

CONducir A 260 Km/h.

La reciente sentencia de la Audiencia Provincial de Burgos de 12 de marzo de 2007 ha fallado a favor de un conductor que circulaba a 260 km/h, absolviendo al mismo del delito de conducción temeraria a que fue condenado en primera instancia por no haberse acreditado que su actuación pusiera concretamente en peligro los bienes jurídicos protegidos por la norma penal.

El artículo 381 CP castiga a aquél que condujere su vehículo con temeridad manifiesta, ocasionando un peligro concreto para la vida o integridad de las personas. Partiendo de este presupuesto, la sentencia comentada da por acreditados los llamados “*hechos objetivos*” de la sentencia recurrida, es decir, que el sujeto enjuiciado circulaba con su vehículo el día de los hechos, acompañado de otra persona en el lugar del copiloto, a 260 km/h conforme señalaba el cinemómetro de la Guardia Civil, el cual había pasado las oportunas revisiones técnicas.

Ahora bien, dicho relato fáctico, no es suficiente para fundar la condena por el art. 381 CP, pues al contrario de lo que sucede en otros tipos delictivos, como el tipificado en el art. 379 CP (conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas), no basta para su consumación la ejecución de una actividad concreta, sino que se requiere que dicha actividad conlleve un peligro concreto para la vida o integridad de las personas. Y es en este punto donde la Sala difiere del criterio sostenido por el Juez a quo.

El precepto exige un peligro concreto. Ello significa que no sirve para integrar el delito de conducción temeraria un peligro abstracto para la seguridad del tráfico y sus conductores, inherente a la propia conducción temeraria, sino que dicho peligro debe concretarse en la vida o integridad de las personas, provocando el acusado, por ejemplo, bruscas maniobras de otros vehículos o del suyo propio que pusieran en riesgo a los agentes de la Guardia Civil, a otros conductores o al copiloto que lo acompañaba.

Sin embargo, en el presente supuesto, la Sala confirma que del atestado de la Guardia Civil se desprende que el tramo de vía era recto, con buena visibilidad, escasa circulación, y que la vía disponía de dos carriles en cada sentido con un arcén de amplia extensión. Por ende, los agentes que dieron el alto al vehículo declararon en el acto del juicio oral que éste se detuvo con normalidad y sin realizar virajes, por lo que ninguna persona fue puesta en situación de peligro por la conducción del sujeto encausado. Todo ello es razón suficiente, estima la Sala, para declarar que, si bien concurre el elemento del tipo de la conducción temeraria, faltaría el segundo requisito, es decir, que dicha conducta temeraria ponga en peligro concreto la vida o integridad de las personas.

Los fundamentos de la sentencia se apoyan en la pacífica doctrina del Tribunal Supremo, conforme a la cual, la temeridad manifiesta que supone una clara desatención de las normas reguladoras del tráfico derivaría en las correspondientes sanciones administrativas que no exigen más que la conducta descrita, pero si de tal conducta no se colige un peligro para la vida de los restantes operadores del tráfico, que debe acreditarse, no puede aplicarse la norma del art. 381 CP por faltar un requisito exigido por el propio precepto.

Al espectador puede parecerle irrazonable e incluso inadmisibles la interpretación de la Audiencia Provincial, pero lo cierto es que el juzgador está siempre sometido al

principio de legalidad, y la concreción del peligro es un elemento del tipo que debe acreditarse con la misma fuerza que la propia velocidad, desmesurada claro está, de 260 km/h. Si el legislador hubiera querido sancionar la conducta por el mero hecho de producirse, hubiera castigado la puesta en peligro de los operadores del tráfico de manera abstracta, que se completa con la sola conducción temeraria. Así se contempla en otros delitos del CP, como los sancionados en los artículos 382 y 384, suponiendo por tanto que dichas conductas se consideraron más graves que la tipificada en el 381.

Además, la Audiencia aplica la Ley conforme al principio de intervención mínima del Derecho Penal, y una interpretación extensiva del precepto, entendiendo que la conducción del sujeto causó efectivamente un peligro o bien que se podría objetivar en virtud del segundo párrafo del art. 381, supone una presunción contra reo que no cabe en Derecho Penal. Quizá el debate pase por cuestionar el fallo de la Sala no desde la indebida aplicación del art. 381 CP, que entendemos ha sido correcta, sino desde la perspectiva de la posible incardinación de la conducta en el artículo 384 CP, el cual no requiere la comprobación de ese peligro concreto que sí exige el 381. Sin embargo, no se había formulado acusación por tal delito, y por tanto, no quedaba más remedio al Tribunal que absolver al condenado en segunda instancia del delito de conducción temeraria del art. 381 CP.

Todo ello nos lleva a reflexionar sobre el hecho de que, si la tendencia social, y también legislativa, es censurar penalmente conductas que históricamente pertenecían a las leyes y reglamentos de tráfico, como si el Derecho Penal fuera el remedio para todos los males, deben los jueces y Tribunales actuar con prudencia y tesón para que si dichas conductas se trasladan al campo penal, se cumplan entonces las reglas y principios del Derecho Penal y no del Derecho Administrativo, el cual no conoce de la presunción de inocencia ni de los principios in dubio pro reo y acusatorio.

Parece en los últimos tiempos que el riesgo que socialmente se permitía en las carreteras, ha disminuido tan sensiblemente que ya, prácticamente, no se permite ninguno. El Proyecto del Código Penal recientemente aprobado en el Congreso, que modificará tras la entrada en vigor del texto definitivo la Ley 10/1995 (CP), contempla en su exposición de motivos ese espíritu de control del riesgo tolerable en materia de seguridad vial, y objetiva las conductas eliminando la exigencia de peligro concreto de la manera que antes apuntábamos. De este modo castiga al conductor que supere en más de 50 o 70 km/h, en vía urbana o interurbana respectivamente, la velocidad permitida, y a quien circule bajo la ingesta de alcohol con una tasa superior a 0,60 mg por litro de aire expirado. Sin embargo, sigue conservándose la exigencia del “concreto peligro” en un nuevo artículo 380 que se reserva para otras conductas diferentes a las descritas en el número anterior. Y en esas conductas, los jueces deberán seguir exigiendo la acreditación del peligro generado tal y como lo hace la Sala en la sentencia comentada.

Quien suscribe opina, desde la doble perspectiva del ciudadano y del Derecho, que más positivo sería para reducir la siniestralidad en carretera, como también ocurre en la construcción, articular no sólo sanciones alternativas para los conductores, sino también otros mecanismos que impongan obligaciones a las autoridades administrativas, y que junto a una revisión de toda la normativa de tráfico, serían, probablemente, mucho más efectivas que las penas de prisión de nuestra Ley Penal.

Eva Tomás Román. Abogada del “Gabinete Jurídico Miguel Bajo”.