar la incidencia que la previa ingesta alcohólica tuvo efectivamente sobre la conducción desarrollada por el acusado. Ello «garantizará» el castigo de todas las personas que conduzcan con tales índices alcoholométricos, pero seguramente con el alto precio de acabar vulnerando dos pilares básicos de nuestro Derecho penal y Procesal penal como son los principios de legalidad y presunción de inocencia.

9. Por el contrario, no se ha aprovechado la ocasión para subsanar una de las cuestiones más criticadas por la doctrina: la vinculación del concepto conducción temeraria única y exclusivamente a la efectuada bajo los efectos de elevados índices de alcohol. Nuevamente se ha «optado» por la exclusión de otras sustancias cuya ingesta pueden incidir y de hecho inciden muy negativamente en los conductores como sucede en el caso de las drogas⁶². Quizás esta omisión legislativa tiene su origen en el hecho de que en la actualidad no se han desarrollado todavía sistemas de detección de la ingesta de drogas lo suficientemente fiables como para incluirlos junto a una sustancia tan arraigada y tolerada en nuestra sociedad como el alcohol⁶³.

3.2. *La presunción legal sobre la temeridad manifiesta*

1. Llegados a este punto, hemos de dar una respuesta a los siguientes interrogantes: ¿qué valoración merece, desde una perspectiva político-criminal, la introducción de estos conceptos en la reforma operada en el 2003 para determinar la concurrencia de los dos elementos fundamentales del delito de conducción temeraria?; ¿puede afirmarse, sin riesgo a equivocarse, que en todos los supuestos en que se conduce con una elevada tasa de alcohol en sangre y con un exceso desproporcionado de velocidad estamos en presencia de una conduc-

⁶¹ «2. Con las mismas penas será castigado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 mg por litro de sangre o una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.»

⁶² ALCÁCER GUIRAO, LLP (10 noviembre 2004 p. 2; ORTS BERENGUER/ALONSO RIMO, RGDP (4) 2005, p. 4; TAMARIT SUMALLA, (Quintero Olivares dir.), (3.ª ed), Pamplona 2004, p. 1936; MAGALDI PATERNOSTRO, (Córdoba Roda/García Arán dirs), Madrid 2004, p. 1719.

⁶³ En este sentido se ha manifestado expresamente, MAGALDI PATERNOSTRO, (Córdoba Roda/García Arán dirs), Madrid 2004, p. 1719, quien destaca los problemas probatorios que comporta la constatación de dichas sustancias en sangre a la hora de imputar la conducta prevista en el art. 379 CP.

ción notoriamente temeraria? y ¿dogmáticamente, puede concluirse que en todos los casos en que se conduce en dichas circunstancias se pone en concreto peligro la vida o integridad física de las personas que participan en el tráfico viario?

2. Entiendo que a la primera de las preguntas formuladas debe responderse afirmativamente, por cuanto, en la práctica, el binomio alcohol-velocidad está en el origen de la mayoría de los «accidentes» que tienen lugar en la red viaria⁶⁴. En efecto, como se ha constatado en algunos estudios especializados, el alcohol y el exceso de velocidad constituyen los dos factores de siniestralidad vial más importantes. Así en la memoria realizada por el Instituto Nacional de Toxicología bajo el título «Análisis toxicológico. Muertos en accidentes de tráfico. Año 2001»⁶⁵, se señala que un 48% de los conductores fallecidos (sobre una muestra total de 1447) dio positivo de alcohol etílico, drogas o fármacos (693), positivos de los que el 44% lo fueron por la previa ingesta de alcohol, predominando tasas superiores al 1,5 gramos por litro de sangre. Por su parte, en el «Estudio de los accidentes de tráfico en España en el período 1999-2003 en función de la velocidad»⁶⁶ realizado por el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universitat de Valencia, se apunta como en el 20% de los «accidentes» de tráfico que se vienen produciendo en España en los últimos años tuvieron su origen en una infracción de velocidad, destacando como más del 35% de los fallecidos en los accidentes mortales registrados se produjeron como consecuencia de un exceso de velocidad.

3. De hecho, la notable incidencia que estos dos factores tienen en los elevados índices de siniestralidad que, año tras año, se registran en nuestras carreteras, es la que explica y, hasta cierto punto, justifica el que hayan sido tomados como base para calificar de manifiestamente temeraria la conducción realizada en tales circunstancias. Ciertamente, si por un lado, el concepto temeridad se vincula a la infracción de las normas básicas que regulan la seguridad vial, y por el otro, la conducción bajo la influencia de una alta tasa de alcohol y a una velocidad excesiva en atención a las características y condiciones de la vía se erigen en las dos conculcaciones más flagrantes de la misma, la conclusión no puede ser otra que la corrección, en el plano político-criminal, de la primera de las presunciones previstas en el párrafo segundo del art. 381 CP. Conclusión, sin embargo, que no puede extenderse a la segunda de las presunciones introducidas en la LO 15/2003, en la medida en que no puede presumirse *iuris et de iure* que en todos

⁶⁴ Así lo ha puesto de manifiesto, ALCÁ CER GUIRAO, LLP (10) noviembre 2004 pp. 2 y 13.

⁶⁵ Documento que puede consultarse en la siguiente página web: www.mju.es/toxicologia/pdf/At01.pdf

⁶⁶ Este informe puede consultarse en la siguiente dirección: www.dgt.es/dgt_informes/investigaciones/documentos/funcion_velocidad_atreve.pdf

los supuestos en que se conduce bajo los efectos de altas tasas de alcohol y con un exceso desproporcionado de velocidad se pone en concreto peligro la vida e integridad física de quienes intervienen en ese momento en el tráfico viario.

3.3. *La controvertida presunción legal sobre el peligro concreto*

1. El que estadísticamente se haya demostrado que el alcohol unido al exceso de velocidad constituyen las principales causas de siniestralidad en el tráfico rodado, no significa necesariamente que la confluencia de ambos factores cree efectivamente un peligro concreto para los mencionados bienes jurídico-penales individuales. Sin lugar a dudas, la conducción en tales circunstancias eleva las posibilidades de que se genere una situación de peligro concreto para aquellas personas que se encuentran en su radio de acción, pero en modo alguno puede afirmarse, siempre y en todo caso, que se pondrá en concreto peligro la vida o integridad física de las personas que interactúan en dicho ámbito. Esta aseveración puede ilustrarse a través del siguiente ejemplo:

Z, que ha bebido elevadas cantidades de alcohol durante la celebración de una fiesta, circula a las 4:00 de la madrugada a 140 km/hora por una vía cuya velocidad máxima es de 100 km/hora. En un momento determinado pierde el control y se sale de la calzada chocando finalmente contra un árbol. Durante el trayecto realizado desde la discoteca en que se celebraba la citada fiesta hasta el lugar del impacto, se ha acreditado que no se cruzó con vehículo o peatón alguno. La aplicación «automática» de la presunción comentada determinaría la calificación de la conducta como constitutiva de un delito de conducción temeraria, pese a que, en puridad, *ex post* no se ha probado la concurrencia del resultado típico exigido: la puesta en peligro concreto de la vida o integridad física de las personas.

2. La inclusión de esta presunción además de dificultar, en el plano teórico, la ya de por sí conflictiva delimitación entre los delitos de peligro abstracto y los delitos de peligro concreto, pudo acabar propiciando en la práctica una aplicación desmedida del delito de conducción temeraria por parte de nuestros Jueces y Tribunales (cosa que no ocurrió), quienes ante las dificultades que, desde siempre, ha planteado la prueba de la concurrencia del peligro concreto para la vida o integridad física de las personas, podrían haber encontrado una «fácil», aunque errónea, vía para su aplicación. Ello explica por qué un destacado sector doctrinal abogó por su expresa derogación o bien por su interpretación con arreglo a lo descrito en el párrafo primero, donde la concurrencia de una efectiva puesta en peligro de la vida o integridad deviene un requisito cuya ausencia determina la irrelevancia jurídico-penal de la conducta, pero no así su sanción ad-

ministrativa (art. 65.5 d. RDL 339/1990)⁶⁷. Las numerosas críticas que despertó la introducción de esta presunción en la reforma operada en la LO 15/2003, quizás han hecho «reflexionar» a nuestro legislador, quien, a mi juicio, correctamente, ha eliminado la presunción sobre el peligro concreto en la Proposición de Ley Orgánica aprobada por el Congreso en fecha 4-10-2007.

4. VALORACIÓN DE URGENCIA DE LA ÚLTIMA REFORMA Y PROPUESTAS DE *LEGE FERENDA*

1. Ya situados en la concreta valoración que me merece la última reforma en relación al delito de conducción temeraria, he de empezar diciendo que la eliminación de la presunción sobre el peligro concreto constituye la decisión más acertada que ha tomado nuestro legislador, por cuanto, como ya he señalado es manifiestamente incorrecta desde un punto de vista dogmático, y político-criminalmente tampoco se ha traducido en una mayor aplicación del dicho ilícito penal, tal y como demuestra la poca incidencia que ha tenido en la jurisprudencia. Sin embargo, dicho esto, entiendo que el legislador ha perdido una nueva ocasión para mejorar la configuración del delito de conducción temeraria, en la medida en que ha mantenido algunas deficiencias presentes en las regulaciones anteriores y ha introducido otras que, sin duda, facilitarán su aplicación, pero quizás a costa de poner en serio «peligro concreto» los principios político-criminales que caracterizan al Derecho penal frente al resto de ramas que conforman nuestro ordenamiento.

2. Con respecto a las deficiencias «heredadas» y no subsanadas en la Proposición de Ley Orgánica, entiendo que debería suprimirse la expresión «*manifiesta*», por cuanto, a mi juicio, nada aporta a la hora de calificar como temeraria una conducción. Para valorar como temeraria una conducción basta adoptar como referencia la perspectiva del espectador objetivo (encarnado por el juez) situado en el momento en que el autor procedió a realizar la conducta en cuestión y con todos los conocimientos *ex ante* de los hechos. Considero igualmente que habría de suprimirse la referencia a la «*integridad*» en la descripción del resultado típico y acoger en su lugar el término «*salud*», por cuanto, en la línea apuntada por un autorizado sector doctrinal, este último ya incluye el primero.

3. Con respecto a las modificaciones introducidas, he de mostrar mi disconformidad con la inclusión del nuevo delito de conducción a velocidad excesiva, por cuanto, entendiendo la preocupación de los poderes públicos ante las alarmantes tasas de siniestralidad vial registradas en nuestro país y la incidencia que en la misma tienen los excesos de velocidad, no considero, sin embargo, que sea el Derecho

⁶⁷ En este sentido, entre otros, ORTS BERENGUER/ALONSO RIMO, RGDP (4) 2005, pp. 7 ss.

penal el instrumento más adecuado para prevenir el conjunto de comportamientos antirreglamentarios que tienen lugar en este sector de actividad. Evidentemente, el Derecho penal puede coadyuvar a sancionar los comportamientos más graves y que están en el origen de las numerosas muertes y lesiones graves derivadas de los mal llamados «accidentes» de tráfico. Ahora bien, lo que no puede pretenderse, tal y como con demasiada frecuencia de un tiempo a esta parte hace el legislador, es que se convierta en la solución mágica que todo lo puede, fundamentalmente porque en este ámbito en el que inciden varias ramas del ordenamiento, el Derecho penal sólo puede, o más correctamente, debe cumplir una función complementaria y/o subsidiaria. En efecto, antes de acudir al instrumento más contundente y limitador de derechos con el que cuenta el Estado, deben agotarse las políticas públicas en materia de seguridad vial e intensificarse la labor fiscalizadora y sancionadora propia del Derecho Administrativo. Con ello se evitaría caer en la tentación de acallar las voces que reclaman «mano dura con el delincuente vial» utilizando el recurso del Derecho penal que, pudiendo ser «teóricamente» más barato⁶⁸ que los anteriores, comporta tan graves consecuencias para quien lo sufre.

4. Así entre las primeras podríamos destacar, entre otras, las siguientes: a) el mantenimiento de las campañas publicitarias destinadas a sensibilizar a la población sobre el alto coste humano y económico que comportan los «accidentes» de tráfico; b) la introducción en los planes de estudios de nuestras escuelas e institutos de una asignatura obligatoria de «educación vial» con el fin de que los ciudadanos, desde la infancia, interioricen la necesidad de respetar las normas de circulación y las perjudiciales consecuencias que conlleva su inobservancia; c) la mejora de los sistemas de obtención del carné de conducir elevando los conocimientos teóricos y prácticos necesarios y, por supuesto, los reconocimientos médicos realizados antes y después de su consecución para impedir o dificultar que personas con dolencias físicas y psíquicas puedan circular por nuestras carreteras (pensemos por ejemplo en personas con graves dolencias cardíacas, pérdidas severas de audición o visión, con trastornos de la personalidad o que padecen episodios epilépticos)⁶⁹; d) la eliminación o, cuanto menos, la reducción de los nu-

⁶⁸ «Teóricamente» porque la puesta en marcha de una política criminal especialmente dura en materia de seguridad en el tráfico, excepto en el caso de que no se tenga la intención de aplicarla, en última instancia podría derivar en la imposición de penas privativas de libertad, cuya ejecución, dada la elevada población reclusa existente, requiere de importantes inversiones en infraestructuras carcelarias y en recursos humanos, cuyo coste a la larga podría ser no muy inferior al que conllevaría la existencia de una auténtica política social y administrativa en dicho ámbito.

⁶⁹ Dolencias todas ellas que, en ocasiones, con el deficiente sistema de reconocimientos médicos al que se somete actualmente a los futuros conductores y a quienes ya estando en posesión del carné solicitan su renovación, resultan insuficientes para detectarlas, permitiendo así que dichas personas se pongan al mando de un vehículo que no siempre estarán en condiciones de controlar adecuadamente.

merosos «puntos negros» existentes en la red viaria, lo cual pasa por la mejora de los sistemas de señalización, la erradicación de los pasos a nivel sin barreras y la realización de una adecuada planificación de los trazados por parte de técnicos especializados; y e) la imposición sobre los fabricantes de automóviles de la obligación de colocar dispositivos de limitación de la velocidad, técnicamente ya posibles, cuyo coste podría ser soportado en parte por el Estado mediante una adecuada política de exenciones y beneficios fiscales y en parte por el propio comprador en el precio final del producto, dispositivos mediante los que se impediría, efectivamente, al conductor superar los índices de velocidad establecidos especialmente en las denominadas vías rápidas⁷⁰.

5. Entre las medidas a adoptar en el ámbito del Derecho administrativo sancionador, podrían resultar especialmente eficaces las siguientes: a) la introducción en nuestro ordenamiento jurídico del denominado carné por puntos, sistema recientemente acogido en España y que en otros países de nuestro entorno (Francia e Italia) se ha erigido en sistema especialmente eficaz para rebajar las cifras de siniestralidad vial; b) dicha medida debería completarse necesariamente con una agilización de los procedimientos administrativos regulados para normalizar su pérdida⁷¹, así como su recuperación y por una ponderada persecución por los agentes de la Autoridad, evitando caer en interpretaciones nominalistas y/o formalistas de la ley donde se pueda acabar primando, únicamente, la faceta recaudatoria; c) el aumento de los recursos destinados a las dotaciones policiales de tráfico y la mejora de los sistemas de detección de la velocidad (los tan denostados radares); y d) la inclusión en el sistema de sanciones de una medida cautelar especialmente útil como es la paralización inmediata y el bloqueo del vehículo implicado durante un espacio de tiempo, medida que, como muy acertadamente ha señalado DE VICENTE MARTÍNEZ, es más grave que la inmovilización administrativa del automóvil pero menos que el comiso⁷².

6. Una vez el legislador haya adoptado todas estas medidas y se demuestre que la velocidad sigue constituyendo uno de los principales factores de incidencia en la siniestralidad vial, es cuándo debe reflexionar sobre la necesidad de la introducción de un nuevo ilícito penal en que se castiga los excesos de velocidad en la conducción, momento en que el legislador ha de ponderar adecuadamente los intereses en conflicto, respetar los principios político-criminales consustanciales al Derecho penal y, en definitiva, tomar conciencia de la necesidad de que este instrumento ju-

⁷⁰ Simultáneamente sería necesario instar a los conductores a colocar dichos dispositivos de limitación en los coches ya matriculados, cuya colocación podría incentivarse a través de reducciones en el impuesto de circulación o financiándola por medio de créditos públicos a bajo interés.

⁷¹ Así lo ha puesto de relieve acertadamente DE VICENTE MARTÍNEZ, DLL (6653) 2007, p. 12.

⁷² Cfr. DE VICENTE MARTÍNEZ, DLL (6653) 2007, p. 12, quien destaca el hecho de que únicamente se ha previsto su imposición en relación al denominado delito de conducción suicida (art. 384 CP).

rídico ha de ser utilizado poco y bien⁷³. Reflexión que desde luego, en mi opinión, no ha realizado en toda su extensión el legislador en la última reforma operada.

7. Tampoco estoy de acuerdo con el mantenimiento en la Proposición de Ley Orgánica de la presunción sobre la temeridad incluida en la reforma operada en el 2003, por cuanto siendo cierto que la conducción habiendo ingerido importantes cantidades de alcohol y superando ampliamente los límites de velocidad legalmente establecidos seguramente puede ser calificada como temeraria, también lo es, a mi juicio, el hecho de que la introducción de cualquier presunción (sea *iuris tantum* o *iuris et de iure*) en Derecho penal, resulta a todas luces contraria al principio de presunción de inocencia al traer consigo, de facto, una inversión de la carga de la prueba en contra de reo⁷⁴. Es por todo ello que en su lugar, abogo por conservar la descripción típica contenida antes de la aprobación de la LO 15/2003 eso sí, elevando la pena de prisión de 6 meses a 3 años y por la inclusión de dos nuevos apartados en que se castiguen, respectivamente, la conducción temeraria sin peligro concreto para la vida y/o salud de las personas (imponiendo la pena en su mitad inferior) y un tipo cualificado para los casos de temeridad extraordinaria con peligro concreto para la vida y/o salud de las personas (imponiendo la pena en su mitad superior), cuya aplicación podría comportar la efectiva ejecución de la pena privativa impuesta, evitando así la más que discutible práctica jurisprudencial que, de forma casi automática, se decanta por la concesión de la suspensión condicional de la misma⁷⁵.

8. No quisiera finalizar este trabajo sin formular un par de consideraciones en torno a la aplicación que del delito aquí analizado realizan nuestros Jueces y Tribunales. Pues bien, al respecto, entiendo que resultaría preciso que los mismos se «esforzaran» a la hora de determinar cuándo se ha creado un peligro concreto para la vida y/o integridad física de las personas, motivando en la resolución la concurrencia o no de este esencial elemento y rechazando de esta forma la asunción de interpretaciones meramente formales o «automatizadas». En este punto,

⁷³ Tal y como, recientemente, ha reclamado LASCURAÍN SÁNCHEZ, «Los delitos contra los derechos de los trabajadores: lo que sobra y lo que falta», ADPCP (tomo LVII) 2004, p. 21, en el marco de los delitos contra los derechos de los trabajadores.

⁷⁴ En parecidos términos se ha expresado recientemente CORCOY BIDASOLO, «Límites objetivos y subjetivos a la intervención penal en el control de riesgos», en *Política criminal y reforma penal*, (Mir Puig/Corcoy Bidasolo dirs.), Madrid 2007, p. 53 nota 27, quien califica en general de ilegítimas las presunciones *iuris et de iure* de que una determinada infracción administrativa *per se* constituya delito, poniendo, precisamente, como ejemplo, la presunción legal sobre la «temeridad manifiesta» introducida en la LO 15/2003 y el Proyecto de Reforma del Código Penal en el que se han concretado los límites de velocidad y de alcohol que se *presumirán* delictivos.

⁷⁵ Evidentemente, todo ello debería complementarse con la supresión, respectivamente, del correspondiente ilícito administrativo y del actual delito de conducción suicida previsto en el art. 384 CP (ilícito que el legislador ha decidido conservar en la reciente reforma aprobada), cuyos hechos podrían calificarse como constitutivos de un delito de homicidio o lesiones dolosas consumadas o intentados, castigándose los supuestos límites, esto es, aquellos en los que la existencia de dolo respecto de los resultados lesivos resulta dudosa, acudiendo a los dos apartados cuya introducción he propuesto en el marco del delito de conducción temeraria.

la jurisprudencia debería igualmente plantearse la posible incidencia que en dicha imputación pudiera haber tenido la propia conducta llevada a cabo por otros intervinientes en el tráfico viario como, por ejemplo, los peatones o los ciclistas. Por último, sería conveniente que nuestros Tribunales prestaran una especial atención a la delimitación entre las figuras del «dolo de peligro» propio del delito de conducción temeraria y el denominado «dolo eventual de lesión», por cuanto ello facilitaría la diferenciación entre el primero y el llamado delito de conducción suicida (art. 384 CP), cuya introducción, además de no prevenir la realización de dichas conductas, sirvió para complicar, más si cabe, la demarcación entre dichos conceptos.

BIBLIOGRAFÍA Y JURISPRUDENCIA CITADA*

- ALCÁZER GUIRAO, «Embriaguez, temeridad y peligro para la seguridad del tráfico. Consideraciones en torno a la reforma del delito de conducción temeraria», LLP (10) 2004, pp. 5-22 ss.
- BLANCO LOZANO, «Algunas notas sobre los delitos contra la seguridad del tráfico tras la reforma del Código Penal por LO 15/2003, de 25 de noviembre», CPC (84) 2004, pp. 9 ss.
- CORCOY BIDASOLO, «Delitos contra la seguridad en el tráfico en el Código Penal de 1995», RTSJyAP (7) julio 1998, pp. 9 ss.
Delitos de peligro y protección de bienes jurídico-penales supraindividuales, Valencia 1999.
«Límites objetivos y subjetivos a la intervención penal en el control de riesgos», en *Política criminal y reforma penal*, (Mir Puig/Corcoy Bidasolo dirs.), Madrid 2007, pp. 33 ss.
- FEIJOO SÁNCHEZ, «Seguridad colectiva y peligro abstracto. Sobre la normativización del peligro», en LH-Rodríguez Mourullo, Madrid 2005, pp. 307 ss.
«Seguridad del tráfico y resultado de peligro concreto. Comentario a las sentencias del Tribunal Supremo de 5 de marzo de 1998 y 2 de junio de 1999», LL 1999-6, pp. 1880 ss.
- GUÉREZ TRICARICO, «Influencia del alcohol y conducción peligrosa en los delitos contra la seguridad en el tráfico: algunas consideraciones», DLL (6338) octubre 2005, 1742-1753.
- HORTAL IBARRA, *Protección penal de la seguridad en el trabajo*, Barcelona 2005.
- LASCURAÍN SÁNCHEZ, «De los delitos contra la seguridad del tráfico», en *Comentarios al Código Penal*, (Rodríguez Mourullo dir.), Madrid 1997, pp. 1039 ss.

* En subrayado se indica la forma en que la obra es citada en el texto.

- «Los delitos contra los derechos de los trabajadores: lo que sobra y lo que falta», ADPCP (tomo LVII) 2004, pp. 19 ss.
- MAGALDI PATERNOSTRO, «De los delitos contra la seguridad en el tráfico», en *Comentarios al Código Penal. Parte Especial*, Tomo II, (Córdoba Roda/García Arán dirs.), Madrid 2004, pp. 1687 ss.
- MIR PUIG, «Conducción temeraria y el nuevo art. 340 bis d) del Código Penal», en *Derecho de la Circulación (aspectos civiles y penales)*, Madrid 1993, pp. 183 ss.
- MOLINA FERNÁNDEZ, «Delitos contra la seguridad del tráfico», en *Compendio de Derecho Penal (Parte Especial)*, volumen II, (Bajo Fernández dir.), Madrid 1998, pp. 707 ss.
- MORENO ALCÁZAR, *Los delitos de conducción temeraria (criterios para la coordinación de los artículos 381 y 384 del Código Penal)*, Valencia 2003.
- MORILLAS CUEVA/SUÁREZ LÓPEZ, «Tratamiento penal de la conducción temeraria», en *Delincuencia en materia de tráfico y seguridad vial. Aspectos penales, civiles y procesales*, (Morillas Cueva coord.), Madrid 2007, pp. 295 ss.
- ORTS BERENGUER, «Delitos contra la seguridad colectiva III: Delitos contra la seguridad del tráfico», en *Derecho Penal. Parte Especial*, Valencia 2004, pp. 818 ss.
- ORTS BERENGUER/ALONSO RIMO, «El nuevo párrafo segundo del artículo 381 del Código Penal: una propuesta de interpretación restrictiva», RGDP (4) 2005.
- QUERALT JIMÉNEZ, *Derecho penal español. Parte especial*, (4.^a ed), Barcelona 2002.
- RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, «La ilegítima equiparación de peligros —concreto y abstracto— en los delitos contra la seguridad del tráfico. La interpretación del nuevo subtipo de conducción temeraria», LL 2006-2, pp. 1577-1585.
- SILVA SÁNCHEZ, «Consideraciones sobre el delito del art. 340 bis a) 1.º del Código Penal (conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupeficientes o sustancias psicotrópicas)», en VV.AA., *Derecho de la Circulación (aspectos civiles y penales)*, Madrid 1993, pp. 147-179.
- TAMARIT SUMALLA, «De los delitos contra la seguridad del tráfico», en *Comentarios a la Parte Especial del Código Penal*, (Quintero Olivares dir.), (4.^a ed.), Pamplona 2004, pp. 1925 ss.
- DE VICENTE MARTÍNEZ, «El delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupeficientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas y su propuesta de reforma», DLL (6653) febrero 2007, pp. 1 ss.

JURISPRUDENCIA CITADA

STS 2-06-99 (RJ 1999\4133, PTE. DELGADO GARCÍA)
STS 29-11-01 (RJ 2002\1224, PTE. APARICIO CALVO-RUBIO)
STS 1-04-02 (RJ 2002\6758, PTE. JIMÉNEZ VILLAREJO)
AAP VIZCAYA 27-07-05 (JUR. 2005\233265, PTE. REAL DE ASÚA LLONA)
SAP BARCELONA 17-09-00 (JUR. 2001\17397, PTE. MORALES GARCÍA)
SAP BARCELONA 2-12-02 (JUR. 2003\120916, PTE. INGELMO FERNÁNDEZ)
SAP BARCELONA 5-12-02 (JUR. 2003\120981, PTE. DE ALFONSO LASO)
SAP BARCELONA 26-06-02 (JUR. 2002\226475, PTE. INGELMO FERNÁNDEZ)
SAP SORIA 14-11-03 (JUR. 2004\42934, PTE. GARCÍA MORENO)
SAP LUGO 10-12-03 (JUR. 2004\59244, PTE. RUIZ TOVAR)
SAP NAVARRA 16-07-04 (JUR. 2004\278799, PTE. GARCÍA PÉREZ)
SAP LEÓN 21-07-04 (JUR. 2004\256152, PTE. GARCÍA PRADA)
SAP BARCELONA 17-09-04 (JUR. 2004\305441, PTE. PIJOÁN CANADELL)
SAP BARCELONA 27-09-04 (JUR. 2004\305126, PTE. MAGALDI PATERNOSTRO)
SAP TOLEDO 2-11-04 (JUR. 2005\31143, PTE. DE LA CRUZ MORA)
SAP BARCELONA 17-12-04 (JUR. 2005\28904, PTE. MAGALDI PATERNOSTRO)
SAP ASTURIAS 3-02-05 (JUR. 2005\94163, PTE. VÁZQUEZ LLORENS)
SAP BARCELONA 7-02-05 (JUR. 2005\80923, PTE. NAVARRO MORALES)
SAP CÁDIZ 6-04-05 (JUR. 2005\225944, PTE. FELIZ Y MARTÍNEZ)
SAP ALBACETE 6-04-05 (JUR. 2005\111069, PTE. NEBOT DE LA CONCHA)
SAP BARCELONA 12-05-05 (JUR. 2005\173448, PTE. CORCOY BIDASOLO)
SAP GUIPÚZCOA 1-06-05 (JUR. 2005\207947, PTE. MAESO VENTUREIRA)
SAP BARCELONA 13-10-05 (JUR. 2006\43763, PTE. DE ALONSO LASO)
SAP BARCELONA 4-11-05 (JUR. 2006\69797, PTE. HORTAL IBARRA)
SAP PONTEVEDRA 21-03-06 (JUR. 2006\203403, PTE. FERRER GONZÁLEZ)
SAP BARCELONA 20-07-06 (JUR. 2006\66002, PTE. HORTAL IBARRA)
SAP BURGOS 12-03-07 (JUR. 2007\87205; PTE. REDONDO ARGÜELLES)