

# DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL: VISIÓN CRÍTICA DE LA NUEVA REGULACIÓN ESPAÑOLA \*

Miguel POLAINO-ORTS

En homenaje a la Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Emma MENDOZA BREMAUNTZ, con quien he compartido algunas gratas jornadas académicas en México, en testimonio de comunes esperanzas.

SUMARIO: I.- Panorama del nuevo Derecho penal de la seguridad vial; II.- Exégesis y alcance de las reformas introducidas por la LO 15/2007: *A*) La criminalización de la velocidad excesiva (art. 379.1); *B*) Las difíciles relaciones concursales entre los arts. 379 y 380 CP; *C*) La nueva regla concursal del art. 382 CP; *D*) La relativa novedad del delito de negativa a someterse al control de alcoholemia o drogadicción (art. 383); *E*) La asistemática punición de la conducción sin carnet de conducir vigente (art. 384); III. Valoración político-criminal de conjunto: el conductor como enemigo: *A*) El moderno Derecho penal de la seguridad vial: un nuevo capítulo de Derecho penal del enemigo: *1. Conductor como enemigo y vehículo como arma; 2. El punto clave: la creación de “violencia vial” e “inseguridad normativa”;* *3. Penalización de las infracciones administrativas;* *B*) Crítica: un Derecho penal del enemigo indiscriminado y mal aplicado

El Derecho penal de la seguridad vial constituye un sector del ordenamiento jurídico que ha adquirido una atención creciente por parte de la doctrina penalista en los últimos años, como ponen de manifiesto -por ejemplo- los trabajos de GÓMEZ

---

\* Abreviaturas: AE: Abogacía del Estado; Art.: Artículo; CP: Código Penal; FGE: Fiscalía General del Estado; LOTC: Ley Orgánica del Tribunal Constitucional; STC: Sentencia del Tribunal Constitucional; TC: Tribunal Constitucional.

*Entre libertad y castigo:  
Dilemas del Estado contemporáneo*

PAVÓN<sup>1</sup>, LUZÓN PEÑA<sup>2</sup>, MORILLAS CUEVA<sup>3</sup> y DE VICENTE MARTÍNEZ. Ahora, con motivo de la *Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre*, se ha renovado el interés de la doctrina en revisar críticamente esta materia. De hecho, algunos autores (como GONZÁLEZ CUSSAC<sup>4</sup>, MIR PUIG y otros<sup>5</sup>, VIDALES RODRÍGUEZ, MERA REDONDO y otros<sup>6</sup>) ya se han manifestado a propósito de algunas de las reformas implantadas, alarmando en ocasiones sobre el riesgo que corren algunos principios esenciales del Derecho penal, como el principio de ofensividad, el principio de *ultima ratio* y el de intervención mínima.

El presente comentario se divide en tres apartados: en primer lugar, ofrecemos una exposición general del contenido del nuevo Capítulo IV del Título XVII del Libro II del Código penal, que ahora lleva por rúbrica: “De los delitos contra la Seguridad Vial” (epígrafe I). A continuación, sometemos a análisis las diferentes reformas introducidas en los arts. 379 a 385 CP por la **LO 15/2007 (epígrafe II). Finalmente, realizamos una valoración político-criminal de las diversas modificaciones legales (epígrafe III)**. Empecemos por la visión general del panorama que ofrece el nuevo Derecho penal de la seguridad vial.

**I.- Panorama del nuevo Derecho penal de la seguridad vial**

La **LO 15/2007** reforma ampliamente el capítulo dedicado a los -hasta ahora llamados- delitos contra la seguridad del tráfico (arts. 379 a 385), lo que no deja de

---

<sup>1</sup> Pilar GÓMEZ PAVÓN, *Delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes*, 3ª. edic., Bosch, Barcelona, 1998, *passim*.

<sup>2</sup> En numerosas publicaciones sobre este tema de cuyo estudio es pionero: *Vid.* Diego-Manuel LUZÓN PEÑA, “Conducción con influencia de bebidas: concurso con el delito imprudente”, en *Poder Judicial*, núm. 21, Madrid, 1991, págs. 129 y sigs.; ID., *Derecho penal de la circulación. Estudios de la jurisprudencia del Tribunal Supremo*, Bosch Casa Editorial, Barcelona, 1985, *passim*; ID., “Posibles reformas de los delitos de circulación”, en Tomás CANO CAMPOS / Juan Carlos CARBONELL MATEU / Emilio DE LLERA SUÁREZ-BÁRCENA / Diego-Manuel LUZÓN PEÑA / Andrés MARTÍNEZ ARRIETA, *Derecho Penal y Seguridad Vial*, Prólogo de Jordi JANÉ I GUASP, Centro de Estudios Jurídicos del Ministerio de Justicia, Thomson - Aranzadi, Navarra, 2007, págs. 31 y sigs.

<sup>3</sup> Al respecto, véase el pionero estudio de Lorenzo MORILLAS CUEVA, “Delitos contra la seguridad del tráfico”, en *Poder Judicial*, Monográfico dedicado a Jornada de estudio sobre la nueva reforma del Código penal, núm. 12, Madrid, 1990, págs. 165 y sigs.; ID. (Coord.), *Delincuencia en materia de tráfico y seguridad vial. Aspectos penales, civiles y procesales*, Dykinson, Madrid, 2007.

<sup>4</sup> José Luis GONZÁLEZ CUSSAC, “La Reforma penal de los delitos contra la seguridad vial (Proyecto CP 2006)”, en *Estudios de Derecho Judicial* (Derecho penal y seguridad vial), Madrid, 2007, págs. 275 y sigs.

<sup>5</sup> Santiago MIR PUIG / Mirentxu CORCOY BIDASOLO (Directores) / Sergi CARDENAL MONTRAVETA (Coordinador), *Seguridad vial y Derecho penal. Análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código penal en materia de Seguridad Vial*, Tirant lo blanch, Valencia, 2008.

<sup>6</sup> Caty VIDALES RODRÍGUEZ / Antonio MERA REDONDO (Coord.) y otros, *Seguridad vial. Especial referencia a la reforma operada en el CP mediante la LO 15/2007, de 30 de noviembre*, Tirant lo blanch, Valencia, 2008.

*Estudios en homenaje a la maestra  
Emma Mendoza Bremauntz*

sorprender si se atiende a la muy reciente reforma operada en estos tipos por obra de la LO 15/2003, de 25 de noviembre. Empezando por la rúbrica legal (que a partir de ahora recibe la denominación: “De los delitos contra la Seguridad Vial”), todos los preceptos de ese capítulo sufren alguna reforma. Veamos, someramente, qué regula cada uno de esos preceptos.

- A) El art. 379 CP contiene dos apartados:
- 1) En el primero, se introduce de nuevo cuño el *delito de velocidad excesiva*, en el que se incrimina la conducción a velocidad superior en 60 klms./hora a la permitida reglamentariamente en vías urbanas, o en 80 klms./hora en vías interurbanas. Este tipo del art. 379.1 lleva aparejado pena de prisión (de 3 a 6 meses) o alternativamente pena multa (de 6 a 12 meses) más la de trabajos en beneficio de la comunidad (de 31 a 90 días), a la que se sumará en todo caso la pena de privación del carnet de conducir (por tiempo de 1 a 4 años).
  - 2) En el segundo, heredero del antiguo art. 379 CP, se castiga con las mismas penas la conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. El legislador introduce, en el nuevo art. 379.2 CP, una tasa mínima de alcohol cuya constatación será sancionada, en todo caso, como delito: la tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o la tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.
- B) El nuevo art. 380 es heredero del anterior art. 381 y, en la remozada versión se reparte, igualmente, en dos apartados:
- 1) El art. 380.1 describe el tipo agravado de *conducción con temeridad manifiesta* y poniendo en *concreto peligro* la vida o integridad física de las personas. Las penas en este caso se elevan considerablemente, previéndose -en todo caso- la pena de prisión (de 6 meses a 2 años) y, además, la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores (por un lapso de tiempo de un año mínimo, hasta un máximo de 6).
  - 2) El art. 380.2 contiene una presunción *iuris et de iure* conforme a la cual se reputará siempre temeridad manifiesta (y, por tanto, corresponderá aplicar el tipo del 380.1, frente al tipo básico del 379) cuando concurren las circunstancias previstas en el art. 379.1 (superar en 60 klms./hora la conducción en vías urbanas, o en 80 klms./hora en vías interurbanas) y en el 379.2, inciso segundo (conducir con tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o en sangre superior a 1,2 gramos por litro).
- C) El nuevo art. 381 constituye una refundición de los anteriores arts. 384 y 385 y, en la actual regulación legal, se divide en tres apartados:

*Entre libertad y castigo:  
Dilemas del Estado contemporáneo*

- 1) En el apartado primero un *tipo hiperagravado*: la conducción con manifiesto desprecio por la vida de los demás. Las penas en este caso se vuelven a agravar en relación al tipo agravado del 380 y también respecto a la regulación anterior a 2007, previéndose ahora las penas acumulativas de prisión de 2 a 5 años (antes: de uno a 4), multa de 12 a 24 meses (antes: de 6 a 12) y privación del carnet de conducción por tiempo de 6 a 10 años.
  - 2) El art. 381.2 incrimina un *tipo atenuado* de conducción con manifiesto desprecio por la vida de los demás: cuando no se hubiera puesto en concreto peligro la vida o integridad de los demás. Las penas acumulativas previstas para este tipo delictivo son las siguientes: prisión de 1 a 2 años, multa de 6 a 12 meses y privación del carnet de conducir de tiempo de 6 a 10 años.
  - 3) El nuevo art. 382.3 contiene la previsión hasta contenida en el art. 385: el vehículo a motor o ciclomotor con el que se comete la infracción penal “se considerará instrumento del delito a los efectos del artículo 127 del Código”.
- D) El art. 382 contiene una nueva regla concursal de aplicación cuando, además de cometerse alguno de los delitos incriminados en los arts. 379 a 381, se produjere algún otro resultado lesivo constitutivo de delito: en estos supuestos, únicamente se apreciará la infracción más grave, aplicando la pena en su mitad superior, y condenando en todo caso al responsable al resarcimiento de la responsabilidad civil.
- E) El art. 383 incrimina un nuevo *delito autónomo* consistente en la *negativa* a someterse a las pruebas de alcoholemia o de presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas, que con la regulación anterior (contenida en el antiguo art. 380) se configuraba como un delito de desobediencia grave del art. 556 al cual se remitía a efectos de determinación del injusto y de la penalidad. Las penas, en este caso, son también cumulativas: prisión de 6 meses a un año y privación de la licencia de conducir de uno a 4 años.
- F) Por su parte, el nuevo art. 384 incrimina, en dos párrafos, un nuevo tipo delictivo, hasta ahora inédito en el panorama legislativo español: la conducción sin licencia válida, bien porque se conduce cuando se han perdido los puntos del carnet, bien porque se hace cuando media una privación judicial cautelar o definitiva del carnet de conducir o bien porque se conduce cuando no se tiene en absoluto licencia para manejar. Las penas para este tipo de delito vuelven a ser alternativas: prisión de 3 a 6 meses o multa de 12 a 24 meses más la de trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días.

*Estudios en homenaje a la maestra  
Emma Mendoza Bremauntz*

- G) Finalmente, el art. 385, heredero del anterior art. 382, incrimina el delito consistente en originar un grave riesgo para la circulación mediante alguna de las modalidades de conducta fenomenológicamente previstas en el tipo: “colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables, mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio” (art. 385.1) o “no restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo” (art. 385.2). La penalidad para este delito es la de prisión de 6 meses a 2 años o, alternativamente, la de multa de 12 a 24 meses a la que además se añade (y aquí reside la novedad de 2007) la de trabajos en beneficio de la comunidad de 10 a 40 días.

En resumen: todos los preceptos reguladores de la seguridad vial sufren algún tipo de modificación, en algún caso meramente locativa y no pocos de ellos únicamente a efectos de agravación de la pena. Verdaderas novedades de la LO 15/2007 constituyen los delitos de velocidad excesiva (art. 379.1) y conducción sin licencia válida (art. 384), así como la regla concursal del art. 382. Novedad relativa es el delito de negativa a someterse a control de alcoholemia o drogadicción (art. 383), ahora perfilado como delito autónomo y no como delito de desobediencia. Detengámonos en la exégesis y en el alcance de estas reformas penales.

**II.- Exégesis y alcance de las reformas introducidas por la LO 15/2007**

Una vez que se ha expuesto el panorama actual del nuevo Derecho penal de la seguridad vial corresponde ahora interpretar los tipos delictivos, algunos introducidos *ex novo* por la LO 15/2007 y que originan, en no pocos casos, arduos problemas exegéticos. Revisemos algunas de las dificultades dogmáticas que se plantean a este respecto.

**A) La criminalización de la velocidad excesiva (art. 379.1)**

Una de las reformas más llamativas de todas las que introduce la LO 15/2007 es la incriminación *ex novo* del delito de velocidad excesiva. El contenido de injusto se integra cuando la conducción de un vehículo a motor o ciclomotor supera en una determinada cota (60 klms./hora en vía urbana y 80 en vía interurbana<sup>7</sup>) la velocidad permitida reglamentariamente. El legislador sitúa, pues, en el centro del injusto típico una presunción *iuris et de iure* según la cual el un vehículo sobrepasar ese límite máximo constituye ya *conducción temeraria*<sup>8</sup> penalmente reprobable, sin una referencia específica a la puesta en peligro de bien jurídico individual alguno.

---

<sup>7</sup> En la LO 15/2007 se ha incrementado esta cota en 10 klms./h en relación a la prevista en el Proyecto de Ley inicial, en que las cifras que se mencionaban eran de 50 y de 70 klms./h., respectivamente.

<sup>8</sup> Sobre el contenido y la interpretación de dichos término, Lorenzo MORILLAS CUEVA / José María SUÁREZ LÓPEZ, “El delito de conducción temeraria en el Código penal de 1995”, en *CPC*, núm. 69, 1999, págs. 549 y sigs.

*Entre libertad y castigo:  
Dilemas del Estado contemporáneo*

Este nuevo tipo del art. 379.1 constituye un precepto sin precedentes en nuestra legislación. En ella, siempre se había especificado, de manera más o menos concreta, la lesividad de los bienes jurídicos que se ponían en peligro. Incluso en los delitos de peligro abstracto se establecía expresamente dicha lesividad. Pero lo llamativo de esta nueva regulación es que se introduce un nuevo paradigma: el de la presunción *iuris et de iure* de lesividad de un bien jurídico colectivo (la “seguridad vial”) que se constata, como sería lógico y aun exigible, no con la referencia expresa a ese bien, sino por *elevación a delito de una mera infracción administrativa*, como es conducir a velocidad que supere en 60 klms./hora la permitida *reglamentariamente* en vías urbanas, o en 80 klms./hora la permitida en vías interurbanas.

Por lo demás, la incriminación de este nuevo tipo de delito se hace mediante empleo de la técnica denominada *ley penal en blanco*, pues la alusión a la velocidad “*permitida reglamentariamente*” constituye una remisión expresa a la normativa reglamentaria en esta materia, en concreto: a los arts. 53 a 58 del RD Legislativo 339/90, de 2 de marzo (texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial) y a los arts. 151 a 172 del Reglamento General de Circulación aprobado por RD 1428/2003, de 21 de noviembre.

Esta técnica legislativa genera varios problemas jurídico-penales, que comprometen seriamente la legitimidad de esta norma penal: Entre ellos destacaremos los atentados contra 1) el principio de igualdad; 2) contra el principio de legalidad, 3) contra el principio de proporcionalidad y 4) contra el principio de ofensividad. Veamos más detenidamente estos reparos jurídicos:

- 1) En primer lugar, la nueva regulación penal *cuestiona el respeto al principio de igualdad*. Como es sabido el Reglamento General de Circulación contiene reglas específicas de permisión de velocidad en función del tipo de conductor (novel, veterano, etc.) y en función del tipo de vehículo (camión, coche, ciclomotor, etc.). Eso significa que, administrativamente, se establecen unas cotas de tolerancia que pueden ser más estrictas para determinados conductores (al novel se le exige mayor prudencia y menor velocidad) o para determinados vehículos. Cuando el legislador penal introduce el rígido e inflexible corsé de sobrepasar en 60 u 80 klms./hora la velocidad *reglamentariamente exigida*, automáticamente está presuponiendo la especificidad prevista en el Código de circulación (en función del tipo de conductor y del tipo de vehículo). Como consecuencia de ello, al final no es está tipificando la misma conducta en todos los casos (por ejemplo: conducir a 200 klms./hora por autopista) ni, correlativamente, está respetando el mismo ámbito de libertad para todos los ciudadanos (con la nueva reforma, conducir a 180 no es delito para el conductor veterano, y sí lo es si conductor es novel) sino que se está configurando un injusto diferente que es más gravoso para el conductor novel que para el veterano. Este trato diferencial podría tener justificación para el Derecho Administrativo de la circulación vial pero

en Derecho penal resulta francamente intolerable y atentatorio contra el principio de igualdad. Porque el Derecho Administrativo se rige por criterios que no tienen por qué coincidir (y de hecho no coinciden) con los del Derecho penal: mientras que en el primero se tienen en cuenta, predominantemente, componentes preventivos y de precaución, en Derecho penal únicamente se puede sancionar a alguien (esto es: invadir alguna esfera de su personalidad, o sea, heteroadministrar los bienes de los ciudadanos) en función de su culpabilidad, de su peligrosidad o de su afcción a un bien jurídico. Y, desde luego, la presunción *iuris et de iure* de que un conductor joven que haya obtenido legítimamente el carnet de conducir hace 10 meses genera más peligro si sobrepasa en 60 klms. la velocidad permitida que uno que lo obtuvo hace 13 es insostenible en Derecho penal, a no ser que se establezca -como ha hecho el legislador penal- un Derecho penal del enemigo mal aplicado, menos garantista que el Derecho penal del enemigo en sentido funcionalista, donde se combate a determinados conductores no por la peligrosidad real de sus conductas (exigencia de constatación que presupone siempre el funcionalismo) sino por la infracción objetiva y desigual de un mero requisito administrativo. Con ello, el legislador, al establecer una magnitud aparentemente objetiva (como es sobrepasar en 60 u 80 klms./hora la velocidad reglamentariamente permitida), da la engañosa imagen de que adecua el tipo de delito al caso concreto (en tanto que esa cota de 60 u 80 se suma a la que sea permitida para *cada* conductor, o sea, dando a cada uno lo suyo), pero al fin y al postre conduce a la infracción del principio de igualdad, al confundir los criterios inspiradores del Derecho administrativo de la seguridad vial con los presupuestos dogmáticos de la sanción penal, de manera que una característica (como es la antigüedad en la conducción) en sí naturalística e irrelevante para el Derecho penal es tenida en cuenta como un sorprendente factor de agravación de la responsabilidad penal del conductor joven.

- 2) Además, la nueva configuración del tipo de delito de conducción excesiva del 379.1 *infringe el principio de legalidad*. Las leyes penales que incriminan delitos y prevén penas y medidas de seguridad han de revestir, según la doctrina mayoritaria, la forma de Ley Orgánica porque desarrollan o afectan al desarrollo de los derechos fundamentales y las libertades públicas (art. 81.1 CE), esencialmente la libertad y el patrimonio, que quedan afectados por la pena privativa de libertad y con la pena de multa<sup>9</sup>. Pues bien, el nuevo tipo del 379.1 remite en su descripción típica

---

<sup>9</sup> *Vid.*, a este respecto, Miguel POLAINO NAVARRETE, *Derecho penal. Parte general*, tomo I, *Fundamentos dogmáticos del Derecho penal*, 5ª. edic., Bosch, Barcelona, 2004, págs. 258 y sigs., con mayores referencias doctrinales y jurisprudenciales.

*Entre libertad y castigo:  
Dilemas del Estado contemporáneo*

a la velocidad permitida “reglamentariamente”. Con ello, se está remitiendo a un texto normativo que no sólo no tiene rango de Ley Orgánica sino que tiene un rango inferior a la de ley: un Real Decreto (el RD 1428/2003, de 21 de noviembre, que aprueba el Reglamento General de Circulación). Ello significa que, al fin y al cabo, la consulta de dicho RD es *imprescindible para configurar el injusto*, pues a él hemos de acudir para saber si el conductor es novel o no, para saber a qué velocidad debía circular en función del vehículo que manejaba, etc. Y si el RD es el que al final configura el tipo de injusto del delito de velocidad excesiva entonces nos hallamos ante una infracción clamorosa del *principio de legalidad penal*, conforme al cual la única fuente de creación de delitos y de penas es la ley, y con esta infracción se desconoce también el *principio de reserva de Ley Orgánica*, de acuerdo con el cual únicamente pueden desarrollar o afectar al desarrollo de derechos fundamentales (¿hay alguna afección más grande al desarrollo de esos derechos la privación o el recorte de los mismos?) las leyes que, sobre tener rango de ley, tienen el carácter de Ley Orgánica y, por ello, exigen para su aprobación una mayoría cualificada en el Congreso de los Diputados (de mayoría absoluta en la votación final, no artículo por artículo, sino sobre la totalidad del Proyecto de Ley Orgánica)<sup>10</sup>.

- 3) Por lo demás, la nueva regulación del art. 379.1 *desconoce el principio de proporcionalidad*. La referencia rígida al exceso de velocidad (60 u 80 klms./hora) supone introducir un mecanismo objetivo de determinación de la responsabilidad penal. Pero dicha determinación ni es dogmáticamente acertada ni es político-criminal conveniente. Porque, en efecto, el Derecho penal ha de sancionar lesiones a bienes jurídicos o puestas en peligro penalmente intolerables, pero no infracciones de una cota inamovible de velocidad. La velocidad, en ocasiones, es lo de menos, siempre que se delimiten correctamente qué bienes se lesionan o se ponen en peligro, bien se conduzca a 200 klms./hora bien a 120. Superar en 80 klms./hora la velocidad con un potente BMW deportivo durante unos instantes, en una recta de una autopista desierta, sin vehículos ni personas en la calzadas, con óptimas condiciones climáticas y en situación de perfecta visibilidad es probablemente mucho menos peligroso que superar 10 o 20 klms. la velocidad permitida en zona

---

<sup>10</sup> Cfr., también, en sentido parecido, la crítica de Joan J. QUERALT, “El nuevo Derecho penal vial: generalidades críticas”, en Santiago MIR PUIG / Mirentxu CORCOY BIDASOLO (Dir.) / Sergi CARDENAL MONTRAVETA (Coord.), *Seguridad vial y Derecho penal*, op. cit., págs. 63 y sigs., esp. pág 67, quien afirma que “se deja que sea, en parte, la autoridad administrativa la que fije la base del tipo, lo que contradice en buena medida la *ratio decidendi* de la STC 24/2004, sobre la legitimidad de las leyes penales en blanco, en función de que sea la ley penal y no la ley extrapenal de referencia la que fije el núcleo de la prohibición”.

*Estudios en homenaje a la maestra  
Emma Mendoza Bremauntz*

urbana altamente poblada, por ejemplo, en la puerta de un colegio a la hora de salida del alumnado<sup>11</sup>. Ergo la determinación de una corta de velocidad rígida e inflexible, no obstante lo que considera el legislador de 2007, no debería representar *per se* daño ni peligrosidad penal alguno. Si esa prescripción se traslada así, sin más aditamentos y sin ulterior referencia a la lesión o puesta en peligro de un bien jurídico-penalmente tutelado, a un frío precepto del Código penal se corre el riesgo que ha corrido el legislador penal en la reforma de los delitos contra la seguridad vial, a saber: la tipificación, con el mismo rigor penal, de conductas substancialmente diferentes, que presentan un desvalor de injusto radicalmente diverso y que no respetan la mínima proporcionalidad que debe presidir la tipificación de las infracciones penales.

- 4) Por ello, y de manera consiguiente, la nueva incriminación de la velocidad excesiva *constituye un atentado contra el principio de ofensividad* porque, al igual que en otros tipos introducidos por la reforma legal de 2007, supone la creación de -en palabras de QUERALT- “*ilegítimos delitos formales*”<sup>12</sup>, esto es, infracciones que -según el mencionado autor- no sólo no son susceptibles por sí mismas de lesionar un bien jurídico, sino ni tan siquiera de ponerlo en peligro, lo cual es censurable pues “(l)o decisivo es la existencia de un bien jurídico y de la certeza razonable de la capacidad de lesión de la conducta punida”<sup>13</sup>. Ello supone, según el autor citado, la creación de un “*Derecho sancionador de oportunidad*”, o “lo que es lo mismo, un Derecho sancionador arbitrario”<sup>14</sup>, pues -según argumenta QUERALT- “si ambos preceptos, el administrativo y el penal son idénticos, diferenciándose únicamente en la sanción, la solución al *bis in idem* -voluntaria y artificialmente creado por el legislador- está en manos del operador denunciante, esto es, de la Administración, que en función de sus planteamientos derivará a los juzgados penales o guardará para sí la tramitación del expediente”<sup>15</sup>.

---

<sup>11</sup> *Vid.*, en el mismo sentido, muy crítico con la reforma legal, Joan J. QUERALT, “El nuevo Derecho penal vial: generalidades críticas”, *op. cit.*, pág 67: “superar en 10 ó 20 Km/h. la velocidad en una zona urbana restringida (zona escolar, p. ej.) no sería constitutivo de delito pese a su evidente peligro y, por contra, circular por autopista de peaje, de día y seco [*sic.*] a 220 Km/h. podría no generar peligro alguno”. El autor alarma además sobre el hecho de que alguna conducta pueda quedar impune, como “sería el caso del conductor que conduce por zona peatonal (velocidad autorizada = 0), pero su comportamiento no es temerario aun yendo a 70 Km./h.” (*op. cit.*, pág 67).

<sup>12</sup> Joan J. QUERALT, “El nuevo Derecho penal vial: generalidades críticas”, *op. cit.*, pág 66.

<sup>13</sup> Joan J. QUERALT, “El nuevo Derecho penal vial: generalidades críticas”, *op. cit.*, pág 66.

<sup>14</sup> Joan J. QUERALT, “El nuevo Derecho penal vial: generalidades críticas”, *op. cit.*, pág 66.

<sup>15</sup> Joan J. QUERALT, “El nuevo Derecho penal vial: generalidades críticas”, *op. cit.*, pág 66.

*Entre libertad y castigo:  
Dilemas del Estado contemporáneo*

Con ello, se configuran en definitiva tipos penales que desconocen varios de los más fundamentales principios de la Dogmática penal, como los de igualdad, legalidad, proporcionalidad y ofensividad, creando más víctimas del sistema penal de las que ya antes existían, pues a las tradicionales víctimas de los accidentes de tráfico se añaden ahora otras nuevas víctimas: aquellos conductores que, no creando un peligro ni un riesgo alarmante para bien jurídico alguno son tratados como delincuentes peligrosos, esto es, como enemigos, restringiéndose ilegítimamente sus derechos, y, para más inri, sin resolver satisfactoriamente los problemas jurídico-penales que se plantean en el ámbito del tráfico viario.

**B) Las difíciles relaciones concursales entre los arts. 379 y 380 CP**

Además de las dificultades intrínsecas a la interpretación individual de cada figura típica, los delitos descritos en los arts. 379 y 380 CP plantean *graves problemas concursales*, por mor de la *invasión* y del *solapamiento material* del contenido regulativo de ambos tipos penales. A priori, el tipo del art. 379 parece describir un *tipo básico*, mientras que el art. 380 parece incriminar un *tipo agravado* en relación al anterior. Pero en una lectura más detenida, tal diferencia se torna menos nítida y más confusa. Veamos por qué.

- Por un lado, el tipo del art 379, con sus dos modalidades (conducción a velocidad excesiva y conducción bajo influjo de bebidas o determinadas sustancias), se define por varias características típicas: superar en 60 u 80 klms./hora el tope de velocidad máxima permitida en zona urbana o interurbana y la presencia tasa de alcohol en aire (0,60 miligramos por litro) o en sangre (1,2 gramos por litro).
- Por su parte, el tipo aparentemente agravado del 380 (conducción con temeridad manifiesta y creación de peligro concreto) contiene en el art. 380.2 una previsión legal un tanto enigmática y confundidora, conforme a la cual se reputa *iuris et de iure* que esas circunstancias ya mencionadas (superar en 60 u 80 klms./hora el máximo de velocidad permitida o la tasa de alcohol de 0,60 o 1,2 en aire o en sangre) son siempre *temeridad manifiesta*.

Pero esta regulación mencionada recién propicia la paradoja siguiente: las características que materialmente definen el art. 379 son expresamente consideradas como definidoras de “temeridad manifiesta”, que es precisamente un aquello que define el tipo del art. 380. Ante ello, surgen varios interrogantes: ¿Cuál es el contenido material de los delitos de los arts. 379 y 380? ¿Qué diferencia estriba entre ellos? ¿No se está dejando sin contenido el tipo del art. 379, pues si concurren esos elementos definidores ya estamos automáticamente ante un tipo del art. 380?

Para intentar responder cabalmente estos interrogantes es preciso hilar más fino en la interpretación de ambos tipos penales. Como vimos, el tipo aparentemente agravado, el del art. 380, se definía por la concurrencia de los elementos: temeridad manifiesta y peligro concreto. En el primero de ellos, el grado de correspondencia o

*Estudios en homenaje a la maestra  
Emma Mendoza Bremauntz*

identificación entre los dos tipos es total: los elementos típicos del primer delito son también temeridad manifiesta. Eso significa que esa característica no nos puede ayudar en nada a distinguir el ámbito material de los arts. 379 y 380. Entonces la diferencia entre ellos ha de hallarse necesariamente en el segundo de los elementos: el “peligro concreto” para la vida o la integridad de las personas.

Pero este segundo elemento tampoco es un dechado de claridad normativa. Por un lado, parece cierto que el tipo del art. 379 no exige un peligro concreto para la vida o la integridad de los ciudadanos, sino únicamente un peligro abstracto. Pero por otro lado cabe tener razonables dudas sobre que el legislador haya operado con conceptos nítidamente delimitados de peligro abstracto y de peligro concreto. Si las circunstancias del 379 son *iuris et de iure* temeridad manifiesta ¿no significa eso también ya una *concreción* del riesgo? O sea, si que el 379 también sería -al menos, en parte- también “peligro concreto”, de manera que la delimitación entre el 379 y el 380 se tornaría evanescente, etérea y difusa.

Y, además, si la única diferencia reside en la concreción o abstracción del peligro cabe preguntarse si no es suficientemente concreto el riesgo que se intenta combatir con la incriminación de la conducta del 379, siendo así que dicha intervención se anticipa a estadios anteriores de lesión penal, precisamente porque el conducto crea, en expresión del mismo legislador, “violencia vial”, esto es, una inseguridad tal que perturba *actualmente y realmente*, o sea, *concretamente* el proyecto de vida social normal que tienen las personas en Derecho (el resto de ciudadanos), hasta el punto de que el conducto es combatido asegurativamente como un enemigo al volante que genera un foco de peligro. Con dicho combate especialmente agravado, anticipado y asegurativo, se intenta restablecer un riesgo cierto (y, por tanto, concreto) que el conductor ha creado por MOR (movimientos oculares rápidos) de su conducción socialmente perturbadora (por ej., al superar la velocidad máxima permitida en 60 u 80 klms./hora o al conducir bajo el influjo de sustancias que alteran la percepción del conductor generando *de facto* una perturbación social real).

Si ello es así, entonces las barreras que delimitan qué sea riesgo concreto y qué riesgo abstracto se muestran, en la nueva regulación penal, especialmente sinuosas y cambiantes. O lo que es lo mismo: el único elemento que sirve para distinguir un tipo penal de otro, a saber: el riesgo permitido, no nos ofrece realmente ningún firme asidero normativo, con lo cual los problemas exegéticos de deslinde de ambas figuras resultan de no escasa magnitud.

En resumen: *a)* Los elementos típicos (y, por tanto, sus ámbitos materiales) de los arts. 379 y 380 prácticamente se solapan de manera íntegra. *b)* El único elemento distintivo sería el peligro concreto, pero este elemento no es tampoco demasiado fiable; *c)* Todo ello dificulta extremadamente la interpretación de todos esos tipos delictivos.

**C) La nueva regla concursal del art. 382 CP**

*Entre libertad y castigo:  
Dilemas del Estado contemporáneo*

Al legislador penal no se le escapa que en el seno del tráfico vial concurren a menudo diferentes lesiones a diversos bienes jurídicos. En la práctica del tráfico vial es frecuente que la lesión del bien jurídico *colectivo* (o -para expresarlo con la conocida formulación del penalista italiano Filippo SGUBBI- del “interés difuso” o abstracto: esto es: de la “seguridad vial”<sup>16</sup>) venga de la mano de la lesión de un bien jurídico *individual*, como puede ser la vida, la integridad física o la salud de los ciudadanos. De hecho, no todos los tipos incriminados bajo la rúbrica de “delitos contra la *seguridad vial*” son propiamente tipos uniofensivos, que únicamente afectan ese bien jurídico, sino más bien tipos pluriofensivos, en los que se atenta también contra otro bien jurídico individual: así, pueden citarse el tipo de conducción temeraria del 380 CP (conducción “con temeridad manifiesta” poniendo “en concreto peligro la vida o la integridad de las personas”) o el tipo agravado del 381.1 (conducción “con manifiesto desprecio por la vida de los demás”).

Pues bien, a pesar de que no pocos de los delitos viales son *tipos mixtos*, donde se conjuga una perspectiva colectiva, difusa o abstracta con una afección o puesta en peligro a un bien individual, el legislador ha querido introducir en la reforma de 2007 una regla concursal reguladora de aquellos supuestos en los cuales, además del resultado previsto en cada tipo de delito (que, insistimos, no es únicamente un resultado de afección a un bien colectivo, sino frecuentemente también a uno individual), se origina un ulterior resultado lesivo constitutivo de delito. En estos supuestos, afirma el reformador penal, únicamente se apreciará la infracción más grave, aplicando la pena en su mitad superior, y en todo caso condenando al responsable a la satisfacción de la correspondiente responsabilidad civil.

En la configuración actual de los delitos contra la seguridad vial esta regla concursal crea probablemente más problemas que los que pretende resolver. Aquí nos vamos a limitar a señalar, brevemente, cuan perjudicial y cuan contraproducente puede llegar a ser esta regla del art. 382. Para ellos señalaremos dos serios reparos jurídicos.

- a) En primer lugar, como se ha dicho, no pocos de los delitos viales incorporan ya la afección de un bien individual. Entonces ¿cómo puede apreciarse un otro resultado delictivo adicional? Imagínese el siguiente supuesto: un sujeto supera en 60 klms./hora la velocidad permitida en zona urbana (tipo básico del 379.1). Si añadimos un

---

<sup>16</sup> *Vid.*, sobre la caracterización de la seguridad en el tráfico de automóviles como un “nuevo sector de intereses colectivos”, Santiago MIR PUIG, “Presentación”, en Santiago MIR PUIG / Mirentxu CORCOY BIDASOLO (DIRS.) / SERGI CARDENAL MONTRAVETA (COORD.), SEGURIDAD VIAL Y DERECHO PENAL, OP. CIT., PÁGS. 13 Y SIG, QUIEN SEÑALA LA “NUEVA PREOCUPACIÓN POR ESTOS INTERESES COLECTIVOS SE HA DEBIDO A DOS FACTORES DE DISTINTA NATURALEZA: UNO, DE CARÁCTER TÉCNICO, EL OTRO, DE SIGNO POLÍTICO. EL PRIMERO ES LA APARICIÓN EN NUESTRAS SOCIEDADES DESARROLLADAS DE RIESGOS ANTES DESCONOCIDOS QUE HAN SIDO INTRODUCIDOS POR EL PROGRESO TECNOLÓGICO. EL SEGUNDO ES LA ATRIBUCIÓN DE UNA FUNCIÓN SOCIAL AL ESTADO” (PÁG. 14).

*Estudios en homenaje a la maestra  
Emma Mendoza Bremauntz*

peligro a un bien individual, nos seguimos encontrando dentro del ámbito de los delitos contra la seguridad vial, ahora en sede del delito de conducción temeraria del 380.1 o del tipo agravado del 381.1 (temeridad manifiesta). Pero para ello no nos hace falta ninguna regla concursal, porque esos tipos penales ya incorporan una referencia a un bien individual. Pareciera, pues, que la regla concursal del 382 tendría cabal sentido si todos, absolutamente todos los tipos penales contra la seguridad vial, fueran tipos abstractos o difusos, en los que se afectara únicamente un interés colectivo (la “seguridad vial”). En esos casos, podría argumentarse, si -como consecuencia de la conducción temeraria- sobreviniera además un ulterior resultado lesivo (lesiones o muerte) que afectara un bien individual se apreciaría únicamente la infracción más grave (en principio, la afección del bien individual: el delito de lesiones u homicidio imprudente). Pero mientras se mantengan los tipos mixtos (lesión de bien colectivo y afección del bien individual) la regla concursal perderá parte de su capacidad de rendimiento, en tanto que *de facto* se imposibilidades que a un tipo penal que ya incorpora una puesta en peligro de un bien individual se le añada una (ulterior) lesión de otro bien jurídico.

- b) El segundo reparo a que nos queremos referir no es, desde luego, baladí. El legislador dice: cuando sobrevenga un ulterior resultado lesivo también delictivo únicamente se apreciará el delito más grave (cuya pena se impondrá en su mitad superior). Pero lo que desconoce el legislador es que, con la actual distribución de la penalidad en los tipos delictivos, tantas veces aleatoria, por cruel paradoja el tipo colectivo es muchas veces el más grave, quedando por tanto impune la sobrevenida lesión de un bien individual. Veámoslo con un ejemplo gráfico. Un sujeto conduce su vehículo a motor temerariamente con “manifiesto desprecio por la vida de los demás”, incurriendo en el delito del art. 381.1 y siendo sancionado a una pena de prisión de 2 a 5 años, multa de 12 a 24 meses y privación del derecho a conducir por un tiempo de 6 a 10 años. Imagínese que con motivo de dicha conducción se atropella temeraria a un viandante causándole incluso la muerte. Este resultado lesivo sobrevenido podría ser sancionable como delito doloso de homicidio (lo cual exigiría la prueba de un -muchas veces difícilmente demostrable- dolo concreto de matar en el agente, aunque sea como dolo eventual) o, si no se llegara a demostrar tal dolo, como homicidio por imprudencia grave, incriminado en el art. 142.1 y 2, y que sigue siendo el título de imputación mayoritario en la práctica judicial en

*Entre libertad y castigo:  
Dilemas del Estado contemporáneo*

materia de tráfico vial<sup>17</sup>. Conforme a este tipo penal, “(e)l que por imprudencia grave causare la muerte de otro, será castigado, como reo de homicidio imprudente, con la pena de prisión de uno a cuatro años” (art. 142.1) y además a “la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores” por tiempo de uno a 6 años (art. 142.2). De ahí se deriva que el resultado delictivo causado (la muerte del viandante) que, en principio, debiera integrar un delito más grave, es paradójicamente menos grave que el delito de conducción temeraria del 381.1. Eso significa que cuando sobreviene la muerte de un viandante al conductor se le impone, en su mitad superior, las penas del primer delito contra la seguridad vial (que ya incorpora la afección al bien jurídico colectivo y también al bien individual). O lo que es lo mismo: que al conductor que maneja temerariamente su vehículo con manifiesto desprecio por la vida de los demás el hecho de atropellar y matar a un viandante *le sale gratis*, porque en todo caso únicamente le van a imponer (en su mitad superior) las penas que ya le hubieran impuesto o le hubieran podido imponer si no hubiera producido dicho atropello y dicha muerte.

De estas consideraciones se derivan dos cosas: primero, que la regla concursal del 382 sirve para poco, y además origina más problemas que los que puede resolver. Y segundo: que los nuevos delitos contra la seguridad vial desconocen en absoluto la mínima proporción que debiera existir entre la penalidad de los tipos penales. El legislador, tan aficionado a la técnica del parcheo, ha agravado los delitos contra la seguridad vial, configurando asistemáticamente delitos que atentan contra bienes de muy diversa entidad e imponiéndoles penas tan graves que incluso, sin producir muerte alguna, superan la penalidad del mismo delito de homicidio imprudente.

**D) La relativa novedad del delito de negativa a someterse al control de alcoholemia o drogadicción (art. 383)**

El nuevo art. 383 incrimina, como antes el art. 380, el delito de negativa a someterse a los controles para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas. La novedad -relativa- que incorpora la reforma de 2007 es que ese delito de negativa ahora se configura como un tipo autónomo, dentro de los delitos contra la seguridad vial, con una particular descripción típica y con una penalidad propia. Antes de la reforma,

---

<sup>17</sup> Cfr., sobre la relevancia práctica de los delitos imprudentes en esta materia, Santiago MIR PUIG, “Presentación”, *op. cit.*, pág. 15: “Con el desarrollo de la automoción en la segunda parte del siglo pasado se produjo en primer lugar un aumento considerable de los delitos imprudentes. Por esta vía, la imprudencia, que había tenido una presencia marginal en los sistemas penales anteriores, cobró una importancia significativa. Las muertes, lesiones corporales y daños ocasionados en el tráfico vial no se pueden imputar casi nunca a dolo del conductor, pero sí son imputables en muchos casos a imprudencia, a la infracción de una norma de cuidado”.

*Estudios en homenaje a la maestra  
Emma Mendoza Bremauntz*

como se recordará, esta figura se regulaba como un delito de desobediencia, y de hecho el legislador penal remitía al art. 556 a efectos de determinación del tipo de injusto y de la pena. Así decía el anterior 380: “El conductor que, requerido por el agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas (...) será castigado como autor de un delito de desobediencia grave, previsto en el artículo 556 de este Código”, mientras que éste último precepto castigaba a “(l)os que (...) resistieren a la autoridad o sus agentes, o los desobedecieren gravemente, en el ejercicio de sus funciones, será castigados con la pena de prisión de seis meses a un año”.

La reciente reforma por obra de la LO15/2007, como hemos dicho, ha concedido autonomía a este delito, y le ha dado carta propia de naturaleza como delito contra la seguridad vial, si bien la descripción típica permanece inalterada. Así reza el nuevo art. 383: “El conductor que, requerido por un agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a que se refieren los artículos anteriores, será castigado con la penas de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años”.

La esencia del injusto sigue siendo, pues, una desobediencia o desacato a la autoridad, esto es, un delito *eminentemente administrativo* donde se afecta el bien jurídico tutelado de la coercibilidad de la función pública, y no un bien jurídico colectivo (como podría ser la seguridad vial) ni tampoco un bien jurídico individual. Aunque la pena de prisión permanece idéntica, llama la atención que el legislador haya incorporado también de manera conjunta la pena de privación del permiso de conducir, por tiempo superior a un año y con duración máxima de cuatro. Esa privación de un derecho perteneciente a la esfera de personalidad del ciudadano (conductor) únicamente puede entenderse (lo cual no equivale a su justificación) en el marco político-criminal de agravación pertinaz de las sanciones contra conductores, a quienes se observa más como un foco de peligro capaz de originar riesgos socialmente desestabilizadores que como un ciudadano responsables, gestor eficaz de riesgos y titular de derechos y obligaciones (persona en Derecho). En una palabra: esa privación adicional y obligatoria del carnet de conducir únicamente puede explicarse dentro de la idea de combate del conductor como enemigo que ha inspirado la reforma penal de 2007 en esta materia. En el último apartado veremos que la indiscriminada tipificación realizada por el legislador no es, desde luego, la más acertada de todas las posibles.

***E)* La asistemática punición de la conducción sin carnet de conducir vigente (art. 384)**

Finalmente nos referimos en esta exposición a una ulterior novedad de la LO 15/2007: el nuevo delito de conducción careciendo de licencia válida para conducir. Incriminado en el art. 384, este delito constituye un ejemplo de *elevación* de una

*Entre libertad y castigo:  
Dilemas del Estado contemporáneo*

infracción administrativa a categoría de delito. En esta nueva figura, el legislador instituye una presunción *iuris et de iure*, según la cual la ausencia de carnet de conducir vigente es siempre y en todo caso delictiva aunque el conductor no sólo haya infringido norma de circulación alguna sino que, por el contrario, haya manifestado una conducción exquisitamente respetuosa y prudente. Esa es la interpretación que se deriva del nuevo tenor literal, donde se punen conductas en términos excesivamente laxos, conminándose con pena la ausencia de carnet válido sin valorar el eventual peligro originado por el conductor carente de licencia válida.

Tres son los modos en que puede incurrirse en este delito: *a)* carecer de permiso válido de conducción porque se han perdido todos los puntos del carnet; *b)* carecer del permiso porque judicialmente se ha privado al conductor del uso y disfrute de ese derecho, ya se de manera cautelar ya definitiva; *c)* carecer del carnet de conducir no se tiene en absoluto licencia para manejar. Estas tres formas de conducta son las modalidades fenomenológicas en que puede manifestarse el tipo penal, pero entre ellas no existe diferencia fenotípica alguna: el tipo de injusto es idéntico en los tres casos y para que se integre el tipo penal es indiferente que se realice cualquiera de las tres modalidades, pues todas ellas de manera autónoma integran el injusto típico.

Pues bien, la configuración de este tipo con sus tres modalidades alternativas de conductas tampoco puede merecer nuestro aplauso, sino que antes bien merece ser sometido a un reproche sobre la base de las dificultades o incorrecciones que presenta:

- a)* De un lado, el tipo penal se configura igualmente por elevación a categoría de delito de tres conductas que, *per se*, son únicamente infracción de un deber administrativo *carente de contenido substancial penalmente relevante de suficiente entidad*. Y ello porque el tipo penal es un delito de mera desobediencia, en cuya configuración no se tiene en cuenta la *peligrosidad penal* ni la *lesión de bien jurídico-penal alguno*.
- b)* En efecto, la determinación del injusto típico se agota en la inobservancia de un deber de conducción con licencia válida (esto es: en una desobediencia) que, en sí, se configura sin tener en cuenta el peligro a un bien jurídico-penalmente relevante, ya sea colectivo ya individual. Veámoslo en un ejemplo: el tipo penal concurre incluso cuando la conducción ha sido impecable y respetuosa de las normas del tráfico. Imagínese que un conductor experimentado pero sin carnet de conducir maneja un vehículo cumpliendo cabalmente las reglas de circulación. En ese caso, no sólo no consta que el sujeto haya conducido temerariamente sino todo lo contrario: la conducta del sujeto es, sin duda, incorrecta, pero realmente el núcleo de su acción consiste en no obtener la licencia válida que le habilitaría para conducir, esto es, una inobservancia administrativa, que sin embargo no debería ser suficiente para imputar

*Estudios en homenaje a la maestra  
Emma Mendoza Bremauntz*

una responsabilidad penal. El injusto penal exige una puesta en peligro o una lesión a un bien jurídico, de manera que la mera inobservancia de un deber administrativo es *demasiado poco* para hacer desencadenar el más poderoso instrumento de represión del Estado.

- c) Con ello se están infringiendo también otros principios esenciales del Derecho penal: el *principio de proporcionalidad* y el *principio de culpabilidad por el hecho*. Pues el legislador concede la misma relevancia normativa a conductas que, en sí, tienen un significado jurídico-penal radicalmente diverso. No es lo mismo, aunque para el legislador penal sí lo sea, conducir cuando ya se han perdido los puntos del carnet por conducción incorrecta o cuando judicialmente se ha privado a un conductor de su licencia igualmente por infracciones que un conductor experimentado y especialmente cuidadoso conduzca sin carnet de conducir. En los dos primeros casos el conductor ya ha demostrado su incompetencia en el tráfico vial, esto es, ya ha manifestado inidoneidad como gestor de riesgos en la conducción, mientras que en el último supuesto el sujeto ha *olvidado* sacar o actualizar el carnet, pero no ha demostrado incorrección alguna<sup>18</sup>. En otras palabras: la presunción legal de que conducir sin carnet válido genera *inseguridad en el tráfico*, o sea, *violencia vial*, tiene en los dos primeros supuestos una constatación fáctica (el conductor ya demostró impericia al volante); en el segundo, es una mera suposición del

---

<sup>18</sup> Cfr., empero, en relación a la propuesta legal (luego convertida en ley), Juan Carlos CARBONELL MATEU, “La reforma del tratamiento penal de la seguridad vial”, en Lorenzo MORILLAS CUEVA (Coord.), *Delincuencia en materia de tráfico y seguridad vial. Aspectos penales, civiles y procesales*, Dykinson, Madrid, 2007, págs. 385 y sigs., esp. págs. 402 y sig., quien califica de “escandalosa la tipificación de quien conduce con el carné suspendido, mientras permanece impune la conducción por parte de quien nunca lo obtuvo”, de manera que defiende “la necesidad de reintroducir el castigo de quien conduce sin derecho a hacerlo, bien sea porque nunca lo obtuvo, bien porque haya sido privado de él, provisional o definitivamente” (pág. 403). En el mismo sentido, Helena María PRIETO GONZÁLEZ, “El delito de conducción sin permiso en la reforma de los delitos contra «la seguridad vial»”, en Santiago MIR PUIG / Mirentxu CORCOY BIDASOLO (Dir.) / Sergi CARDENAL MONTRAVETA (Coord.), *Seguridad vial y Derecho penal*, op. cit., págs. 250 y sigs., esp. pág. 253, quien reputa “razonable la tipificación de la conducta del que conduce sin haber obtenido el correspondiente permiso”. Y argumenta su opinión de la siguiente manera: “Si la conducción de vehículos a motor es una actividad reglada para cuya realización se requiere la superación de unas pruebas y la demostración de conocimientos y habilidades, no es por puro capricho o por un desmedido ánimo recaudatorio, sino porque se trata de una actividad capaz de crear riesgos de suma importancia para los demás”. La argumentación de la citada autora no elude, desde luego, los dos problemas principales que se plantean en esta materia: en primer lugar, por qué lugar la omisión de la obtención reglada del permiso de conducir no haya de ser una cuestión puramente administrativa y, en segundo término, por qué razón, siendo penal, haya de castigarse dicha omisión administrativa (esto es: el *ser capaz de crear riesgos en materia vial*) con una sanción penal idéntica a la que corresponde imponer a otros riesgos considerablemente mayores (como es, indudablemente, el haberlos creado ya).

*Entre libertad y castigo:  
Dilemas del Estado contemporáneo*

legislador sin asidero de ninguna clase, con lo que frente a la garantía usual del *principio de culpabilidad*- se termina por imputar no una lesión ni una puesta en peligro sino algo mucho más etéreo: una *sospecha de peligro*. Con ello, no se respeta el principio del hecho, sino que finalmente al sujeto se le sanciona no por su conducta lesionada de bienes jurídicos, sino por una *supuesta actitud de enemistad frente a ellos*, actitud que ni siquiera es constatada por el legislador, sino supuesta por él sin la más mínima comprobación de lesión o puesta en peligro de bienes jurídico-penalmente relevantes.

**III.- Valoración político-criminal de conjunto: el conductor como enemigo.**

Con la exposición anterior ya hemos concluido la exposición exegética y también crítica de las principales novedades introducidas en esta materia por el LO 15/2007. Ahora nos queda ver en rápidos trazos qué valoración merece, desde el punto de vista político-criminal, el nuevo Derecho penal de la seguridad vial. Para ello, dividiremos nuestra exposición en dos apartados: en el primero subrayaremos que se trata de un nuevo capítulo de Derecho penal del enemigo; en el segundo resaltaremos que se trata de un Derecho penal del enemigo incorrectamente aplicado y veremos qué podría hacerse para enmendar los errores legislativos.

**A) El moderno Derecho penal de la seguridad vial: un nuevo capítulo de Derecho penal del enemigo.**

La configuración que la LO 15/2007 ha dado al Derecho penal de la seguridad vial ha abierto una nueva partida al Derecho penal del enemigo en la legislación española, que se une a los capítulos tradicionales como el terrorismo y a los incorporados en épocas relativamente recientes como la -llamada- violencia de género. Los perfiles característicos de este nuevo episodio de Derecho penal del enemigo los podemos resumir en los siguientes puntos.

**1. Conductor como enemigo y vehículo como arma**

El ciudadano es reconocido, en condiciones normales, como gestor de riesgos. Eso significa que el ordenamiento jurídico trata a los ciudadanos como personas responsables, mayores de edad, capaces de autogobernar una determinada esfera de competencia con autorresponsabilidad y capacidad propia de gestión. El ordenamiento jurídico le da y le garantiza al ciudadano un ámbito donde éste puede desarrollar libremente su personalidad y le exige a cambio seguridad y respeto para la vida de los demás. El reconocimiento de una esfera de libertad en la gestión de ciertos riesgos supone también el reconocer al ciudadano como responsable de su gestión: *o -para decirlo con la conocida fórmula de raigambre hegeliana- la libertad de actuación tiene como contrapartida la libertad por las consecuencias*. O sea: *el ciudadano es libre de gestionar su vida como quiera, pero en todo caso responde de su gestión*. En esa gestión el ciudadano ha de ofrecer seguridad, esto es, respeto a los demás como personas en Derecho. El concepto funcionalista de persona es un concepto

*Estudios en homenaje a la maestra  
Emma Mendoza Bremauntz*

normativo y se define precisamente en función del cumplimiento de los cometidos propios de ciudadano. En otros términos: el ciudadano crea seguridad, ofrece garantías a los demás ciudadanos como sujetos idóneos para entablar un contacto social. Su contrario, el concepto de enemigo, es también una noción normativa. Quien niega expresamente esa función de garantía y, por tanto, impide que los demás ciudadanos desarrollen su personalidad en Derecho e impide también que confíen mínimamente en la norma jurídica infringen el *mínimo deber de civilidad* que, en tanto ciudadanos, les compete. A estos sujetos se les llama normativamente enemigos.

Pues bien, la nueva LO 15/2007 no trata a los conductores como ciudadanos responsables, mayores de edad, que pueden gestionar libremente una fuente de peligro (la conducción de un vehículo a motor) sino precisamente como enemigos, como focos de peligro que desestabilizan el normal funcionamiento de la Sociedad e impiden que los demás ciudadanos puedan confiar en ellos como sujetos idóneos para entablar un contacto social. El binomio conductor/vehículo es entendido como un foco de peligro socialmente desestabilizador. Ello significa que, al menos puntualmente, el ciudadano (conductor) no ofrece garantía mínima de ser tratado como persona en Derecho, sino que su personalidad se ha visto degradada de algún modo por mor de su peligrosidad. Así lo entiende el legislador español, que concede un tratamiento jurídico-penal considerablemente agravado, que limita y restringe la capacidad de gestión del ciudadano en ese ámbito, de manera que al final no lo trata como “persona en Derecho” que respeta a los demás y ofrece seguridad, sino como foco de peligro. Dicho tratamiento es acorde a la peligrosidad del sujeto: *a mayor peligro creado por el agente mayor represión penal frente a él*<sup>19</sup>.

¿En qué consiste ese trato *proporcional* que se concede al “conductor” como enemigo? Ese trato, sin duda más contundente y agravado, restringe parte de los derechos del ciudadano, precisamente alguno de los derechos pertenecientes a aquella parte de la personalidad del sujeto (el ciudadano como “conductor” de cara a los viandantes y al resto de la Sociedad) donde tal sujeto no presta la mínima seguridad de ser tratado como persona en Derecho, sino lo contrario: donde el sujeto genera peligro (“es un peligro al volante”), inseguridad, falta de garantía, en una palabra y para decirlo con el mismo concepto que emplea el legislador penal: *“violencia vial”*.

Así, dentro de ese segmento de personalidad, el ordenamiento jurídico procede a la *heteroadministración* de (algunos de) los bienes del sujeto. Ya que el conductor no ofrece seguridad (una seguridad que, en tanto ciudadano, debería ofrecer pero que, por la razón que fuere: porque haya ingerido alcohol o drogas o por

---

<sup>19</sup> Cfr., en este sentido, Santiago MIR PUIG, “Presentación”, *op. cit.*, pág. 14: “El tráfico de automóviles es una fuente de nuevos riesgos frente a los cuales se pide mayor protección por parte del Estado”, mostrándose, con carácter general, moderadamente a favor del endurecimiento penal en materia de seguridad vial (pág. 18).

*Entre libertad y castigo:  
Dilemas del Estado contemporáneo*

la razón que fuere) entonces el ordenamiento jurídico procede contra él de forma más asegurativa, restringiendo parte de su personalidad (limitando o erradicándole su derecho de conducción), anticipando el momento en el que el Derecho penal entra en acción, limitando ciertas garantías del sujeto, decomisándole el objeto peligroso (el vehículo) como si fuera un arma o un instrumento del delito, etc. Es decir: *el ordenamiento (iDerecho penal del enemigo!) fuerza con la coacción jurídica una seguridad que el sujeto (conductor, enemigo) debería prestar en tanto ciudadano, pero que no presta.*

De ahí se derivan unos perfiles básicos en el tratamiento del conductor y de sus bienes: el ordenamiento jurídico, al menos en ese preciso ámbito de la personalidad (la conducción: la relación con el resto de conductores, viandantes, etc.), *no trata al sujeto como ciudadano sino que combate a un enemigo.* Y la prueba de ello es que el combate de él afecta a diferentes zonas de su personalidad, limitándose jurídicamente varios bienes del sujeto, que ahora son heteroadministrados por el Derecho: a) *libertad*, en tanto se prevén contundentes penas de prisión (en algún tipo penal más elevadas incluso que la pena del homicidio imprudente!); b) *salud o integridad física*, en tanto se prevén penas de trabajos en beneficio de la comunidad; c) otras manifestaciones de la libertad, en tanto la privación del carnet o licencia de conducir puede durar largos años o incluso llegar a ser definitiva; d) *patrimonio*, mediante la imposición de substanciosas penas de multa o incluso mediante el comiso del vehículo a motor que es tratado como arma peligrosa o como instrumento del delito.

En resumen: se produce una invasión contundente en la personalidad del sujeto, que determinada una heteroadministración coactiva de determinados bienes de la personalidad del conductor, afectándose algunos de los bienes más preciados del sujeto.

**2. *El punto clave: la creación de “violencia vial” e “inseguridad normativa”***

¿Por qué cree el legislador necesarias estas medidas tan contundentes, tan agresivas contra la personalidad del ciudadano? ¿Dónde reside la *ratio iuris* de la agravación de la reforma? Desde luego que el reformador penal no oculta su pretensión de *reducir el ámbito de libertad del ciudadano como gestor de riesgos.* Así, afirma expresamente en el Preámbulo de la LO 15/2007 que el “contenido básico” de la ley persigue “*incrementar el control sobre el riesgo tolerable*”<sup>20</sup>, estimándose la conducción a velocidad excesiva, la conducción temeraria o la ingesta de alcohol como “*fuentes de peligro*”<sup>21</sup>, en definitiva: “evitando que determinadas conductas calificadas como de *violencia vial* puedan quedar impunes”<sup>22</sup>.

---

<sup>20</sup> Cursivas añadidas.

<sup>21</sup> Cursivas añadidas.

<sup>22</sup> Cursivas añadidas.

*Estudios en homenaje a la maestra  
Emma Mendoza Bremauntz*

Con ello, el conocido mandato publicitario “si bebes, no conduzcas” (o “si te drogas, no conduzcas”) es elevado aquí a categoría de norma cuya infracción da lugar la responsabilidad más contundente que existente en el Estado: la responsabilidad por delito. Y el motivo de dicha punición (contundente, por demás) es claro: si se mantuvieran impunes estas conductas de violencia vial se perturbaría de tal modo el normal desarrollo de la vida por parte de los demás ciudadanos (resto de conductores, viandantes) que prácticamente se les imposibilitaría ejercer con un mínimo de normalidad su vida social, paralizándose el desarrollo del mundo. Precisamente para evitar esa paralización, se combaten a los causantes de esa violencia vial de manera especialmente contundente (como enemigos), para rescatar con ello la mínima seguridad que requieren los ciudadanos para poder sentirse amparados por la norma jurídica.

**3. *Penalización de las infracciones administrativas***

Una técnica muy evidente que denota la tendencia expansionista del trato contra enemigos en el ámbito del tráfico vial es la elevación de desobediencia de normas administrativas a rango de delito. En la exposición exegética anterior de los nuevos tipos de delito en esta materia nos hemos referido repetidamente a esta cuestión. Muy claramente se observa esa técnica, por ejemplo, en el nuevo delito de conducción sin licencia válida (art. 384), donde se incrimina del mismo modo al sujeto que demostró incompetencia, temeridad y peligro al volante (razón por la cual le quitaron todos los puntos del carnet o le imposibilitaron judicialmente ejercer el derecho de conducción del vehículo a motor) que a quien no demostró ninguna incompetencia, sino lo contrario: siendo un conductor impecable, respetuoso y hábil al volante aun no obtuvo la correspondiente licencia *administrativa* que le habilita para conducir. La inobservancia del deber administrativo no sólo se eleva a delito, sino que se recorta contundentemente al sujeto de algunos de sus derechos fundamentales, anticipando una actuación penal y suponiendo un peligro no real, sino meramente hipotético, que se imputa contra el sujeto.

En resumen: se produce en no pocos casos una *invasión del Derecho penal por el Derecho administrativo*, rellenando los tipos penales de conductas sin entidad suficiente, donde no se valora la peligrosidad originada y constatada sino la ausencia de una licencia administrativa habilitadora para la conducción.

**B) *Crítica: un Derecho penal del enemigo indiscriminado y mal aplicado.***

Como cabe suponer, el Derecho penal del enemigo se ha de aplicar de manera muy excepcional, frente a aquellos sujetos (terroristas, agresor familiar, delincuente sexual) que realmente interfiera la relación de los ciudadanos con la norma jurídica, impida que la norma ejerza su vigencia e impida que el resto de ciudadanos desarrolle su personalidad en Derecho dentro de parámetros de normalidad. Ello ocurre, ciertamente, en pocos casos, pero en esos casos la única

*Entre libertad y castigo:  
Dilemas del Estado contemporáneo*

posibilidad para mantener el Estado de Derecho y la protección de los ciudadanos es ese combate agravado y especialmente asegurativo.

Ahora bien, el legislador español ha creado en sus recientes reformas penales más enemigos de los que realmente hay. Con ello origina un doble -y grave- problema jurídico: crea adicionalmente más víctimas de las que existen y, además, no provee una solución jurídica adecuada ni cabal. Un ejemplo es el combate del “enemigo” (agresor familiar) en la violencia de género mediante una medida tan contundente como es el alejamiento. El ordenamiento jurídico no establece ningún control previo, ninguna verificación, sobre la realidad del ataque ni sobre la realidad de la peligrosidad del agente: automáticamente opera esa medida de Derecho penal del enemigo (¡y opera incluso a costa del principio de presunción de inocencia!) siempre que medie denuncia contra el varón. Ello significa que se trata como enemigo (justamente) a aquellos maltratadores que realmente impidieron que la mujer, allegados o personas que el juez determine, desarrollaran su mínima personalidad en Derecho; pero también significa que se trata como enemigo (injustamente) a aquellos sujetos que, víctimas de una denuncia falsa, son denunciados por sus esposas y son sometidos a un riguroso y drástico recorte de su personalidad (¡para ello no rige la presunción de inocencia!) pro parte del ordenamiento, que les combate como enemigos cuando realmente no lo son, porque ni crearon inseguridad ni impidieron la personalidad de los demás ni les infligieron peligrosidad criminal.

Lo mismo pasa en el ámbito de la *violencia* en el tráfico vial: *que no toda es violencia*. La reforma que el legislador penal ha instituido en 2007 determina, por ejemplo, la retirada del carnet de conducir incluso a quien, habiendo conducido prudentemente, se negó a someterse a pruebas; o a quien “olvida” el carnet en casa, o a quien conduce habiendo olvidado su renovación o a quien conduce -prudentísimamente- sin haber aprobado el examen administrativo correspondiente a la habilitación para ejercer el derecho de conducción. Estas conductas podrán ser calificadas como desobediencia, como delito de olvido o como inobservancia de norma administrativa (y habrán de merecer reproche por eso), pero desde luego no puede sancionarse a esos sujetos por haber creado *violencia vial* ni retirársele el vehículo (comiso) como si fuera arma de una agresión vial que, de verdad, no ha existido, por mucho que se empeñe el legislador.

Si se quiere combatir a quien crea “violencia vial” o “inseguridad en el tráfico” es evidente que ni el conductor que se niega a someterse al control de alcoholemia ni quien conduce prudentemente sin carnet válido generan ni esa violencia ni esa inseguridad. Sus conductas son reprochables (administrativamente) pero equipararlas a las más graves conductas penales y tratar a los conductores como enemigos es una exageración y una desproporción jurídicas.

Con ello no se quiere decir que las medidas de Derecho penal del enemigo sean innecesarias o ilegítimas en el ámbito del tráfico vial. El legislador hace uso de

*Estudios en homenaje a la maestra  
Emma Mendoza Bremauntz*

ellas, pero sin duda se trata de un uso desproporcionado. Serían convenientes y necesarias si se aplicaran, no de manera indiscriminada, sino realmente con un carácter de excepcionalidad, reservando esas medidas contundentes a sujetos que realmente pusiera en peligro la convivencia social en el ámbito del tráfico viario. Con la ley actual se están creando más enemigos que los que realmente hay. Se tratan como enemigos a sujetos que no lo son. Se trata de un Derecho penal del enemigo mal aplicado. El Derecho penal del enemigo únicamente puede ser efectivo y protector de la Sociedad si se aplica correctamente. Para que la norma surta el mejor efecto de protección ha de combatirse como enemigos únicamente a quienes, con su comportamiento, generan una peligrosidad real y alarmante, esto es, a aquellos sujetos que impiden a los demás desplegar su personalidad en Derecho.

Es decir, normativamente se ha configurado un gran número de enemigos: sujetos generadores de peligrosidad, de violencia vial, que impiden supuestamente con su comportamiento que los peatones indefensos pongan el pie en el paso de cebras sin ser atropellados o sin sufrir peligro grave. En algunos casos (conductor temerario, o con manifiesto desprecio a la vida y a la integridad física de los demás) es claro que esos sujetos son enemigos y que, por tanto, han de ser combatidos -excepcionalmente- como tales. Pero si se abre la mano y se trata *también* a otros sujetos como enemigos siendo así que no lo son, entonces se desnaturaliza la noción de enemigo, pero además se crean problemas adicionales: porque a esos sujetos se les recortan derechos que no hubieron de ser recortados (¿por qué al conductor prudente que no sacó el carnet ha de decomisársele el coche o ha de impedírsele que obtenga el carnet en el futuro? ¿por qué al conductor prudente que se niega a someterse a pruebas de alcoholemia ha de privársele del carnet de conducir?), por la sencilla razón de que, en esos ámbitos, los sujetos no crearon inseguridad, ni peligrosidad criminal ni temerario desprecio para la vida de los demás ni violencia vial.

En resumen, y concluyendo: la reforma de 2006 ha creado, en el ámbito de los delitos de tráfico, más enemigos de los que realmente hay. Es preciso, sí, tratar algunos casos -los más graves- como supuestos de Derecho penal del enemigo: únicamente cuando los conductores, por su proceder especialmente peligroso, impida la vigencia de la norma e impida que los ciudadanos desarrollen su personalidad en Derecho dentro de parámetros de normalidad. Pero en el resto de supuestos no puede concederse ese mismo trato especialmente contundente contra sujetos que siguen respetando a los demás como personas en Derecho.

Por ello, el actual Derecho penal de la seguridad vial pone de manifiesto que la violencia en tráfico se ha de combatir también con el Derecho penal del enemigo. Pero también pone de manifiesto que un uso indiscriminado de éste (como el que hace el legislador en la LO 15/2007) puede ser contraproducente. El Derecho penal del enemigo contenido en el nuevo Derecho penal de la seguridad vial es más contundente y menos garantista que el Derecho penal del enemigo en sentido funcionalista. Éste exige la comprobación y la constatación del peligro real del conductor enemigo. Así, excepcionalmente, ha de procederse si no queremos caer en

*Entre libertad y castigo:  
Dilemas del Estado contemporáneo*

el error que comete el legislador de 2007: *imputar como si fueran enemigos a sujetos que no lo son, sobre la base de un peligro que no es real, sino supuesto, y que no es constatado sino sospechado.*

BIBLIOGRAFÍA:

Juan Carlos CARBONELL MATEU, “La reforma del tratamiento penal de la seguridad vial”, en Lorenzo MORILLAS CUEVA (Coord.), *Delincuencia en materia de tráfico y seguridad vial. Aspectos penales, civiles y procesales*, Dykinson, Madrid, 2007, págs. 385 y sigs.

Pilar GÓMEZ PAVÓN, *Delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes*, 3ª. edic., Bosch, Barcelona, 1998.

José Luis GONZÁLEZ CUSSAC, “La Reforma penal de los delitos contra la seguridad vial (Proyecto CP 2006)”, en *Estudios de Derecho Judicial* (Derecho penal y seguridad vial), Madrid, 2007, págs. 275 y sigs.

Diego-Manuel LUZÓN PEÑA, “Conducción con influencia de bebidas: concurso con el delito imprudente”, en *Poder Judicial*, núm. 21, Madrid, 1991, págs. 129 y sigs.

- ID., *Derecho penal de la circulación. Estudios de la jurisprudencia del Tribunal Supremo*, Bosch Casa Editorial, Barcelona, 1985.

- ID., “Posibles reformas de los delitos de circulación”, en Tomás CANO CAMPOS / Juan Carlos CARBONELL MATEU / Emilio DE LLERA SUÁREZ-BÁRCENA / Diego-Manuel LUZÓN PEÑA / Andrés MARTÍNEZ ARRIETA, *Derecho Penal y Seguridad Vial*, Prólogo de Jordi JANÉ I GUASP, Centro de Estudios Jurídicos del Ministerio de Justicia, Thomson - Aranzadi, Navarra, 2007, págs. 31 y sigs.

Santiago MIR PUIG, “Presentación”, en Santiago MIR PUIG / Mirentxu CORCOY BIDASOLO (Directores) / Sergi CARDENAL MONTRAVETA (Coordinador), *Seguridad vial y Derecho penal. Análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código penal en materia de Seguridad Vial*, Tirant lo blanch, Valencia, 2008, págs. 13 y sig.

Santiago MIR PUIG / Mirentxu CORCOY BIDASOLO (Directores) / Sergi CARDENAL MONTRAVETA (Coordinador), *Seguridad vial y Derecho penal. Análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código penal en materia de Seguridad Vial*, Tirant lo blanch, Valencia, 2008.

Lorenzo MORILLAS CUEVA, “Delitos contra la seguridad del tráfico”, en *Poder Judicial*, Monográfico dedicado a Jornada de estudio sobre la nueva reforma del Código penal, núm. 12, Madrid, 1990, págs. 165 y sigs.

- ID. (Coord.), *Delincuencia en materia de tráfico y seguridad vial. Aspectos penales, civiles y procesales*, Dykinson, Madrid, 2007.

Lorenzo MORILLAS CUEVA / José María SUÁREZ LÓPEZ, “El delito de conducción temeraria en el Código penal de 1995”, en *CPC*, núm. 69, 1999, págs. 549 y sigs.

*Estudios en homenaje a la maestra  
Emma Mendoza Bremauntz*

Miguel POLAINO NAVARRETE, *Derecho penal. Parte general*, tomo I, *Fundamentos dogmáticos del Derecho penal*, 5ª. edic., Bosch, Barcelona, 2004.

Helena María PRIETO GONZÁLEZ, “El delito de conducción sin permiso en la reforma de los delitos contra «la seguridad vial»”, en Santiago MIR PUIG / Mirentxu CORCOY BIDASOLO (Directores) / Sergi CARDENAL MONTRAVETA (Coordinador), *Seguridad vial y Derecho penal. Análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código penal en materia de Seguridad Vial*, Tirant lo blanch, Valencia, 2008, págs. 250 y sigs.

Joan J. QUERALT, “El nuevo Derecho penal vial: generalidades críticas”, en Santiago MIR PUIG / Mirentxu CORCOY BIDASOLO (Directores) / Sergi CARDENAL MONTRAVETA (Coordinador), *Seguridad vial y Derecho penal. Análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código penal en materia de Seguridad Vial*, Tirant lo blanch, Valencia, 2008, págs. 63 y sigs.

Caty VIDALES RODRÍGUEZ / Antonio MERA REDONDO (Coord.) y otros, *Seguridad vial. Especial referencia a la reforma operada en el CP mediante la LO 15/2007, de 30 de noviembre*, Tirant lo blanch, Valencia, 2008.