

LA CONDUCCIÓN TEMERARIA DE VEHÍCULOS DE MOTOR O CICLOMOTORES: RESULTADO TÍPICO “CONCRETO PELIGRO PARA LA VIDA O LA INTEGRIDAD DE LAS PERSONAS”

RECKLESS DRIVING OF MOTOR VEHICLES OR MOPEDS: TYPICAL RESULT “SPECIFIC DANGER TO LIFE OR INTEGRITY OF PERSONS”

Yago González Quinzán^{1,a,*} 

¹ Universidade de Santiago de Compostela (USC), España

 ^ayagogonzalez.quinzan@usc.es

Resumen

El presente estudio tiene por objeto dar respuesta a la cuestión relativa a cuándo concurre el concreto peligro para la vida o la integridad de las personas exigido por el artículo 380 del Código Penal. Para ello, se analiza tanto la doctrina como los pronunciamientos jurisprudenciales más recientes, debiéndose advertir que las decisiones dimanantes de las Audiencias Provinciales demuestran que es discutible, en muchos supuestos, considerar como cierta la causación de un riesgo grave e inminente para las personas como exige el tipo penal. En este sentido, se exponen los parámetros esenciales que debe reunir una concreta situación para calificarla como realmente peligrosa y el círculo de sujetos que debe resultar afectado. Como cláusula de cierre, se realiza una breve referencia al tipo subjetivo del delito, caracterizado por el dolo de peligro.

Palabras clave: peligro; riesgo; probabilidad; vida e integridad.

Abstract

: The purpose of this research is to answer the question regarding when the specific danger to the life or integrity of people required by article 380 Penal Code. For this, the most recent doctrine and jurisprudential pronouncements are analysed, having to warn that the decisions from the Provincial Courts show that it is debatable, in many cases, to consider as certain the causation of a serious and imminent risk for people as required by the penal type. In this sense, the essential parameters that a specific situation must meet to qualify it as dangerous and the circle of subjects that must be affected are exposed. As a closing clause, a brief reference is made to the subjective type of the crime, characterized by the intent of danger.

Keywords: danger; risk; probability; life; and integrity.

* Investigador predoctoral FPU en Derecho penal



SUMARIO

1. Introducción
2. Elemento del tipo objetivo: “concreto peligro para la vida o la integridad de las personas”
 - 2.1. Configuración como resultado de peligro típico
 - 2.2. Necesaria concurrencia del peligro concreto para la consumación del delito de conducción temeraria
 - 2.3. La noción de “peligro concreto”
 - 2.3.1. Concepto y requisitos para su identificación
 - 2.3.2. Sujetos afectados por el riesgo creado
3. Tipo subjetivo: dolo de peligro y exclusión de la modalidad imprudente
4. Conclusiones
5. Bibliografía

1. INTRODUCCIÓN

El delito de conducción temeraria se halla tipificado en el art. 380 CP, perteneciendo así al grupo de delitos que conforman el Capítulo IV, bajo la rúbrica «De los delitos contra la seguridad vial», del Título XVII -que, a su vez, lleva por título «De los delitos contra la seguridad colectiva»- del Libro II de nuestro texto punitivo. Esta referencia a la ubicación sistemática del delito es interesante pues, como punto de partida, nos indica ya dos aspectos básicos: a) que la seguridad vial forma parte de la idea de seguridad colectiva¹, y b) que, aunque la cuestión es controvertida, se parte de la protección de la seguridad vial para conseguir también el amparo de la vida o la integridad de las personas².

En efecto, en cuanto al bien jurídico protegido *ex art.* 380 CP existen múltiples tendencias, tanto doctrinales como jurisprudenciales³, que difieren esencialmente en el punto de considerar si estamos ante un delito pluriofensivo o no, ello atendiendo entre otros aspectos a la mencionada rúbrica legal⁴. Sin perjuicio de la postura que se pueda defender respecto al estado de la cuestión, considero al igual que la doctrina y jurisprudencia mayoritaria que la seguridad vial es un valor supraindividual que se protege directamente pero, como expreso correlativo y de forma mediata, se deriva un resguardo claro para otros bienes jurídicos individuales: concretamente, la vida o la integridad de las personas⁵.

¹ POLAINO-ORTS, M. (2019). Delincuencia vial: tipos penales y técnicas de incriminación en el Derecho penal español. *Revista Ciencia Jurídica y Política*, (10), p. 27.

² MORENO ALCAZAR, M. Á. (2003). *Los delitos de conducción temeraria*. Valencia: Tirant lo Blanch, p. 70.

³ La SAP de A Coruña (sección 1ª) núm. 517/2017, de 27 de noviembre, establece en su FJ 3º la vida o la integridad de las personas como el único bien jurídico protegido por el delito de conducción temeraria.

⁴ GONZÁLEZ RUS, J. J. (1998). El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y la prueba de alcoholemia en la jurisprudencia constitucional. *Revista de la Facultad de Derecho de la Universidad de Granada*, (15), p. 54, indica que la seguridad vial es el único bien jurídico que resulta protegido. En idéntico sentido, MATELLANES RODRÍGUEZ, N. (2005). Breves reflexiones sobre la reforma operada en los delitos contra la seguridad en el tráfico. En *Derecho penal de la democracia vs seguridad pública*. Granada: Comares, p. 67.

⁵ DELGADO SANCHO, C. D. (2021). Doctrina legal de los delitos contra la seguridad vial. *Tráfico y seguridad vial*, (259), p. 7; SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, M. (2008). Los nuevos delitos contra la seguridad vial contenidos en la LO

La defensa de la anterior consideración tiene un fundamento muy claro si se expone la naturaleza jurídica del ilícito penal en cuestión. Así, se establece de forma unánime que el tipo recogido en el art. 380 CP se trata de un delito de peligro concreto que, para su apreciación y como se expondrá, requiere de una conducción con temeridad manifiesta susceptible de producir el riesgo concreto para la vida o la integridad de las personas⁶. Por tanto, la configuración del bien jurídico “seguridad vial” como la categoría amplia de la que deriva la protección para “la vida o la integridad de las personas” es la ponderación más adecuada teniendo en cuenta la técnica utilizada por el legislador en la tipificación del delito de conducción temeraria: técnica del delito de peligro concreto⁷.

Con el objetivo de caracterizar de la forma más completa posible el delito recogido en el art. 380 CP, conviene también poner de manifiesto que, y sin perjuicio de su posterior desarrollo, se trata de un ilícito eminentemente doloso que excluye la modalidad imprudente⁸. El dolo debe abarcar, además de la acción consistente en conducir de forma temeraria, el resultado típico, es decir, que se pongan en concreto peligro los bienes jurídicos referenciados en el propio tipo penal, como son la vida o la integridad de las personas.

Retomando la ubicación sistemática del delito de conducción temeraria, en los ilícitos contra la seguridad vial que componen el Capítulo IV del Título XVII se pueden realizar varias clasificaciones atendiendo a múltiples criterios. En este sentido, en base a la conducta típica, el delito de conducción temeraria se puede incluir en el grupo integrado, a su vez, por los delitos comprendidos en los arts. 379 -en cuyo apartado 1 se contempla la conducción a velocidad excesiva y en el apartado 2 la conducción bajo la influencia de drogas tóxicas o bebidas alcohólicas- y 381 -delito de conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida de los demás-, cuya acción típica consiste en conducir propiamente un vehículo de motor o ciclomotor⁹.

Asimismo, de la mencionada conducta típica que integra el delito de conducción temeraria y el resto de los delitos del grupo indicado se deduce una serie de consideraciones básicas en lo que se refiere al infractor penal y al instrumento delictivo. El sujeto activo es especial pues, salvo la excepción de los vehículos en función de aprendizaje, solo puede ser considerado como autor el conductor del vehículo de motor o ciclomotor. Recuérdese que el Código Penal no ofrece una definición de dichos conceptos¹⁰, lo que provoca que tengamos que acudir a la

15/2007, de 30 de noviembre. *Icade: Revista de la Facultad de Derecho*, (74), p. 315; REY HUIDOBRO, L. F. (2010). La necesaria afectación del bien jurídico protegido en los delitos contra la seguridad vial. *Revista Aranzadi Doctrinal*, (7), p. 135.

⁶ Como ejemplo de una conducción que sí generó un peligro concreto fue la condenada por la SAP de Ourense (sección 2ª) núm. 209/2019, de 2 de julio. En dicho supuesto, dos peatones tuvieron que abstenerse de cruzar la calle para no ser atropellados y varios vehículos que circulaban en una rotonda tuvieron que frenar para no colisionar con el coche conducido de forma temeraria.

⁷ A nivel doctrinal véase el análisis de la naturaleza jurídica realizado por FERNÁNDEZ BERMEJO, D. y ROMERO JAIME, D. J. (2017). El delito de conducción manifiestamente temeraria. Algunas propuestas de mejora. *Revista Aranzadi Doctrinal*, (1), p. 6 y ss. En el plano jurisprudencial, la STS núm. 58/2018, de 17 de enero, en su FJ 8º, advierte que para aplicar el tipo de conducción temeraria debe acreditarse un riesgo concreto.

⁸ HORTAL IBARRA, J. C. (2008). El delito de conducción temeraria (arts. 379.1 y 2 in fine y 380): algunas reflexiones al hilo de las últimas reformas. En *Seguridad Vial y Derecho penal*. Valencia: Tirant lo Blanch, p. 138; CARRETERO SÁNCHEZ, A. (2008). Aspectos novedosos de los nuevos delitos contra la seguridad vial. *Diario La Ley*, (6954), p. 9.

⁹ MUÑOZ CONDE, F. (2021). *Derecho Penal, Parte Especial*. Valencia: Tirant lo Blanch, p. 661.

¹⁰ POLAINO-ORTS, M. (2020). Delitos contra la seguridad vial: una visión crítica de la regulación española. *Revista Cap Jurídica Central*, (7), p. 106, critica dicho vacío conceptual señalando que nuestro texto punitivo sí ofrece definiciones para nociones como funcionario público o autoridad.

normativa de referencia¹¹ para saber qué hay que entender por conductor¹², por vehículo de motor¹³ y ciclomotor¹⁴.

En cuanto al lugar de comisión del delito, estamos ante un ilícito contra la seguridad del tráfico y, por tanto, debe producirse en vías públicas o en vías de uso público. Respecto a las primeras, el criterio de la Fiscalía es flexible, permitiendo incorporar a dicho concepto espacios como, por ejemplo, las áreas de servicio de una autopista¹⁵. Las vías de uso público, por su parte, son aquellas de titularidad privada pero que están dedicadas normalmente al uso público (v. gr. un parque)¹⁶. Así, estos contextos espaciales analizados permiten afirmar que el tipo penal de conducción temeraria solo podrá concurrir cuando exista una circulación que revista caracteres de delito y se lleve a cabo en una de las vías incluidas en dichas categorías. A *sensu contrario*, todos aquellos supuestos cometidos en espacios no susceptibles de entrar en los analizados tipos de vías se vertebrarían, en su caso, por el delito contra las personas correspondiente -homicidio, lesiones, etc.-. No obstante, existe una corriente doctrinal que defiende que el delito de conducción temeraria se puede apreciar en cualquier tipo de vía o espacio, pues el hecho de que una determinada conducta tenga o carezca de reproche penal no puede justificarse solo atendiendo al ámbito espacial¹⁷.

Tras esta breve caracterización del delito de conducción temeraria, procede analizar el elemento objetivo del tipo penal consistente en el “concreto peligro la vida o la integridad de las personas”. Como se dirá, este riesgo constituye el resultado de peligro exigido -el cual es asumido por la totalidad de la jurisprudencia-, de forma que una conducción temeraria que no haya puesto en peligro a nadie queda fuera del delito de conducción temeraria¹⁸. Por tanto, resulta fundamental realizar un análisis jurisprudencial acerca de las circunstancias que deben ser observadas para apreciar la concurrencia de ese peligro concreto.

¹¹ Véase el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial -en adelante, LTCVMSV-: BOE n.º 261, de 31 de octubre de 2015, en vigor desde el 31 de enero de 2016.

¹² En el Anexo I.1 de la LTCVMSV se indica que conductor es «(...) la persona que, con las excepciones del párrafo segundo del punto 4 maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo, ... En vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, tiene la consideración de conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales (...)».

¹³ El Anexo I.12 de la LTCVMSV establece que vehículo a motor es aquel provisto de un motor para su propulsión, excluyéndose así a los ciclomotores, los tranvías y los vehículos para personas de movilidad reducida.

¹⁴ Según el Anexo I.12 de la LTCVMSV, un ciclomotor es todo aquel vehículo de dos, tres o cuatro ruedas, con una o dos plazas, bien con motor térmico de cilindrada no superior a 5 centímetros cúbicos o bien con un motor eléctrico con una potencia no superior a 1000 vatios, y cuya velocidad no supere los límites reglamentarios.

¹⁵ En la Circular 10/2011, de 17 de noviembre, sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial, p. 6, se establece que debe interpretarse con flexibilidad debido a la legislación administrativa en la materia.

¹⁶ Véase el art. 2 de la LTCVMSV.

¹⁷ MORELL ALDANA, L. C. (2019). *Delitos contra la Seguridad Vial y siniestralidad de los nuevos tipos de vehículo*. Madrid: Bosch, p. 294, expone dicha interpretación sobre el lugar de comisión del delito en base a la efectiva protección de los bienes jurídicos implicados.

¹⁸ En la SAP de Jaén (sección 3ª) núm. 319/2019, de 31 de octubre, no se apreció, en base a las pruebas testificales practicadas, el riesgo exigido para un viandante u otra persona, a pesar de que sí se acreditó que una motocicleta circuló por encima de una acera.

2. ELEMENTO DEL TIPO OBJETIVO: “CONCRETO PELIGRO PARA LA VIDA O LA INTEGRIDAD DE LAS PERSONAS”

2.1. Configuración como resultado de peligro típico

El art. 380 CP vertebraba el delito de conducción temeraria en base a dos elementos objetivos esenciales: 1) conducir con temeridad manifiesta¹⁹ y 2) que con esa conducta se produzca un peligro concreto para la vida o la integridad de las personas, causalmente conectado con la acción e imputable a esta²⁰. Este segundo elemento es el que permite categorizar al ilícito penal en cuestión como un delito de resultado, lo cual debe ser entendido como un resultado de peligro. Se considera que la puesta en peligro de los bienes jurídicos señalados en el propio precepto constituye el resultado típico, que en todo caso debe entenderse como un riesgo concreto y no un mero peligro abstracto²¹.

El resultado típico exigido es la próxima lesión para la vida o la integridad de las personas, aun sin producirse, pero conformando un peligro fácilmente perceptible por cualquiera. Se identifica, asimismo, con una alta probabilidad de que se cause efectivamente el daño inherente a la realización de la acción²². De hecho, FERNÁNDEZ BERMEJO y ROMERO JAIME han establecido, en relación con el resultado, que «(...) el delito de peligro concreto requiere: a) un juicio de probabilidad cercana de lesión; b) el ingreso de un bien jurídico en el ámbito de la influencia de una fuente de peligro; c) que dependa de la casualidad si se produce o no la lesión (...)»²³.

Así, el tipo penal de conducción temeraria no solamente exige que la conducción sea apta o proclive para poder provocar un peligro para la vida o la integridad de las personas, sino que debe exteriorizarse realmente ese peligro concreto²⁴. Tal aspecto resulta esencial en la configuración del delito de conducción temeraria, pues la línea que separa al riesgo -peligro-concreto que entraña una conducción con temeridad manifiesta y la posible lesión de los bienes jurídicos individuales indicados es muy fina. De tal modo, la intervención del Derecho Penal no está justificada en relación con aquellas conductas que sólo son capaces de generar un mero peligro abstracto²⁵. En relación con esta última idea, la SAP de Baleares de 4 de mayo

¹⁹ Para integrar este primer elemento objetivo la jurisprudencia ha señalado que se requiere una concatenación de infracciones viales. Sobre ello, véase la SAP de Santa Cruz de Tenerife (sección 2ª) núm. 163/2021, de 30 de abril, que define, en su FJ 2º, la temeridad manifiesta como la inobservancia total y absoluta de las normas de tráfico más elementales, y añade el requisito de una cierta continuidad espaciotemporal o perseverancia en las infracciones administrativas cometidas.

²⁰ ÁLVAREZ RODRÍGUEZ, J. R. (2009). La conducción con temeridad manifiesta y conducción con consciente desprecio por la vida de los demás. *Ciencia policial: revista del Instituto de Estudios de Policía*, (93), p. 51.

²¹ Así lo recuerda la SAP de Cádiz (sección 1ª) núm. 104/2019, de 3 de junio, en la que se señaló que no se efectuó en el caso ninguna descripción de la que pudiera inferirse un peligro concreto para los usuarios de la vía pública o para los agentes de la Policía Nacional.

²² CARBONELL MATEU, J. C. (2007). La reforma del tratamiento penal de la seguridad vial. En *Delincuencia en materia de tráfico y seguridad vial: aspectos penales, civiles y procesales*. Madrid: Dykinson, p. 396.

²³ FERNÁNDEZ BERMEJO, D. y ROMERO JAIME, D. J. (2017). El delito de conducción..., *cit.*, p. 12.

²⁴ GARCÍA ALBERO, R. M. (2007). La nueva política criminal de la seguridad vial. Reflexiones a propósito de la LO 15/2007, de 30 de noviembre, y del Proyecto de Reforma del Código Penal. *Revista electrónica de ciencia penal y criminología*, (9), p. 14, advierte que es posible que la situación peligrosa no se materialice ante la ausencia de personas o vehículos para los que la conducción pueda constituir un riesgo efectivo.

²⁵ MORELL ALDANA, L. C. (2019). *Delitos contra la Seguridad...*, *cit.*, p. 283; REQUEJO CONDE, C. (2011). *Delitos relativos al tráfico viario*. Valencia: Tirant lo Blanch, p. 61, señala que la falta de peligro concreto excluye el tipo penal, sin que sea apreciable en la praxis la tentativa. Ello obedece a que, a diferencia del art. 381, no se ha previsto en el art. 380 una modalidad que recoja el acto preparatorio al delito.

de 2020 negó la posibilidad de condena al no acreditarse ningún riesgo concreto, si bien se declararon como hechos probados una invasión del carril contrario para eludir el control policial, hacer caso omiso a dos semáforos en rojo y conducir en dirección contraria²⁶.

El resultado típico especificado consiste en que, como consecuencia de la conducta realizada, se genere un aumento o una subida en la escala del riesgo que encierra *per se* la conducción de un vehículo de motor o ciclomotor, que además debe realizarse con temeridad manifiesta²⁷. Dicho incremento del riesgo debe referirse y acreditarse respecto a los demás partícipes en el desarrollo del tráfico, de manera que sufran un peligro concreto para su vida o integridad²⁸. Además, en relación con esta concepción del resultado típico descrito se debe tener en cuenta, como se pondrá de manifiesto seguidamente, que el delito de conducción temeraria exige que el conductor despliegue una conducta dolosa, en la que efectivamente supere el riesgo que entraña la conducción. De hecho, siguiendo a MORELL ALDANA, la conducción temeraria «(...) consiste en la transgresión de las normas que disciplinan la *lex artis* de la conducción y que suponen un canon mínimo, cuyo cumplimiento asegura la salvaguardia de los bienes jurídicos en juego dentro de límites tolerables (...)»²⁹.

Finalmente, para entender plenamente qué supone el resultado de peligro típico exigido es importante hacer una contraposición de este con los resultados de lesión exigidos en múltiples tipos penales configurados en nuestro Código Penal. Esa dualidad de concepciones en cuanto al resultado implica que el delito de conducción temeraria se entiende consumado cuando se pueda probar que el conductor ha causado ese peligro concreto para la vida o la integridad de las personas, pero sin que se produzca la efectiva lesión para dichos bienes jurídicos individuales. En relación con esto último, en el caso de la causación efectiva de un daño para la vida o la integridad estaríamos ante un concurso de delitos que se resolvería en base a las reglas concursales establecidas en el art. 382 CP³⁰.

2.2. Necesaria concurrencia del peligro concreto para la consumación del delito de conducción temeraria

La configuración del tipo penal de conducción temeraria exige que, junto al elemento objetivo de la temeridad manifiesta, se produzca también el resultado típico consistente en poner en concreto peligro la vida o la integridad de las personas³¹. Este segundo aspecto es lo que legitima la intervención del poder punitivo del Estado en relación con la conducta típica

²⁶ En la SAP de Baleares (sección 1ª) núm. 41/2020, de 4 de mayo, no se acreditó suficientemente el riesgo concreto exigido, pues ni declararon los viandantes supuestamente obligados a apartarse ni los agentes de la autoridad pudieron precisar la velocidad a la que circulaba el acusado.

²⁷ Amparando dicha idea puede señalarse la STS núm. 536/2021, de 17 de junio, que señala, en su FJ 6º, que «(...) [art. 380 CP], además, incluye una particular exigencia de desvalor de resultado, como lo es la puesta en peligro concreto de la vida o integridad física de las personas (...)».

²⁸ Ejemplo de ello es la SAP de Badajoz (sección 3ª) núm. 74/2020, de 19 de mayo, que desestimó el recurso planteado por el conductor de un turismo, al considerarse probado que este adelantó a tres vehículos rebasando una línea continua y obligó al vehículo que venía en sentido contrario a apartarse hacia el arcén de la vía para evitar la colisión frontal.

²⁹ MORELL ALDANA, L. C. (2019). *Delitos contra la Seguridad...*, cit., p. 314.

³⁰ Confróntese el art. 382 CP, que indica que si el delito de que se trata es uno de los tipificados en los arts. 379, 380, y 381 CP y existe un resultado lesivo como consecuencia de tales ilícitos, se aplican las reglas del concurso ideal. Como ejemplo véase la SAP de Huelva (sección 1ª) núm. 207/2020, de 27 de julio, que condenó en concurso ideal el delito de conducción temeraria -art. 380 CP- con tres delitos de lesiones por imprudencia grave -art. 152.1.1º y 147 CP-, pues el penado, para no impactar con la barrera de seguridad de la vía, giró bruscamente e impactó con otros tres vehículos obrantes en la calzada.

descrita en el art. 380 CP, pues en la conducción temeraria se adelanta la protección que efectúa el Derecho Penal a un momento anterior a la efectiva lesión de la vida o la integridad física, afectación que no llega a producirse pero que resulta muy próxima³².

Nuestro Tribunal Supremo se ha pronunciado en numerosas ocasiones sobre la necesidad de la conjunción de una conducción manifiestamente temeraria con un concreto peligro para la vida o la integridad de las personas para que la conducta enjuiciada recaiga en el ámbito de aplicación del art. 380 CP³³. La existencia de una conducción realizada aun con temeridad manifiesta, pero sin la concurrencia del segundo de los elementos necesarios, implicaría que los hechos bien se enjuiciasen por el art. 379 CP, esto es, supuestos en los que no se ha producido el peligro concreto para la vida o la integridad de las personas, pero hay exceso de velocidad o una conducción -acreditada en el caso concreto- bajo los efectos de drogas o sustancias estupefacientes, o bien se redujese la cuestión al ámbito administrativo sancionador³⁴. Téngase en cuenta a este respecto que, actualmente, el art. 77 apartado e) del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial tipifica la conducción temeraria como infracción muy grave³⁵.

De este modo, la distinción entre la infracción administrativa y la penal no es tan fácil, pues puede entrar en juego el castigo establecido en el art. 379 CP³⁶. No obstante, el elemento diferenciador entre el ilícito penal y el administrativo sigue siendo el resultado de peligro concreto para las personas -acompañado, como se indicará, por el correspondiente dolo de peligro concreto-³⁷. En su defecto, y siguiendo a la SAP de Lleida de 15 de abril de 2021, la conducta objeto de juicio se reduce al ámbito administrativo y resulta indebida la aplicación del art. 380 CP³⁸. En la resolución indicada, el órgano judicial consideró que, aunque concurría el elemento objetivo de la conducción con temeridad manifiesta, no resultó acreditado un riesgo real y grave para la vida o la integridad de las personas -si bien no negó un temor y desasosiego para las personas presentes- en base a lo testificado por un agente policial fuera

³¹ BRAGE CENDÁN, S. B. (2013). *Cuadernos de Criminología*. Barcelona: J. M. Bosch, p. 92; MARÍN DE ESPINOSA CEBALLOS, E. B. (2021). Delitos contra la seguridad vial. En *Lecciones de Derecho Penal, Parte especial*. Valencia: Tirant lo Blanch, p. 505.

³² FERNÁNDEZ BERMEJO, D. y ROMERO JAIME, D. J. (2017). El delito de conducción..., *cit.*, p. 7; MUÑOZ RUIZ, J. (2014). *El delito de conducción temeraria*. Madrid: Dykinson, p. 239. Como ejemplo jurisprudencial véase la SAP de Barcelona (sección 10ª) núm. 321/2020, de 23 de junio, en la que el acusado invadió el sentido contrario de la circulación en tramos de línea continua, pudiendo colisionar con los vehículos que circulaban por el carril contrario de no haber efectuado estas las maniobras evasivas al efecto.

³³ Las SSTs núm. 706/2012, de 24 de septiembre y núm. 744/2019, de 7 de febrero establecen, en sus FJ 6º y 3º respectivamente, que el delito tipificado en el art. 380 CP se vertebra por la conjunción de una notoria y anormal desatención a las normas reguladoras del tráfico, en claro desprecio de tales normas; causándose con ello un concreto peligro para la vida o la integridad de los demás usuarios de la vía.

³⁴ GUARDIOLA GARCÍA, J. (2011). Artículo 380. En *Prevención y control de la siniestralidad vial*. Valencia: Tirant lo Blanch, p. 302, detalla una cascada de calificaciones en función de si concurre el resultado típico exigido o no.

³⁵ Confróntese el art. 77 apartado e) de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

³⁶ LÓPEZ BARJA DE QUIROGA, J. (2011). La inseguridad típica penal en la seguridad vial. *Actualidad jurídica Aranzadi*, (834), p. 6.

³⁷ TRAPERO BARREALES, M. A. (2011). *Los delitos contra la Seguridad vial: ¿Una reforma de ida y vuelta?*. Valencia: Tirant Lo Blanch, p. 175.

³⁸ En la SAP de Lleida (sección 1ª) núm. 131/2021, de 15 de abril, se condenó al acusado por conducir por una avenida céntrica cometiendo un cambio de sentido antirreglamentario y un salto de una mediana. Con dichas infracciones, el vehículo invadió el carril donde se concentraba una multitud de personas que iban a iniciar una manifestación.

de servicio³⁹. Y, ante ello, concluyó que la conducta debía ser reconducida al ámbito administrativo sancionador⁴⁰.

2.3. La noción de “peligro concreto”

2.3.1. Concepto y requisitos para su identificación

La conducción temeraria tipificada en el art. 380 CP se configura como un delito de peligro concreto, a diferencia del riesgo abstracto característico de los tipos delictivos recogidos en el art. 379 CP. Esta naturaleza supone que no sólo debe constatarse *ex ante* la peligrosidad de la conducta, sino que es necesario comprobar también, *ex post*, la producción de un ulterior resultado de peligro para los bienes jurídicos protegidos⁴¹. Dicho riesgo debe estar conectado causalmente con la acción peligrosa y resultar objetivamente imputable a esta, pues en su defecto no será posible condenar por el delito analizado⁴².

Por tanto, una de las problemáticas básicas que se plantea es saber cuándo existe ese riesgo concreto exigido por el tipo penal. Es decir, resulta fundamental identificar cuáles son los requisitos que deben concurrir para poder afirmar que se ha producido dicha situación de peligro concreto. Si bien los casos particulares resueltos por la jurisprudencia menor nos permiten realizar ese estudio, desde el punto de vista doctrinal también se han hecho diversas aproximaciones. Entre ellas, ALCÁCER GUIRAO fija el peligro concreto en «(...) la existencia de una o varias personas que se hallen en el ámbito de eficacia causal de la acción peligrosa; que el agente ya no pueda ejercer un control seguro del riesgo, en cuanto ha trascendido a su esfera de dominio; inminencia en la producción del resultado lesivo, cuya ausencia sólo puede explicarse por el azar (...)»⁴³.

En la presente investigación se ha indicado anteriormente que, como punto partida, se entiende el peligro concreto como una alta probabilidad de que se produzca un resultado lesivo al adentrarse los bienes jurídicos individuales protegidos dentro de la zona de peligro o del radio de acción peligrosa del autor⁴⁴. Ello se aprecia en supuestos como los siguientes: estar a punto de atropellar a dos personas que cruzaban en un paso de peatones (SAP de Madrid de 23 de junio de 2020)⁴⁵; conducir a gran velocidad, sin respetar un semáforo en rojo

³⁹ En el FJ 2º *in fine* de la mencionada resolución se señala que «(...) no se desprende que nos hallemos ante una acción cuyo desvalor deba ser reconducido al ámbito penal, ... el cual es de naturaleza restrictiva y cuenta como uno de sus principales principios el de la intervención mínima (...)».

⁴⁰ Para dicha conclusión la Audiencia Provincial de Lleida se remite a la doctrina establecida por la STS núm. 468/2015, de 16 de julio.

⁴¹ MACÍA GÓMEZ, R. (1996). *Delitos y Faltas Relacionados con la Circulación de Vehículos a Motor en el Código Penal de 1995*. Barcelona: Cedecs, p. 35.

⁴² En la SAP de Murcia (sección 2ª) núm. 138/2020, de 16 de junio, no se consideró como delito la huida policial efectuada por el acusado a través de una vía de dirección prohibida, en la que se hallaban varios vecinos sentados a las puertas de sus viviendas, y por conducir luego a través de un parque público. Ello se justificó en que no se probó la invasión de la zona peatonal por el acusado en la vía de dirección única -sin ser suficiente prueba que los vecinos se levantaran al paso del ciclomotor- y porque tampoco se hizo constar un riesgo concreto para algún viandante en el parque público.

⁴³ ALCÁCER GUIRAO, R. (2004). Embriaguez, temeridad y peligro para la seguridad del tráfico. Consideraciones en torno a la reforma del delito de conducción temeraria. *La ley penal: revista de derecho penal, procesal y penitenciario*, (10), p. 8.

⁴⁴ RAMOS TAPIA, M. I. (2000). El delito de conducción temeraria con consciente desprecio por la vida de los demás (a propósito de la STS de 25 de octubre de 1999). *Revista electrónica de ciencia penal y criminología*, (2), p. 6.

y obligar a un vehículo policial a frenar bruscamente a fin de evitar la colisión (SAP de Sevilla de 11 de febrero de 2019)⁴⁶; o efectivamente colisionar con otro vehículo, causando lesiones a uno de los ocupantes del vehículo contrario (SAP de Ávila de 29 de marzo de 2019)⁴⁷. No obstante, adviértase que el riesgo creado y padecido por la persona no puede ser una consecuencia de una previa actuación de esta (SAP de Granada de 24 de febrero de 2020)⁴⁸.

En la línea de la caracterización del peligro concreto como un riesgo muy elevado de causar una efectiva lesión, también es común la atribución a dicho riesgo de los siguientes parámetros: real o cierta y grave⁴⁹. Respecto al primero de los requisitos, el concreto peligro para la vida o la integridad de las personas implica que ha de ser efectivamente un riesgo inminente, pero que no llega a producirse. No es suficiente que pudiera meramente existir⁵⁰. Y, sobre la consideración de grave, el riesgo ha de tener una entidad suficiente como para producir una lesión calificable como un delito contra la vida o la integridad de las personas⁵¹. Por tanto, de lo mencionado se colige que el resultado de peligro exigido concurre cuando el objeto portador del bien jurídico individual entra en el radio de acción de la conducta peligrosa, produciéndose una situación de riesgo, real y grave, para bienes jurídicos individuales que impida excluir la posibilidad de lesión⁵².

Las mencionadas situaciones de riesgo se evidencian, de forma muy notoria, cuando el conductor o los restantes usuarios de la vía realizan maniobras para evitar una colisión o un atropello⁵³. Así, son múltiples los supuestos enjuiciados en los que se ha apreciado tal circunstancia. Como ejemplos puede señalarse, en primer lugar, la SAP de Álava de 15 de noviembre de 2019, en la que el conductor perdió el control de su vehículo en un adelantamiento y chocó con un talud de montaña, cerrándose luego sobre la trayectoria del coche adelantado al cual le obligó a frenar para no colisionar⁵⁴. Y, en segundo lugar, la SAP de

⁴⁵ En la SAP de Madrid (sección 29ª) núm. 177/2020, de 23 de junio, se condenó a quien, conduciendo mediante zigzag durante la subida al puerto y con invasión del carril contrario, casi atropella a dos personas que cruzaban un paso de peatones.

⁴⁶ En la SAP de Sevilla (sección 1ª) núm. 43/2019, de 11 de febrero, se declaró como delito conducir por el centro de la ciudad a gran velocidad, sin respetar un semáforo en rojo, obligando con ello a un vehículo policial a frenar bruscamente a fin de evitar la colisión.

⁴⁷ En la SAP de Ávila (sección 1ª) núm. 40/2019, de 29 de marzo, se condenó por conducción temeraria -y por las lesiones causadas al menor ocupante del vehículo contrario- al conductor que, en un paso estrecho y sinuoso, circuló a una velocidad excesiva y, al llegar a una curva cerrada, frenó de manera brusca e invadió el sentido contrario de la circulación. De tales hechos se derivó una colisión frontal contra otro vehículo, del cual resultó lesionado el menor que acompañaba a su madre.

⁴⁸ En el FJ 3º de la SAP de Granada (sección 1ª) núm. 73/2020, de 24 de febrero, se razona que fue el agente policial el que se interpuso en la trayectoria del vehículo para dar el alto, de forma que si bien el agente hubo de apartarse para no ser arrollado, ello no integra el peligro concreto requerido por el tipo penal.

⁴⁹ Respecto a este requisito, no cualquier conducta susceptible de producir un riesgo encaja en el ámbito del delito. La SAP de Cádiz (sección 3ª) núm. 209/2020, de 10 de junio, no apreció que la conducta del acusado, consistente por una parte en hacer caso omiso a la señal de alto de los agentes y reanudar la marcha cuando uno de los agentes intentaba abrir la puerta del vehículo, tuviese carácter delictivo. No obstante, el ilícito penal tampoco se estableció con la persecución policial posterior, que acabó con el vehículo del acusado golpeando levemente al vehículo policial y a otro particular.

⁵⁰ ORTS BERENQUER, E. (2019). Delitos contra la seguridad colectiva (y III): Delitos contra la seguridad vial. En *Derecho Penal, Parte Especial*. Valencia: Tirant lo Blanch, p. 633.

⁵¹ SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, M. (2013). Conducción manifiestamente temeraria. En *Protección penal de la seguridad vial*. Valencia: Tirant lo Blanch, p. 172.

⁵² DÍAZ SASTRE, C. (2010). Tratamiento jurídico-penal de las conductas atentatorias contra la seguridad vial. *Actualidad jurídica Aranzadi*, (792), p. 3.

⁵³ SOTO NIETO, F. (2004). Delito de conducción con temeridad manifiesta y peligro concreto. *La Ley: Revista jurídica española de doctrina, jurisprudencia y bibliografía*, (5), p. 1716.

Murcia de 18 de mayo de 2021, en la que los viandantes se vieron obligados a apartarse repentinamente de la vía por el paso del vehículo a elevada velocidad, al igual que también un niño que circulaba en bicicleta por el carril⁵⁵. No obstante, también existen supuestos en los que no se apreció un riesgo real para los demás conductores, manifestándose ello en que no tuvieron que realizar maniobras de evitación de un peligro concreto. Así, en la SAP de Tarragona de 15 de abril de 2019 se consideró que el acusado realizara maniobras de frenado que, más allá de entorpecer la circulación especialmente del vehículo que transitaba inmediatamente detrás, no causaron un peligro concreto para los demás usuarios de la vía⁵⁶.

Tal concepción restrictiva del peligro concreto, que debe cumplir con los requisitos mencionados para su estimación, implica que en la práctica resulte difícil demostrar la producción de esa situación crítica que, además, debe ser abarcada por el dolo del autor⁵⁷. No obstante, tal perspectiva es acertada si se tienen en cuenta los dos siguientes aspectos. En primer lugar, que el elemento objetivo del concreto peligro la vida o la integridad de las personas separa el delito frente a la infracción administrativa. Y, en segundo lugar, impide delimitar el tipo objetivo atendiendo solo a un pronóstico de lo que se causaría con la conducta, por lo que obliga a tener en cuenta las efectivas consecuencias que la conducción temeraria ha causado⁵⁸. Más en concreto, es típica la conducta de quien, a gran velocidad y de forma zigzagueante, pone en peligro a la patrulla de Policía que le perseguía (SAP de Navarra de 3 de mayo de 2021)⁵⁹; de quien conduce con acelerones se acerca al máximo al vehículo posterior, coartando la libertad ambulatoria de los ocupantes de dicho vehículo (SAP de A Coruña de 15 de mayo de 2020)⁶⁰; de quien choca con un talud al conducir de forma excesivamente veloz y provoca que cuatro ciclistas tuvieran que esquivar al vehículo para evitar ser golpeados (SAP de Guadalajara de 9 de mayo de 2019)⁶¹; o de quien en una rotonda

⁵⁴ La SAP de Álava (sección 2ª) núm. 273/2019, de 15 de noviembre, fundamenta la condena en los dos testigos presentes en el momento en el que ocurrieron los hechos.

⁵⁵ La SAP de Murcia (sección 2ª) núm. 146/2021, de 18 de mayo, indica expresamente, en su FJ 3º, que no resta fuerza al delito el hecho de que en un momento dado el vehículo disminuyese su velocidad. Ello ocurrió básicamente porque el acusado no podía correr ni adelantar sin impactar contra el turismo que circulaba en sentido contrario.

⁵⁶ En la SAP de Tarragona (sección 4ª) núm. 160/2019, de 15 de abril, se estableció que la conducta resultaba sancionable administrativamente, pero no penalmente. Esto último en base a la falta de prueba, pues el querellante no indicó nada en el juicio oral acerca de si el recurrente invadiera el carril contrario y obligase a otros conductores a apartarse.

⁵⁷ SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, M. (2010). La conducción manifiestamente temeraria. Balance de la reforma operada por la LO 15/2007 y cuestiones pendientes. *Tráfico y Seguridad Vial*, (139), p. 17.

⁵⁸ CARDENAL MONTRAVETA, S. (2015). Artículo 380. En *Comentarios al Código Penal: reformas LO 1/2015 y LO 2/2015*. Valencia: Tirant lo Blanch, p. 1293; RAMOS TAPIA, M. I. (2000). El delito de conducción temeraria..., *cit.*, p. 6, indica que la comprobación de la causación de un resultado de peligro concreto se debe a no extender la sanción penal a conductas cuya peligrosidad no se pueda determinar sin esa revisión *ex post*.

⁵⁹ La SAP de Navarra (sección 2ª) núm. 110/2021, de 3 de mayo, condenó por delito de conducción temeraria los siguientes hechos. Durante la persecución policial, el coche de los agentes se puso a la altura del infractor, momento en el que este intentó embestirles. Luego, el condenado salió de la autovía, circulando por caminos de concentración parcelaria e hizo caso omiso al disparo al aire efectuado por uno de los agentes. En una localidad cercana, un agente esperó al vehículo temerario en la calzada apuntando con el arma reglamentaria, pero el acusado se dirigió contra él teniéndose este que apartar. Finalmente la Policía desistió de la persecución, siendo detenido en momentos posteriores a los hechos.

⁶⁰ La SAP de A Coruña (sección 1ª) núm. 231/2020, de 15 de mayo, identificó en la persecución efectuada por una motocicleta el peligro concreto para los integrantes del coche perseguido.

⁶¹ La SAP de Guadalajara (sección 1ª) núm. 83/2019, de 9 de mayo, condena al acusado que, en una zona de montaña, circulaba a gran velocidad y tras perder el control de su vehículo en una curva, colisionó con un talud y salió rebotado hacia la calzada, provocando que cuatro ciclistas que circulaban en sentido contrario se tuvieran que esquivar el vehículo para evitar ser golpeados.

circula entre los vehículos detenidos y al pasar los roza e incluso impacta contra ellos (SAP de Granada de 5 de diciembre de 2019)⁶².

En base a las sentencias mencionadas, se puede concluir que la casuística resuelta por la jurisprudencia es muy amplia. Y si bien es defendible que no existe un criterio unidireccional en cuanto a considerar acreditado el peligro concreto, pueden fijarse las siguientes condiciones como imprescindibles:

En primer lugar, se exige la presencia de una o varias personas en el ámbito de influencia de la acción.

En segundo lugar, el riesgo debe ser real, inminente y grave, sin llegar a producirse.

Y, en tercer lugar, la ausencia de un control seguro sobre el riesgo, en tanto que la lesión queda a la suerte de un curso causal que no puede ser controlado por el autor⁶³.

2.3.2. Sujetos afectados por el riesgo creado

El delito de conducción temeraria requiere la puesta en peligro concreto de la vida o la integridad de una persona (peligro individual) o de varias (peligro múltiple)⁶⁴. Debe advertirse que, aunque en el tenor literal del art. 380 CP se utiliza el plural “personas”, se considera de forma unánime que, para imputar el ilícito penal en cuestión, es suficiente la puesta en peligro concreto de una sola persona⁶⁵. Tampoco se exige que el sujeto afectado por el peligro resulte plenamente identificado⁶⁶. La falta de identificación de la víctima puede dar lugar a la discusión en el proceso penal sobre la concurrencia o no del exigido resultado de peligro ya analizado. Sin embargo, ello no excluye directamente la apreciación de tal elemento del delito, que podrá resultar probado a través de cualquier medio de prueba; por ejemplo, mediante las declaraciones de terceros que presenciaron los hechos o de la Policía⁶⁷.

Tratando de determinar quiénes son los sujetos que deben estar en el radio de acción del vehículo conducido de forma temeraria, por “personas” se puede entender a todos los que, de un modo u otro, intervienen en el desarrollo del tráfico y se encuentran en dicha zona de riesgo creada por el conductor⁶⁸. No obstante, en la mayor parte de los supuestos la amenaza se dirige, en primer lugar, contra los demás conductores de vehículos de motor o ciclomotor.

⁶² La SAP de Granada (sección 1ª) núm. 512/2019, de 5 de diciembre, señala de forma clara que los vehículos, al estar circulando, tenían al menos un conductor cada uno y, posiblemente, acompañantes, viéndose por tanto su integridad física comprometida.

⁶³ SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, M. (2013). *Conducción manifiestamente...*, cit., p. 173; OLAIZOLA NOGALES, I. (2010). La relación entre los delitos de peligro y la graduación de la imprudencia en los delitos contra la seguridad vial. En *Derecho penal del estado social y democrático de derecho: Libro homenaje a Santiago Mir Puig*. Madrid: La Ley, p. 347; RODRÍGUEZ MONTAÑÉS, T. (1994). *Delitos de peligro, dolo e imprudencia*. Madrid: Universidad Complutense, p. 37, señala que la teoría del dominio del riesgo es la configuración adecuada sobre el peligro concreto: este será imputable cuando se deja al bien jurídico a merced de un curso causal que el sujeto ya no puede controlar.

⁶⁴ REQUEJO CONDE, C. (2009). Las nuevas modalidades de delitos contra la seguridad vial en el Código Penal. *Tráfico y seguridad vial*, (132), p. 17.

⁶⁵ FEIJOO SÁNCHEZ, B. J. (1999). 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). *La Ley: Revista jurídica española de doctrina, jurisprudencia y bibliografía*, (6), p. 1883; SEGURA CROS, B. (2010). Jurisprudencia sobre el delito de conducción temeraria. *Tráfico y seguridad vial*, (134), p. 64.

⁶⁶ Véase el FJ 6º de la STS núm. 124/2018, de 15 de marzo.

⁶⁷ SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, M. (2010). *La conducción manifiestamente...*, cit., p. 14.

⁶⁸ DE VICENTE MARTÍNEZ, R. (2008). *Derecho Penal de la Circulación: delitos relacionados con el tráfico vial*. Barcelona: Bosch, p. 351.

Ejemplo de ello es la SAP de Huelva de 24 de junio de 2020, en la que el condenado –entre otras conductas- accedió a una rotonda derrapando y obligó al conductor del vehículo policial a desplazarse hacia la acera para no colisionar⁶⁹. En segundo lugar, el peligro concreto creado por la conducción temeraria también recae con frecuencia en los peatones o viandantes. En este sentido, en la SAP de A Coruña de 19 de noviembre de 2020 se condenó al conductor que condujo con temeridad manifiesta y obligó a dos viandantes a apartarse para no ser atropellados⁷⁰.

Adviértase que quienes ven amenazada su vida o integridad física deben ser personas ajenas al vehículo manejado de forma temeraria por el conductor, aunque también podemos referirnos a aquellos acompañantes que no han consentido la conducción realizada⁷¹. En este segundo supuesto, si los acompañantes animan al conductor para que conduzca con temeridad y pongan en peligro la vida o la integridad de las personas, se convierten también en autores a título de inductores conforme el art. 28 CP⁷². De tal modo, debe concluirse que el riesgo que exige el art. 380 CP no se refiere al sujeto activo, sino a terceras personas.

Finalmente, una consideración particular merece el supuesto de que el autor utilice el vehículo como instrumento para crear un riesgo individual, dirigido hacia una persona concreta y determinada, pero sin poner en riesgo las condiciones de seguridad vial. En este caso se considera que el hecho resulta irrelevante desde la perspectiva del delito de riesgo y debe ser enfocado por la vía de los delitos contra la vida, es decir, de lesión contra bienes jurídicos de carácter individual. Para esto último, debe probarse que el vehículo de motor o ciclomotor constituye el instrumento de agresión contra esa persona determinada, respecto de la que se quería atentar contra su vida -asumiéndose la causación de un resultado lesivo y no sólo de peligro-⁷³.

3. TIPO SUBJETIVO: DOLO DE PELIGRO Y EXCLUSIÓN DE LA MODALIDAD IMPRUDENTE

A efectos de realizar un estudio exhaustivo de todas las cuestiones relacionadas con el peligro concreto exigido en el delito de conducción temeraria, adviértase que este último se configura como un tipo doloso, que no tiene prevista su modalidad imprudente⁷⁴. La forma de culpabilidad exigida por el ilícito penal se califica unánimemente como un dolo de peligro, referido a la acción peligrosa en sí y excluyéndose el resultado⁷⁵. De este modo, por el art. 380

⁶⁹ La SAP de Huelva (sección 1ª) núm. 175/2020, de 24 de junio, castiga al encausado no solo por lo indicado respecto al vehículo policial, sino que cuando se pretendía detenerlo, aquel prosiguió en la conducción temeraria iniciada. En concreto, en la persecución policial posterior el acusado obligó a varios viandantes a echarse para atrás para no ser alcanzados, pues no respetó ni una señal de stop ni un paso de cebra existente.

⁷⁰ La SAP de A Coruña (sección 1ª) núm. 469/2020, de 19 de noviembre, condena por conducción temeraria al acusado que, en su intento de huida de la Guardia Civil, no respetó una señal de stop e hizo un giro prohibido, obligando a dos mujeres que transitaban por el lugar a echarse a un lado para no ser atropelladas.

⁷¹ MORELL ALDANA, L. C. (2019). *El peligro como elemento vertebrador de los delitos contra la seguridad vial* [tesis doctoral]. Universidad de Valencia, p. 446.

⁷² GÓMEZ IBARGUREN, P. (2006). Los delitos de conducción temeraria. Requisitos para su apreciación y problemas que plantean. *Actualidad Jurídica Aranzadi*, (713), p. 3.

⁷³ Un ejemplo paradigmático es la STS núm. 717/2014, de 29 de enero, en la que se concluye que el vehículo se utilizó como instrumento de agresión, sin constituir un hecho de la circulación que resultase punible por los delitos contra la seguridad vial (FJ 4º).

⁷⁴ El art. 12 CP señala expresamente que «las acciones u omisiones imprudentes sólo se castigarán cuando expresamente lo disponga la Ley», por lo que se produce una imposibilidad normativa de su comisión culposa.

CP se castigan aquellas conductas viales que infringen las normas más elementales de la circulación y que se llevan a cabo pese a la asunción de la peligrosidad que se genera con ella. No obstante, se excluye del elemento volitivo el resultado lesivo que, de producirse, sólo podría imputarse a título de imprudencia, pues el sujeto activo del delito confía en poder controlar el riesgo creado con su conducción. Es por esto por lo que se señala comúnmente que las dificultades teóricas de esta construcción son muy notables, al igual que los problemas probatorios que genera⁷⁶.

Nuestro Tribunal Supremo ha fijado en múltiples ocasiones que el mencionado dolo de peligro exigido por el art. 380 CP debe abarcar la temeridad en la conducción y el peligro concreto para la vida o la integridad de las personas⁷⁷. Tal extremo se justifica en la premisa esencial de que al asumir el sujeto activo que con su conducta temeraria puede crear un riesgo real y grave para la vida o la integridad de las personas, ello supone ya el conocimiento y la aceptación del posible peligro concreto por el que pueda verse afectado uno o varios sujetos⁷⁸.

La consideración del elemento subjetivo como dolo de peligro implica, en esencia, que se contraponga al dolo de lesión. Como se ha mencionado anteriormente, la base fundamental del art. 380 CP es penar conductas dolosas en cuanto a la conducción, con exclusión de los resultados que se pudieran causar –que se imputarían a título de imprudencia-. De concurrir el dolo eventual de lesión ya no encajaría la conducta en el ámbito de aplicación del delito de conducción temeraria, sino en el tipo agravado de conducción temeraria con manifiesto deprecio hacia la vida o la integridad de los demás, art. 381 CP⁷⁹. Esta línea sigue, por ejemplo, la SAP de A Coruña de 27 de noviembre 2017, que revocó la condena efectuada en la instancia por el art. 381 y aplicó el art. 380 al considerar que no se probó la aceptación o indiferencia hacia el posible resultado lesivo derivado de la acción, y sí el conocimiento y la aceptación del peligro de la conducta llevada a cabo⁸⁰.

Así, los tipos de dolo que se admiten en el delito de conducción temeraria son tanto el dolo directo como el dolo eventual. Lo único determinante es que tales formas de culpabilidad abarquen los dos elementos objetivos básicos del delito: la temeridad manifiesta en la conducción y el peligro concreto para la vida o la integridad de las personas. No obstante, partiendo de que la modalidad dolosa es la única forma admitida de comisión de este delito, debe señalarse que el dolo no se excluye por efectuar una huida de los agentes de la Policía. En

⁷⁵ MORENO ALCAZAR, M. Á. (2003). *Los delitos de conducción...*, cit., p. 99; MUÑOZ CONDE, F. (2021). *Derecho Penal...*, cit., p. 670.

⁷⁶ MUÑOZ RUIZ, J. (2013). El delito de conducción temeraria del artículo 380 del Código Penal [tesis doctoral]. Universidad de Murcia, p. 350. Sobre la prueba del dolo véase la SAP de Huelva (sección 3ª) núm. 124/2017, de 4 de julio, que concluyó que no se había acreditado el dolo de peligro exigido, pues que el acusado fuese adelantando a varios vehículos sin tener en cuenta la proximidad del cruce supone una conducta negligente en la conducción, pero no una intencionada temeridad -equivalente a una conducta dolosa-.

⁷⁷ Entre otras, véase la STS núm. 363/2014, de 5 de mayo de 2014 (FJ 3º): «(...) estamos en presencia de un delito que solo admite su ejecución dolosa, y no imprudente, y por ello, el dolo del autor debe abarcar los dos elementos del tipo: el modo de conducir temerario y el resultado de peligro concreto para los otros usuarios de la vía, dolo que no desaparece ni se neutraliza por la concurrencia del móvil de huir de la persecución de la policía (...)».

⁷⁸ CARDONA TORRES, J. (2010). *Derecho Penal, Parte Especial*. Barcelona: Bosch, p. 453.

⁷⁹ HORTAL IBARRA, J. C. (2008). El delito de conducción temeraria (artículo 381 del Código Penal): algunas reflexiones al hilo de las últimas reformas. *Revista Jurídica de Catalunya*, (1), p. 122.

⁸⁰ La reseñada anteriormente SAP de A Coruña (sección 1ª) núm. 517/2017, de 27 de noviembre, revocó el fallo de la instancia y condenó por el art. 380 CP al considerar que el riesgo creado no entrañaba una probabilidad de muerte o lesiones muy graves para los usuarios de la vía. En particular, el acusado adelantó por la derecha a un vehículo con invasión del arcén y luego trató de hacer lo mismo en otra curva sin visibilidad. Ante la imposibilidad de esto último, tuvo que hacer una maniobra evasiva de una colisión, invadiendo así el carril contrario e impactando finalmente con otro vehículo.

este sentido, el principio de autoencubrimiento impune se circunscribe por la jurisprudencia exclusivamente a la acción de huida -delitos de desobediencia- y no a las conductas que en la fuga pongan en peligro o lesionen otros bienes jurídicos protegidos, como pueden ser la seguridad vial, la vida o la integridad de las personas⁸¹.

Por último, una mención especial requiere la noción de que el delito de conducción temeraria *ex art. 380 CP* exige un dolo de peligro alternativo, no en relación a dos delitos distintos sino en conexión con los bienes jurídicos que son afectados por la conducción temeraria desarrollada⁸². En definitiva, se entiende que concurre el elemento subjetivo del delito cuando al autor se le representa que con su conducción temeraria puede generar un riesgo concreto para la vida o la integridad de una o varias personas, pero aun así lleva a cabo la acción. Ejemplo de ello es la SAP de Madrid de 28 de mayo de 2019, en la que se ratificó la condena realizada en la instancia, pues el conductor cometió una conducta plenamente dolosa en cuanto a la temeridad y creación de un riesgo concreto. En particular, el acusado rebasó, sin detenerse y a una velocidad no permitida, dos pasos de peatones por los que estaban cruzando varios niños procedentes de un colegio próximo, los cuales se vieron obligados a apartarse para no ser atropellados⁸³.

4. CONCLUSIONES

La identificación del peligro concreto como resultado típico supone que sobre la vida o la integridad de las personas debe representarse una inminente lesión, aunque no resulte necesario que se produzca para la aplicación del tipo penal del art. 380 CP. Así lo ha establecido la jurisprudencia del Tribunal Supremo, que propugna la imposibilidad de fundar una condena en un riesgo abstracto. Por tanto, el punto de partida en la materia radica en la idea de que una conducta vial inadecuada con meras irregularidades reglamentarias no es suficiente para justificar o integrar el segundo de los elementos objetivos exigidos por delito de conducción temeraria, esto es, el concreto peligro la vida o la integridad de las personas.

Para castigar una conducta por el art. 380 CP se requiere el mencionado peligro concreto, siendo la gravedad y la proximidad del daño los parámetros que se ponderan en el riesgo creado. El primero se refiere a que el riesgo creado sea susceptible de causar un resultado de lesión grave; y sobre el segundo se ha llegado a establecer que implica que la causación efectiva llegue a depender de la casualidad. Como supuestos ejemplificativos de conducción temeraria pueden señalarse aquellos consistentes en poner en peligro la integridad de los agentes intervinientes, obligar al resto de conductores de la vía a realizar maniobras evasivas de inminentes colisiones u provocar que sean los peatones quienes, en el último momento, eviten su atropello.

⁸¹ Véase la SAP de Soria (sección 1ª) núm. 88/2017, de 20 de noviembre, en la cual se absolvió al acusado del delito de desobediencia a los agentes de la autoridad -art. 556.1 CP-. Para tal fallo se pone de manifiesto que no es exigible que el autor de un delito atienda el requerimiento policial para ser detenido, lo cual resulta un acto de autoencubrimiento impune -su finalidad es no ser descubierto- y no un acto de desobediencia. Además, en la sentencia también se indica que no constaba causación de lesión alguna o daño a los agentes, al mismo tiempo que la creación del riesgo en la circulación se condena ya por el art. 380.1 CP.

⁸² SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, M. (2013). *Conducción manifiestamente...*, cit., p. 201; CORCOY BIDASOLO, M. (1999). *Delitos de peligro y protección de bienes jurídico-penales individuales*. Valencia: Tirant lo Blanch, p. 301.

⁸³ En la SAP de Madrid (sección 23ª) núm. 387/2019, de 28 de mayo, se considera que el acusado asumió la peligrosidad de la conducta y que aceptó realizarla igualmente, extrayéndose ello de los propios hechos acaecidos. En primer lugar, el acusado casi atropella a varios niños al hacer un cambio de sentido sobre un paso peatonal a las puertas de un colegio y, en segundo lugar, con el incumplimiento de un ceda el paso el acusado obligó a otro vehículo a frenar bruscamente para no colisionar.

En la práctica, la jurisprudencia considera como circunstancias acreditativas de la peligrosidad real y grave de la conducta las que seguidamente se mencionan. En primer lugar, la presencia de otras personas -peatones, ciclistas, conductores, etc.- en el radio de acción del vehículo. Y, en segundo lugar, que estas se vieran exigidas en el caso concreto a realizar ciertas maniobras o conductas para evitar la colisión o el atropello próximo. Se entiende así que tales circunstancias denotan el riesgo para la vida o la integridad de las personas que establece el tipo penal, pues la lesión o el daño efectivo no se causa gracias a la reacción de los potenciales afectados.

En relación con lo anterior, los supuestos de conducción temeraria nos exponen ante casos donde el conductor ya no puede ejercer un control seguro del riesgo en cuanto ha trascendido a su esfera de dominio, identificándose ello con la teoría del dominio o control del riesgo que se considera, mayoritariamente, como la configuración adecuada sobre el peligro concreto. Asimismo, para entender cumplido el elemento del peligro concreto que es objeto de análisis se han establecido jurisprudencialmente las siguientes pautas. Por una parte, es suficiente que se halle una única persona en el ámbito de acción del vehículo y que resulte únicamente ella la afectada por el riesgo concreto creado por el conductor. Y, por otra parte, no es imprescindible la identificación personal del o de los afectados para efectuar una condena, sino que es suficiente la referencia y descripción amplia de quien sufrió el riesgo concreto.

Además, el elemento del peligro concreto debe ser abarcado por el dolo de peligro propio del delito de conducción temeraria. Esto es, realizar una conducta vial que infringe las normas más elementales de la circulación y llevarla cabo pese a la asunción de la peligrosidad que se genera con ella. Esta conducta dolosa, restringida a la acción peligrosa y que excluye el resultado lesivo, implica que la intención del sujeto activo debe abarcar la temeridad en la conducción y el peligro concreto para la vida o la integridad de las personas. En este sentido, deben diferenciarse muy bien, aunque su complejidad es manifiesta, qué supone una falta de previsión en la circulación -conducta susceptible de producir una acción negligente en la conducción- y cuándo existe una intencionada temeridad que extiende la conducta dolosa hasta la asunción del peligro concreto creado.

Finalmente, ante la inexistencia del peligro concreto analizado y la imposibilidad de aplicar alguna de las alternativas penales establecidas en el art. 379 CP en sus diferentes apartados -conducción con exceso de velocidad o bajo los efectos de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas-, la reprochabilidad de toda conducta vial irregular debe reconducirse al ámbito administrativo sancionador. Téngase en cuenta a este respecto que el art. 77 apartado e) del Real Decreto Legislativo 6/2015 tipifica la conducción temeraria como infracción muy grave, por lo que el resultado típico del peligro concreto se configura como el elemento diferenciador entre el ilícito penal y el administrativo.

5. BIBLIOGRAFÍA

ALCÁCER GUIRAO, R. (2004). Embriaguez, temeridad y peligro para la seguridad del tráfico. Consideraciones en torno a la reforma del delito de conducción temeraria. *La ley penal: revista de derecho penal, procesal y penitenciario*, (10), pp. 5-22.

ÁLVAREZ RODRÍGUEZ, J. R. (2009). La conducción con temeridad manifiesta y conducción con consciente desprecio por la vida de los demás. *Ciencia policial: revista del Instituto de Estudios de Policía*, (93), pp. 45-72.

- BRAGE CENDÁN, S. B. (2013). *Cuadernos de Criminología*. Barcelona: J. M. Bosch. <https://doi.org/10.2307/j.ctvrzgrh>
- CARDONA TORRES, J. (2010). *Derecho Penal, Parte Especial*. Barcelona: Bosch.
- CARBONELL MATEU, J. C. (2007). La reforma del tratamiento penal de la seguridad vial. En *Delincuencia en materia de tráfico y seguridad vial: aspectos penales, civiles y procesales* (pp. 385-406). Madrid: Dykinson.
- CARDENAL MONTRAVETA, S. (2015). Artículo 380. En *Comentarios al Código Penal: reformas LO 1/2015 y LO 2/2015* (pp. 1293-1295). Valencia: Tirant lo Blanch.
- CARRETERO SÁNCHEZ, A. (2008). Aspectos novedosos de los nuevos delitos contra la seguridad vial. *Diario La Ley*, (6954), pp. 1-14.
- CORCOY BIDASOLO, M. (1999). *Delitos de peligro y protección de bienes jurídico-penales individuales*. Valencia: Tirant lo Blanch.
- DELGADO SANCHO, C. D. (2021). Doctrina legal de los delitos contra la seguridad vial. *Tráfico y seguridad vial*, (259), pp. 3-26.
- DE VICENTE MARTÍNEZ, R. (2008). *Derecho Penal de la Circulación: delitos relacionados con el tráfico vial*. Barcelona: Bosch.
- DÍAZ SASTRE, C. (2010). Tratamiento jurídico-penal de las conductas atentatorias contra la seguridad vial. *Actualidad jurídica Aranzadi*, (792), pp. 1-6.
- FEIJOO SÁNCHEZ, B. J. (1999). 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). *La Ley: Revista jurídica española de doctrina, jurisprudencia y bibliografía*, (6), pp. 1880-1890.
- FERNÁNDEZ BERMEJO, D. y ROMERO JAIME, D. J. (2017). El delito de conducción manifiestamente temeraria. Algunas propuestas de mejora. *Revista Aranzadi Doctrinal*, (1), pp. 4-37.
- GARCÍA ALBERO, R. M. (2007). La nueva política criminal de la seguridad vial. Reflexiones a propósito de la LO 15/2007, de 30 de noviembre, y del Proyecto de Reforma del Código Penal. *Revista electrónica de ciencia penal y criminología*, (9), pp. 1-28. <<http://criminet.ugr.es/recpc/09/recpc09-11.pdf>>;
- GÓMEZ IBARGUREN, P. (2006). Los delitos de conducción temeraria. Requisitos para su apreciación y problemas que plantean. *Actualidad Jurídica Aranzadi*, (713), pp. 1-7.
- GONZÁLEZ RUS, J. J. (1998). El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y la prueba de alcoholemia en la jurisprudencia constitucional. *Revista de la Facultad de Derecho de la Universidad de Granada*, (15), pp. 37-66.
- GUARDIOLA GARCÍA, J. (2011). Artículo 380. En *Prevención y control de la siniestralidad vial* (pp. 297-315). Valencia: Tirant lo Blanch.

- HORTAL IBARRA, J. C. (2008). El delito de conducción temeraria (arts. 379.1 y 2 in fine y 380): algunas reflexiones al hilo de las últimas reformas. En *Seguridad Vial y Derecho penal* (pp. 121-156). Valencia: Tirant lo Blanch.
- HORTAL IBARRA, J. C. (2008). El delito de conducción temeraria (artículo 381 del Código Penal): algunas reflexiones al hilo de las últimas reformas. *Revista Jurídica de Catalunya*, (1), pp. 107-137.
- LÓPEZ BARJA DE QUIROGA, J. (2011). La inseguridad típica penal en la seguridad vial. *Actualidad jurídica Aranzadi*, (834), pp. 6-7.
- MACÍA GÓMEZ, R. (1996). *Delitos y Faltas Relacionados con la Circulación de Vehículos a Motor en el Código Penal de 1995*. Barcelona: Cedecs.
- MARÍN DE ESPINOSA CEBALLOS, E. B. (2021). Delitos contra la seguridad vial. En *Lecciones de Derecho Penal, Parte especial* (pp. 501-514). Valencia: Tirant lo Blanch.
- MATELLANES RODRÍGUEZ, N. (2005). Breves reflexiones sobre la reforma operada en los delitos contra la seguridad en el tráfico. En *Derecho penal de la democracia vs seguridad pública* (pp. 65-80). Granada: Comares.
- MORELL ALDANA, L. C. (2019). *El peligro como elemento vertebrador de los delitos contra la seguridad vial* [tesis doctoral]. Universidad de Valencia.
- MORELL ALDANA, L. C. (2019). *Delitos contra la Seguridad Vial y siniestralidad de los nuevos tipos de vehículo*. Madrid: Bosch.
- MORENO ALCAZAR, M. Á. (2003). *Los delitos de conducción temeraria*. Valencia: Tirant lo Blanch.
- MUÑOZ CONDE, F. (2021). *Derecho Penal, Parte Especial*. Valencia: Tirant lo Blanch.
- MUÑOZ RUIZ, J. (2014). *El delito de conducción temeraria*. Madrid: Dykinson.
- MUÑOZ RUIZ, J. (2013). *El delito de conducción temeraria del artículo 380 del Código Penal* [tesis doctoral]. Universidad de Murcia.
- OLAIZOLA NOGALES, I. (2010). La relación entre los delitos de peligro y la graduación de la imprudencia en los delitos contra la seguridad vial. En *Derecho penal del estado social y democrático de derecho: Libro homenaje a Santiago Mir Puig* (pp. 327-380). Madrid: La Ley.
- ORTS BERENGUER, E. (2019). Delitos contra la seguridad colectiva (y III): Delitos contra la seguridad vial. En *Derecho Penal, Parte Especial* (pp. 621-646). Valencia: Tirant lo Blanch.
- POLAINO-ORTS, M. (2019). Delincuencia vial: tipos penales y técnicas de incriminación en el Derecho penal español. *Revista Ciencia Jurídica y Política*, (10), pp. 25-70. <<https://doi.org/10.5377/rcijupo.v5i10.11233>>;

- POLAINO-ORTS, M. (2020). Delitos contra la seguridad vial: una visión crítica de la regulación española. *Revista Cap Jurídica Central*, (7), pp. 103-128.
- RAMOS TAPIA, M. I. (2000). El delito de conducción temeraria con consciente desprecio por la vida de los demás (a propósito de la STS de 25 de octubre de 1999). *Revista electrónica de ciencia penal y criminología*, (2), pp. 1-12. <http://criminet.ugr.es/recpc/recpc_02-03.html>;
- REQUEJO CONDE, C. (2009). Las nuevas modalidades de delitos contra la seguridad vial en el Código Penal. *Tráfico y seguridad vial*, (132), pp. 13-34.
- REQUEJO CONDE, C. (2011). *Delitos relativos al tráfico viario*. Valencia: Tirant lo Blanch.
- REY HUIDOBRO, L. F. (2010). La necesaria afectación del bien jurídico protegido en los delitos contra la seguridad vial. *Revista Aranzadi Doctrinal*, (7), pp. 133-138.
- RODRÍGUEZ MONTAÑÉS, T. (1994). *Delitos de peligro, dolo e imprudencia*. Madrid: Universidad Complutense.
- SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, M. (2013). Conducción manifiestamente temeraria. En *Protección penal de la seguridad vial* (pp. 149-232). Valencia: Tirant lo Blanch.
- SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, M. (2010). La conducción manifiestamente temeraria. Balance de la reforma operada por la LO 15/2007 y cuestiones pendientes. *Tráfico y Seguridad Vial*, (139), pp. 7-37.
- SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, M. (2008). Los nuevos delitos contra la seguridad vial contenidos en la LO 15/2007, de 30 de noviembre. *Icade: Revista de la Facultad de Derecho*, (74), pp. 309-339. <<https://revistas.comillas.edu/index.php/revistaicade/article/view/358>>;
- SEGURA CROS, B. (2010). Jurisprudencia sobre el delito de conducción temeraria. *Tráfico y seguridad vial*, (134), pp. 61-66.
- SOTO NIETO, F. (2004). Delito de conducción con temeridad manifiesta y peligro concreto. *La Ley: Revista jurídica española de doctrina, jurisprudencia y bibliografía*, (5), pp. 1716-1718.
- TRAPERO BARREALES, M. A. (2011). *Los delitos contra la Seguridad vial: ¿Una reforma de ida y vuelta?*. Valencia: Tirant Lo Blanch.