



Universidad de Jaén

Facultad de Ciencias Sociales
y Jurídicas

Trabajo Fin de Grado

LOS DELITOS DE HOMICIDIO Y LESIONES IMPRUDENTES COMETIDOS CON VEHÍCULOS A MOTOR

Esteysi Rivera Castillo

Mayo de 2021

1. DEFINICIÓN DEL HOMICIDIO IMPRUDENTE	p. 4
1.1 Definición de imprudencia	p. 4
1.2 Delimitación del homicidio imprudente grave, menos grave o leve	p. 12
1.2.1 La despenalización de los delitos leves	p. 13
1.2.2 La distinción de la imprudencia grave, menos grave o leve	p. 15
1.2.3 La imprudencia grave	p. 18
1.2.4 La imprudencia menos grave	p. 19
2. IMPRUDENCIA COMETIDA CON VEHÍCULOS A MOTOR O CICLOMOTOR	p. 22
2.1. La pena en el homicidio imprudente cometido con vehículos a motor	p. 29
3. IMPRUDENCIA EN EL ÁMBITO DE LAS LESIONES	p. 32
4. RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN	p. 37
5. CONCLUSIÓN	p. 43
6. BIBLIOGRAFÍA	p. 45

RESUMEN

La reforma 1/2015, de 30 de marzo del Código Penal ha supuesto numerosas novedades en el ámbito del homicidio imprudente y de las lesiones cometidas por imprudencia. Por un lado, despenaliza los delitos leves derivándolos a la vía civil; y por otro lado crea la imprudencia menos grave, desconocida totalmente por el Derecho Español, la cual ha originado numerosos problemas de interpretación a la hora de delimitar el espacio de acción de la imprudencia grave con respecto de la menos grave, para lo cual es necesario con anterioridad hacer un estudio de la imprudencia. Ésta reforma ha tenido importantes repercusiones en el ámbito del tráfico rodado y la seguridad vial, modificando los delitos cometidos con vehículos a motor y sus penas, las cuales pueden ser agravadas según el número de víctimas lo que ha originado una serie de críticas, e introduciendo el delito de fuga del lugar del accidente.

ABSTRACT

The reform of the Organic Law 1/2015, 30th of March, of the Penal Code has supposed numerous novelties in the field of criminal negligence homicides and injuries. On the one hand decriminalizes minor crimes deriving them to the civil route; and on the other hand has been removed the slight negligence unknown for the Spanish criminal law which in presenting a number of problems concerning interpretation when delimiting the space of action of gross negligence with respect the slight negligence for which it is necessary to do in a study of advance of the imprudence. This reform has been a special impact in the field of the road traffic and road safety, changing the crimes committed with motor vehicles and their penalties, which can be aggravated according to the number of victims which has caused a series of criticisms, and introducing the crime escaping from the scene of the accident.

Palabras clave: imprudencia grave, menos grave, homicidio y lesiones

Keywords: gross negligence, slight negligence, homicide and injuries

1.-DEFINICIÓN DEL HOMICIDIO IMPRUDENTE

El homicidio imprudente se regula en los artículos 142 y 142 bis tras la reforma producida por la LO 1/2015 y por la LO 2/2019, de 1 de marzo (vigente desde el 3 de marzo). El artículo 142 del Código Penal constituye una concreta manifestación del sistema de <<numero clausus>> para la incriminación de la imprudencia.

1.1.- DEFINICIÓN DE IMPRUDENCIA

La responsabilidad penal por imprudencia ha ido ganando en relevancia e interés científico en estos últimos años, ya que los delitos imprudentes en un primer momento eran algo secundario dentro de la legislación española, dándole especial protagonismo a los delitos dolosos. El Código Penal del 73 no definía la imprudencia, utilizaba indistintamente los términos imprudencia y culpa, quedando integrada en el artículo 565, Libro I “de las faltas” en los artículos 586 y 600. En cambio el Código Penal de 1995 opta por unificar la terminología utilizando permanentemente imprudencia o imprudente aunque sigue sin ser definida. La imprudencia se define en el artículo 14 del Código Penal como un error de tipo y se concibe como la falta del deber de cuidado que provoca un daño castigado por la ley y en la cual hay ausencia de dolo. En el caso del homicidio imprudente la falta del deber de cuidado da lugar a la muerte de una persona. Expresado de otro modo, dicho deber de cuidado se enmarca en la norma general que impide realizar acciones u omisiones que puedan lesionar a los demás. La idea de riesgo o peligro constituye el núcleo del concepto del deber de cuidado, ya que si el comportamiento no genera ningún tipo de riesgo o peligro para el bien jurídico protegido, no será antijurídico.

Para definir la imprudencia la doctrina suele referirse a la gravedad de la infracción de la norma de cuidado¹ o en palabras de Peñaranda Ramos, al “*grado de discrepancia entre la conducta del sujeto y el cuidado objetivamente debido*”². En los delitos imprudentes al autor

¹ La sentencia del Tribunal Supremo núm. 133/2013 (Sección 1ª) de 6 de febrero de 2013 ponente: Antonio del Moral García entiende que: “*la gravedad de la imprudencia se determinará, desde una perspectiva objetiva o externa, con arreglo a la magnitud de la infracción del deber objetivo de cuidado o de diligencia que incurra el autor. Esta magnitud se encuentra directamente vinculada al grado de riesgo no permitido generado por la conducta activa del autor con respecto al bien que tutela la norma penal, o en su caso al grado de riesgo no controlado cuando tiene el deber de neutralizar los riesgos que afecten al bien jurídico debido a la conducta de terceras personas o circunstancias meramente causales*”.

² Peñaranda Ramos E. (2005) “Fases en el desarrollo de la vida y grados de su protección. A propósito del tratamiento jurídico-penal del diagnóstico preimplantatorio” Revista de derecho penal y criminología, nº 11, Madrid, p. 52. También Choclán Montalvo J. A. (1998) en su obra “Deber de cuidado y delito imprudente”, ed. Bosch, Barcelona, p. 92 define la imprudencia como “*las reglas preventivas de cuidado, porque comportan una pre-valoración acerca de las condiciones óptimas del comportamiento para la evitación del resultado lesivo,*

se le reprocha no haber reconocido o haber sido capaz de reconocer, en un momento ex ante, la creación de un riesgo desaprobado para el bien jurídico.

Conforme al principio de riesgo permitido³ del cual habla Choclán, citado anteriormente, únicamente cabe imputar la creación, el incremento o la no neutralización de un riesgo no permitido, esto es, de un riesgo que excede las cuotas de lo social y jurídicamente tolerado. Sensus contrario no será imputable la creación de un riesgo permitido, que se mantenga dentro del umbral de lo socialmente permisible. Otros autores que defienden la teoría del riesgo, plantean que: en consonancia con los planteamientos básicos de la teoría de la imputación objetiva, que obligan a constatar que en el resultado se realizó el riesgo jurídicamente desaprobado y no uno distinto, la labor del juez en esta situación deberá orientarse a establecer de que clase son los riesgos que se materializan en el resultado y a cuales de los riesgos jurídicamente desaprobados se les puede imputar el resultado. Por lo tanto es necesario acreditar que existe una relación de causalidad entre la imprudencia y el resultado lesivo producido. Es decir, es necesario que exista una vinculación causa-efecto entre la acción y el resultado, explicable conforme a criterios naturalísticos; y es necesario que el resultado constituya la realización del riesgo creado o incrementado por la acción contraria al deber de cuidado, para lo cual es necesario valorar los riesgos que pretende controlar la norma de diligencia que se ha vulnerado, teniendo en cuenta el fin de protección de ésta.

Sin embargo, no existe una frontera matemática que divida de modo universal y temporalmente válido qué conducta sea permisible y cual no lo sea, depende de la expectativa social, que cambia a lo largo del espacio y del tiempo. En todo caso, la creación imputable de un riesgo no permitido presupone, siempre, el quebrantamiento del rol personal por parte del sujeto activo, presupuesto mínimo habilitante de toda imputación penal. En derecho penal sólo es relevante la previsibilidad de un riesgo que está fuera del riesgo permitido y que además es objetivamente imputable.

Es necesario distinguir entre riesgos desaprobados y tolerados por el derecho en el sentido de los delitos imprudentes de homicidio y lesiones y para ello debemos tener en cuenta las normas que se encuentran en el denominado orden primario y nos indican qué

basada en la experiencia y el razonamiento, por lo que, su contravención indicará la creación de un riesgo que se quiere evitar”.

³ También la jurisprudencia menciona la utilidad social del riesgo permitido, como la Sentencia del Tribunal Supremo núm. 1089/2009 de 27 de octubre, ponente: Agustín Jorge Barreiro cuando afirma que: *“cuanta mayor utilidad social conlleve un determinado riesgo, mayores serán también los niveles de permisión”*

comportamientos están permitidos o prohibidos.⁴ Hoy en día es frecuente que en muchas actividades peligrosas pero necesarias socialmente se reglamente con bastante detalle el modo de actuación, precisamente para poder satisfacer los fines de utilidad social y evitar que se materialicen los resultados lesivos, que tan desastrosas consecuencias pueden generar. No obstante, no toda actividad riesgosa que pueda generar peligro o lesión a los bienes jurídicos interesa al Derecho. Las actuales necesidades de desarrollo y bienestar social van marcando espacios en los que ese riesgo es admisible, riesgo permitido, por considerarse socialmente útil, de modo que si se actúa bajo sus parámetros, el peligro y su materialización van a ser tolerados jurídicamente.

Para facilitar la distinción entre riesgos jurídicamente desaprobados y tolerados por el Derecho, existen importantes normas de conducta que emanan de instancias estatales y que se encuentran contenidas básicamente en leyes y reglamentos. En realidad, el mandato de la norma penal de los delitos imprudentes consiste en ordenar a los ciudadanos que actúen en la vida social conforme a una serie de reglas o deberes con el fin de evitar la lesión o puesta en peligro de ciertos bienes jurídicos.⁵ Sin embargo tal y como afirma Feijóo Sánchez: *“el mero respeto de la norma extrapenal o de la norma estándar no basta para actuar prudentemente, sino que el sujeto debe hacer todo lo posible para evitar la afectación al bien jurídico protegido”*⁶. En ocasiones, se producen facultades de exceso de punibilidad cuando el sujeto es incapaz de percatarse de una parte de los riesgos que engendra su actuación, o de valorarlos correctamente, por un defecto de previsibilidad o de habilidad que radica en sus propias facultades.

Para definir la imprudencia⁷ además de desarrollar la teoría del riesgo permitido, es de vital importancia hacer referencia al significado del deber objetivo de cuidado⁸. El concepto

⁴ A ellos se refiere Paredes Castañón J. M. (1995) en su obra “El riesgo permitido” ed. Ministerio de justicia. Secretaría General Técnica, centro de publicaciones, España, pp. 331 y ss. cuando concluye *“que el modelo de hombre cuidadoso o de hombre medio ideal carece de los requisitos, de precisión material y de adaptación a la realidad de la individualización de los deberes en el tráfico jurídico moderno, que serían necesarios para poder formular a partir de él un criterio de juicio acerca de eventuales infracciones del deber de conducta”*

⁵ Como afirma Cadavid Quintero A. en su obra “El incremento del riesgo como factor de atribución de resultados en la imprudencia” ed. Estudios, Colombia, p. 24 *“Si el sentido de la norma es el de sancionar la afectación de bienes jurídicos fruto de la inobservancia de las pautas de actuación pertinentes en el caso concreto, parece indispensable acreditar, y la carga de ello corresponde al Estado, que la norma habría tenido eficacia protectora en el caso concreto: el desvalor de resultado no debe afincarse sobre la sola afectación del bien jurídico, sino sobre la ocurrencia de dicha situación como consecuencia de la inobservancia de la norma de conducta”*

⁶ Feijóo Sánchez B. J. (2001) “Resultado lesivo e imprudencia” ed. Bosch, Barcelona, p. 303.

⁷ Para seguir definiendo la imprudencia hay que referirse a la Sentencia de la audiencia Provincial de Madrid núm. 778/2018 (Sección 16º), de 16 de noviembre de 2018, ponente: Javier Mariano Ballesteros Martín

normativo de imprudencia como infracción de las normas de cuidado o diligencia debida, se impuso en la década de los años 20 a los 30. El contenido jurídico del deber objetivo de cuidado no está precisado por el legislador, siendo el juez el que debe valorar en cada caso concreto si hubo o no infracción del mencionado deber.

La enorme pluralidad de espacios en los que se pueden localizar deberes objetivos de cuidado indica que éste admite plurales manifestaciones y, que por tanto, es muy difícil exponerlas de manera sintética. En un intento por simplificar y sistematizar un contenido tan disperso cabe reconducir los deberes de cuidado a dos grandes grupos, tomando como criterio si el ciudadano ha advertido o no ese deber: deber de cuidado interno y deber de cuidado externo. Por un lado, el deber de cuidado interno o intelectual también llamado culpa inconsciente o sin previsión se sienta siempre sobre la base de que el riesgo sea objetivamente previsible, cuando el sujeto ni siquiera percibe el riesgo que entraña su conducta, infringe el deber de cuidado que consiste, precisamente, en la exigencia de haberse percatado de que su conducta se puede materializar en un resultado lesivo. Por otro lado el deber de cuidado externo también llamado culpa con previsión se produce cuando advertida la situación de peligro, el deber objetivo de cuidado impone que el sujeto se comporte de tal manera que no se produzca el resultado.

Las posibilidades de comportarse conforme al cuidado debido pueden ser variadas, puede consistir por un lado en el deber de omitir acciones que previamente se han admitido

la cual viene señalando que: “la imprudencia se configura por la concurrencia de los siguiente elementos: a) una acción u omisión voluntaria no intencional o maliciosa, con ausencia de cualquier dolo directo o eventual; b) el factor psicológico o subjetivo consistente en la negligente actuación por falta de previsión del riesgo, elemento no homogeneizable y por tanto susceptible de apreciarse en gradación diferenciadora; c) el factor normativo u objetivo representado por la infracción del deber objetivo de cuidado, concretando en normas reglamentarias o impuesto por las normas socio culturales exigibles al ciudadano medio; d) producción del resultado nocivo; e) adecuada relación causal entre el proceder descuidado desatador del riesgo y el daño o mal sobrevenido, dentro del ámbito de la imputación objetiva”. Además la Sentencia del Tribunal Supremo núm. 88/2010 de 19 de enero de 2010, ponente: Siro Francisco García Pérez defiende que “a estos requisitos ha de sumarse, en los comportamientos activos, el nexo causal entre la acción imprudente y el resultado (vínculo naturalístico u ontológico), y la imputación objetiva del resultado a la conducta imprudente, de forma que el riesgo no permitido generado por éste sea el que se materialice en el resultado (vínculo normativo o axiológico)”.

⁸ Tal y como establece la Sentencia de la Audiencia Provincial de Tenerife núm. 127/2017 (Sección 2ª), de 23 de marzo, ponente: Esther Nereida García Alonso; cuando afirma que “El deber objetivo de cuidado constituye sin duda el rasgo definidor del concepto de imprudencia. En los distintos ámbitos de la actividad humana, surgen normas o reglas generales de carácter técnico o científico que expresan prohibiciones de conductas para aquellos supuestos en los que la experiencia general de la vida demuestra una gran probabilidad de que una acción de esa índole lesione un bien jurídico. Estas reglas alcanzan un carácter indicativo u orientador; ahora bien, el deber objetivo de cuidado ha de determinarse con referencia a cada situación concreta. De este modo puede afirmarse que la inobservancia del deber de cuidado considerada en abstracto no conlleva la realización de una conducta típica imprudente, sino que será precisa la concreción del deber objetivo de cuidado específico mediante una labor de individualización judicial”

como peligrosas, o puede consistir en que el sujeto, debidamente reparado e informado, desarrolle la acción peligrosa de manera cuidadosa. Aún dentro del riesgo es precisa la diligencia, y por lo tanto es necesario extremar el cuidado en el desarrollo de actividades peligrosas, para que éstas no se materialicen en lesión.

El deber de cuidado⁹ se determinará en la singularidad de las propias circunstancias del autor. Sin embargo, la pregunta esencial a resolver, es en que consiste ese deber objetivo de cuidado. Pues bien, se trata de un principio general del Ordenamiento Jurídico, heredado del clásico *neminem laedere* o prohibición de causar daño a los demás, según el cual no se deben realizar acciones que entrañen riesgos no tolerados, o bien, si es necesario realizar acciones arriesgadas, que se desarrollen adoptando las cautelas precisas para que los riesgos no se materialicen en resultados lesivos.

La indicación más concreta de cuáles son esos riesgos que se pueden o no asumir y hasta dónde o cómo se pueden realizar se desprende de dispersas e innumerables reglas. En ocasiones son las propias normas de la experiencia las que marcan cuales son las conductas peligrosas que se pueden hacer, o no se pueden hacer. En otros casos la diligencia debida la define el principio de confianza¹⁰ que significa que quien realiza una actividad de riesgo actúa confiando en que los demás participantes en ella también se van a comportar correctamente. El principio de confianza es fundamental a la hora de marcar el contenido y alcance de la infracción de deber de cuidado en los casos de actuaciones en equipo y excluye de responsabilidad a quien, cumpliendo personalmente su rol, actúa fácticamente en el seno de ese entramado conjunto del cual se deriva un resultado jurídicamente desaprobado siempre y cuando confíe, razonablemente, en que los demás intervinientes también cumplirán, al igual que él, su propio rol.

⁹ Cadavid Quintero A. (2005) en su obra “El incremento del riesgo” ed. Estudios, Colombia, p. 3 puntúa que: “*la observancia del deber de cuidado debe manifestarse eficaz para la protección del bien jurídico, es decir, debe ser idónea para evitar su afectación. Si la observancia del cuidado debido en la situación concreta no hubiera producido el resultado esperado de indemnidad del bien jurídico, el comportamiento, con todo y haber sido descuidado, no fundamentaría un ilícito penal*”. Otros autores como Hortal Ibarra J. C. (2005) en su obra “Protección penal de la seguridad en el trabajo” ed. S. A. Ateriel libros, Barcelona, p. 144 defiende que: “*La infracción del deber objetivo de cuidado constituye una concreción en el ámbito del tipo imprudente de la categoría más amplia del riesgo permitido, por cuanto mientras el primero se erige en el elemento sobre el que se sustenta la tipicidad objetiva imprudente, el segundo se presenta como el instituto por medio del que se determina la tipicidad objetiva de una conducta, esto es, la relevancia jurídico-penal*”. Además, Quintero Olivares G. (2016) en su obra “Comentarios a la parte especial del derecho penal” ed. Thomson Aranzadi, Navarra, p. 2 donde define la infracción del deber objetivo de cuidado “*como la vulneración de las más elementales reglas de cautela o diligencia exigibles en un determinada esfera de actividad*”.

¹⁰ Maraver Gómez M. (2009) “El principio de confianza en el derecho penal. Un estudio sobre la aplicación del principio de autorresponsabilidad en la teoría de la imputación objetiva”, ed. Civitas, Madrid, p 19.

El cuidado objetivamente debido se configura como un concepto objetivo y normativo, es decir, se establecen los criterios que determinan cual es el cuidado necesario en el ámbito de la relación (tráfico rodado, medicina, construcción, etc.) con independencia del autor en concreto, dicho de otro modo, el cuidado necesario se realiza en base a la conducta que seguiría un hombre inteligente y prudente, en la situación del autor. El baremo del deber objetivo de cuidado es un parámetro objetivo y general. Esto significa que marca un nivel de diligencia que será requerida a cualquiera que vaya a realizar la conducta peligrosa. Ahora bien, hay casos en los que un sujeto presenta especiales cualidades o capacidades personales respecto a la percepción del peligro o a la actuación dentro de los riesgos. Puede suceder que tenga una capacidad personal de comportarse con arreglo a la diligencia objetiva inferior a la media; o puede darse el caso inverso, que el sujeto tenga aptitudes o cualidades superiores a la media respecto a la percepción del peligro o a la actuación dentro de los riesgos, pero no las emplea.

La sola vulneración del deber de cuidado, sin materialización en un menoscabo a un bien jurídico, representa un desvalor de acción y constituye una vulneración normativa que es insuficiente en términos de gravedad para justificar la intervención penal. Sólo cuando esa falta de diligencia, se traduzca en un resultado lesivo específico, se habrá alcanzado ese mayor nivel de gravedad que requiere una intervención penal proporcionada¹¹. Sin embargo existen una serie de delitos llamados de peligro abstracto que son aquellos en los que el legislador castiga expresamente conductas que no requieren un resultado material o específico, sino que se agotan en la infracción del deber de cuidado y en la creación de una situación de peligro.

Es necesario determinar el criterio que permite considerar que el riesgo jurídicamente desaprobado que se generó con la actuación, fue el que se realizó en el resultado, ya que el resultado de lesión o peligro, es uno de los pilares sobre los que se asienta el tipo imprudente. No existe repuesta penal, ante puras vulneraciones del deber de cuidado que no vayan

¹¹ Roxin C. (1962) "Infracción del deber y resultado en los delitos imprudentes" ed. Reus, Madrid, p. 382 citado por Alfonso Cadavid Quintero en su obra "El incremento del riesgo como factor de atribución de resultados " ed. Estudios, Colombia, p. 8 propone un método para atribuir normativamente el resultado a la infracción del deber de cuidado, que es el siguiente: *"Exámínese qué conducta no se le hubiere podido imputar al autor según los principios del riesgo permitido como infracción del deber; compárese con ella la forma de actuar del procesado, y compruébese entonces si en la configuración de los hechos a enjuiciar la conducta incorrecta del autor ha incrementado la probabilidad de producción del resultado en comparación con el riesgo permitido. Si es así habrá una lesión del deber que encajará en el tipo y habrá que castigar por delito imprudente"*.

seguidas de la producción de un resultado. Es imposible, por tanto, el castigo de formas imperfectas de ejecución. Esta limitación se justifica en el principio de proporcionalidad e intervención mínima, pues al tratarse de conductas menos desvaliosas en términos de acción que las dolosas, la mayor gravedad la completa la exigencia típica de causación de un resultado material. La infracción del deber objetivo de cuidado que no va seguido de un resultado de lesión o puesta en peligro no interesa al Derecho Penal, por muy grave que sea la misma.

La exigencia de resultado limita y selecciona la responsabilidad penal, excluyendo la de otros hechos que pueden ser más o menos imprudentes, pero que al no causar un resultado lesivo, no expresan el nivel de gravedad que precisa la intervención penal. Es más, el resultado se configura como un elemento clave a la hora de la puesta en marcha de los mecanismos procesales, porque de no requerirse, la prueba de la infracción del cuidado y la medida de su nivel resultarían sumamente complejos. No es fácil decidir si una acción peligrosa no seguida de un resultado era realmente tan peligrosa o no; sin embargo el resultado es su visualización de la gravedad de la conducta.

Es necesario diferenciar entre la infracción del deber objetivo de cuidado que requiere que el resultado sea previsible por el ciudadano medio, de la infracción del deber subjetivo de cuidado que requiere atender a las capacidades y conocimientos específicos del autor. Cabe destacar en el ámbito subjetivo de la imprudencia, la distinción entre imprudencia consciente o inconsciente. En la primera el autor no quiere causar la lesión, advierte su posibilidad y actúa confiando en que no se va a producir; mientras que en la imprudencia inconsciente no sólo no desea el resultado lesivo sino que tampoco se plantea la posibilidad del mismo. Aunque la distinción entre culpa consciente e inconsciente no es tomada en cuenta por el legislador a la hora de establecer la pena en los delitos imprudentes. Hay autores que sostienen incluso que la conducta de quien ni siquiera percibe el peligro puede ser más grave que la de quien actúa con culpa consciente y se limita a sobrevalorar las propias fuerzas o a enjuiciar incorrectamente la situación.

Es de destacar que el tipo imprudente de acción¹² queda vinculado a la función preventiva del Derecho Penal, el tipo cumple una función de motivación. Por esta razón, al

¹² Como defiende Gómez Tomillo M. (2015) en su obra “Comentarios prácticos al Código Penal. Tomo I. Parte General. Artículos 1-137”, ed. Aranzadi, Navarra, pp. 152-162, *“partimos de que el comportamiento imprudente es aquel con el que no se quiere realizar el resultado típico, pero que finalmente se produce por la infracción de un deber de cuidado, esto es, por la inobservancia de un cuidado objetivamente debido para el*

tipo han de reconducirse todos aquellos elementos que integran la conducta cuya no comisión se quiere y puede motivar. Sólo lo que se pueda evitar es susceptible de prevenirse y, por tanto, de definirse como prohibido a través del tipo. Pues bien, este rasgo de evitabilidad sólo es predicable a los comportamientos dolosos y los imprudentes. En las conductas imprudentes el autor ni busca, ni pretende lesionar el bien jurídico, pero el descuido de su comportamiento lo genera.

Los delitos imprudentes son normalmente, como los dolosos, aquellos que vulneran una prohibición: el ordenamiento jurídico prohíbe en ellos un hacer, y sólo en los delitos imprudentes de omisión impropia se trata de un hacer ordenado. Debemos destacar también, que la diferencia entre la imputación del resultado lesivo a título de dolo o de imprudencia, va a venir delimitado por el alcance de “lo querido” tal y como establece la Sentencia del Tribunal Supremo de 26 de octubre de 2001¹³. En los delitos imprudentes de resultado, el resultado exigido en la determinación de la pena forma parte siempre ya de lo injusto típico. En el delito imprudente junto a lo injusto referido a la prohibición de la acción contraria al cuidado debido, el resultado está vinculado a lo injusto de la acción a través de exigencias de imputación, que se califica como la relación con la infracción del deber de cuidado.

“La imprudencia está integrada por la inobservancia de una norma de cuidado, de la que se deriva un resultado no querido, representado o no, por el sujeto” según afirma Córdoba Roda¹⁴. En la imprudencia el autor no se decide en contra de la vida o salud individual, sino que simplemente no presta atención a estos bienes jurídicos, o no toma con suficiente seriedad los peligros que se ciernen sobre ellos. La prohibición penal de determinados comportamientos imprudentes pretende motivar a los ciudadanos para que en la realización de conductas peligrosas que pueden causar resultados lesivos, adopten el cuidado

desarrollo de una actividad social – fruto de una impericia, un descuido o un obrar arriesgado- que evidencia que el resultado de aquel hecho típico fuera, o al menos debiera ser, previsible ex ante, y que se hubiera podido evitar actuando según la norma de cuidado”.

¹³ Sentencia del Tribunal Supremo núm. 1920/2001 (Sala de lo Penal), de 26 de Octubre, ponente: Excmo. Sr. D. Gregorio García Ancos, afirma que *“ existe la previsión o la posibilidad de un resultado dañoso por parte del sujeto activo, la acción; que este resultado no sea querido directamente por dicho sujeto, pues si fuese así, lo simplemente culposo se convertiría en actividad dolosa, con las consecuencias calificadoras del tipo delictivo y subsiguiente diferencia de penas a imponer; que la actuación del sujeto infrinja una norma de cuidado; la causación de un resultado que constituya infracción legal; y, finalmente, un enlace lógico entre la actividad inicial y ese resultado, que constituye el requisito de lo que ha dado en llamarse <<relación de causalidad>>”.*

¹⁴ Córdoba Roda J. (2013) “El conocimiento de la antijuricidad en la teoría del delito” ed. BdeF, Argentina, pp. 75 y 76; o como también defiende Choclán Montalvo J. A. en su obra “Deber de cuidado y delito imprudente” ed. Bosch, Barcelona, p. 74 cuando afirma que *“puede decirse que dos situaciones básicas dan lugar a la imputación de imprudencia al sujeto concreto: o la realización de una conducta ab initio ilícita, aunque desplegada sin el propósito de lesionar bienes jurídicos, o la ejecución de conductas de lícita ejecución que, sin embargo, al salir del control del sujeto que las desplegaba, terminan por afectar al bien jurídico”.*

preciso para evitarlos. No obstante, no toda infracción del deber de cuidado que causa un resultado lesivo para los bienes jurídicos está prohibida penalmente¹⁵, (por ejemplo, la actuación ilegal de un funcionario por falta de la atención precisa al resolver un asunto administrativo), sino solo los casos expresamente seleccionados por el legislador por haberse estimado especialmente graves, al afectar a bienes jurídicos de especial importancia o trascendencia social.

Cabe excluir la responsabilidad por imprudencia a los casos en que la víctima participa o se introduce voluntariamente en la acción peligrosa, ya que las normas de cuidado infringidas no extienden su protección a quienes voluntariamente han renunciado a ella. Tampoco cabrá esa imputación en los casos de comportamiento alternativo correcto y que suponen que el resultado se causa por una acción descuidada, pero se hubiera producido igual con otra conducta no imprudente.

En definitiva, debemos de analizar el deber objetivo de cuidado para comprobar si existe una imprudencia, y en consecuencia un delito imprudente.

1.2.- DELIMITACIÓN DEL HOMICIDIO IMPRUDENTE GRAVE, MENOS GRAVE O LEVE

La reforma penal de 2015 modifica el esquema tradicional de las clases de imprudencia punibles en el Derecho Penal español y altera el régimen de las conductas que ocasionan resultados de homicidio o lesiones por imprudencia. Se trata de un cambio con muy importantes consecuencias en la práctica, teniendo en cuenta que el sector al que más afectará desde un punto de vista estadístico será el de la conducción de vehículos.

Atendiendo a las modificaciones producidas, pudiera parecer que las novedosas figuras delictivas de imprudencia menos grave, recogidas como delitos leves, de los artículos 142.2 y 152.2 del Código Penal constituyen delitos de nueva creación, ya que terminológicamente esta categoría de imprudencia es nueva en el código.

En este epígrafe vamos a delimitar la fina línea que separa el homicidio imprudente grave¹⁶ y menos grave¹⁷ ya que la imprudencia grave implicaría pena de prisión y la

¹⁵ Tal y como puntúa Muñoz Conde, F. (2015) en su obra “Derecho penal. Parte especial” 4º ed. Tirant lo Blanch, Valencia, p. 18 *“si no llega a un mínimo de imputación objetiva, habrá caso fortuito y la muerte como tal será irrelevante penalmente, por más que haya sido causada por una actividad humana”*.

¹⁶ El homicidio imprudente grave se castiga con una pena de prisión de uno a cuatro años, a la cual se añade la de privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotor de uno a seis años, si el hecho se

imprudencia menos grave en el delito de homicidio implicaría pena de multa, por lo que la diferencia es abismal a la hora de defender a un cliente.

1.2.1.- DESPENALIZACIÓN DE LOS DELITOS LEVES

Como es lógico, la eliminación de todas las faltas del Libro III del Código Penal, en general, y de las faltas contra las personas que recogía el Título I, en particular, ha acarreado una importante modificación del homicidio imprudente derivada de la desaparición de algunas de ellas, su conversión en ilícitos administrativos, o como es el caso, su transformación en delitos leves¹⁸. En el curso de la historia, las infracciones debidas a imprudencias leves, han ido descendiendo de categoría como infracción penal y reduciendo su alcance. Esta tendencia ahora se lleva a la impunidad de la producción de dichos resultados por imprudencia leve.

La LO 1/2015 lo que ha hecho es despenalizar el homicidio imprudente leve¹⁹, que venía castigado con la multa de uno a dos meses. Ya advertía el legislador en el Preámbulo que en su mayoría se trata de conductas tipificadas ya como delitos, que pueden incardinarse en cada uno de ellos como subtipos atenuados aplicables a los supuestos en los que las circunstancias del hecho evidencien una menor gravedad.

La muerte ocasionada por imprudencia leve debe estimarse despenalizada y procederá en consecuencia, la revisión de todas las sentencias condenatorias que hayan aplicado tales preceptos. En este punto, había que partir de la base de que una vez se ha calificado de leve, en un pronunciamiento judicial, la imprudencia desencadenante del resultado, dicho pronunciamiento resulta inamovible por el efecto de la cosa juzgada material inherente a la firmeza de la sentencia. Por lo expuesto, y para los supuestos mencionados, en las sentencias

hubiera cometido utilizando los mismos y la pena de privación del derecho al porte de armas por tiempo de uno a seis años si hubiera cometido el delito utilizando armas de fuego.

¹⁷ El homicidio imprudente menos grave se castiga con la pena de multa de tres a dieciocho meses y las mismas penas privativas de derechos si se cometiere con vehículos a motor o ciclomotor o armas de fuego.

¹⁸ La Disposición Transitoria Cuarta de la LO 1/2015 señala que “la tramitación de los procesos por falta iniciados antes de la entrada en vigor de esta Ley, por hechos que resulten tipificados como delitos leves, continuará sustanciándose conforme al juicio de faltas. Por su parte, la tramitación de los procesos por faltas iniciados antes de la entrada en vigor de la Ley por hechos que resultan por ella despenalizados, y que lleven aparejada una posible responsabilidad civil, continuarán hasta su normal terminación, salvo que el legitimado manifestare expresamente no querer ejercitar las acciones civiles, en cuyo caso se procederá al archivo de lo actuado. Si continuare la tramitación, el juez limitará el contenido del fallo a las responsabilidades civiles y costas”.

¹⁹ Quintero Olivares G. (2015) en su obra “Comentario a la reforma” ed. Thomson Aranzadi, Navarra, p. 19 afirma “en un primer momento, se propuso la eliminación sin más de las imprudencias leves y, después, se rectificó para introducir la imprudencia menos grave, aunque solo para el castigo de los resultados de homicidio y lesiones graves, a los que hasta ahora ha estado reservada la imprudencia leve punible”.

condenatorias por estas faltas, ya se ha realizado una labor valorativa sobre la intensidad de la infracción del deber de cuidado y por tanto de la omisión de la diligencia debida, valoración que supuso su tipificación como imprudencia leve, hoy despenalizada, por lo que dichas resoluciones deberán ser objeto de revisión, sin perjuicio de que continúe su tramitación a efectos de responsabilidad civil.

Es necesario hacer referencia a la enmienda núm. 819 aprobada por el Grupo Parlamentario Popular, al proyecto de 2013 que explicó la nueva posición del legislador, afirmando que la descriminalización de las imprudencias leves tenía como objetivos: *“Garantizar la correcta sanción de las imprudencias graves²⁰ y facilitar que los accidentes de menor gravedad (aquellos en los que el causante del accidente, en realidad, solamente creó con su conducta un riesgo ligeramente superior al habitual y permitido: se despista al salir de una rotonda cerrando al motorista que circula a su lado; etc.) quedarán fuera del Derecho Penal”*.

El legislador del año 2015, en la línea marcada en los anteproyectos y proyectos de reformas, no oculta sus pretensiones a la hora de limitar y restringir la intervención del ordenamiento penal en el ámbito de la imprudencia.²¹ Además la Exposición de Motivos del Texto Aprobado el día 22 de noviembre en el Congreso de los Diputados²² señala que la LO que se informa: *“responde a una importante demanda social, ante el incremento de accidentes en los que resultan afectados peatones y ciclistas por imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y se asienta en tres ejes:*

²⁰ Boletín Oficial de las Cortes Generales (BOCG), Congreso de los Diputados, núm. 66-2, de 10 de diciembre de 2014, p. 531, lo que se pretendía con dicho objetivo era *“evitar que una imprudencia de gravedad que causa lesiones gravísimas pueda ser sancionada con una multa de entre 50 y 200 euros; es decir, con una sanción inferior a la que se impone por aparcar en doble fila. La idea de la reforma es la siguiente: si no existen las faltas, los jueces encauzarán todos los supuestos de gravedad hacia el procedimiento abreviado, en el que es imposible imponer sanciones adecuadas a la gravedad de estos hechos; los supuestos carentes de gravedad (los accidentes) quedarán fuera del Derecho Penal”*.

²¹ El apartado XXXI de la Exposición de Motivos de la LO 1/2015, de 30 de marzo, justifica la desaparición de determinados delitos cometidos por imprudencia leve de la siguiente forma: *“No toda actuación culpable de la que se deriva un resultado dañoso debe dar lugar a responsabilidad penal, sino que el principio de intervención mínima y la consideración del sistema punitivo como última ratio, determinan que en la esfera penal deban incardinarse exclusivamente los supuestos graves de imprudencia, reconduciendo otro tipo de conductas culpables a la vía civil, en su modalidad de responsabilidad extracontractual o aquilina de los artículos 1902 y siguientes del Código Civil, a la que habrá de acudir quien pretenda exigir responsabilidad por culpa de tal entidad”*.

²² Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados. Pleno y Diputación Permanente. Año 2018, XII Legislatura núm. 168. Sesión Plenaria núm. 161, de 22 de noviembre.

- *La introducción de tres supuestos que se van a considerar imprudencia grave por disposición de ley, así como una interpretación auténtica de la imprudencia menos grave.*
- *El aumento de la punición de este tipo de conductas.*
- *La introducción del delito de abandono del lugar del accidente”.*

La despenalización del homicidio por imprudencia leve supone descargar a la vía penal de la pesada carga que supone la litigiosidad asociada a los accidentes de tráfico. La despenalización de la imprudencia leve ha sido criticada por numerosos autores ya que se produciría un cambio de escenario de indudables repercusiones para el resarcimiento de los daños, al quedar cerrada la vía más expedita del proceso penal para la obtención de indemnizaciones²³, obligando a la víctima a acudir a la vía civil, con mayores costes y dificultades ante el hecho de que tenga que costear los peritajes para determinar la dinámica del accidente. Sin embargo, ante las críticas de las asociaciones de las víctimas de accidentes en el tráfico rodado, durante la tramitación parlamentaria, se optó por determinar la exención del abono de las tasas judiciales en los procesos civiles, entablados para reclamar una indemnización por los daños y perjuicios padecidos en accidentes de tráfico²⁴.

1.2.2.- LA DISTINCIÓN DE LA IMPRUDENCIA GRAVE, MENOS GRAVE O LEVE

Antes de la reforma del Código Penal por la LO 1/2015 de 30 de marzo, se diferenciaba entre el homicidio imprudente leve, o el homicidio imprudente grave; sin embargo tras la reforma, el homicidio imprudente leve pasó a llamarse menos grave, mientras que el homicidio imprudente grave sería castigado por la vía civil y no por la vía penal, siendo

²³ En el Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los diputados, XII Legislatura, Serie B: Proposiciones de ley, núm. 142-5, de 22 de noviembre de 2018, pág. 1 y ss. el grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, a través de las enmiendas núm. 4, 5 y 6 solicitaba la modificación de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, en lo referente al procedimiento que deben afrontar las víctimas para reclamar las correspondientes indemnizaciones a las aseguradoras; de la Ley 50/1980, de Contrato de Seguros, en lo que se refiere al cobro de la defensa jurídica por parte de los propios asegurados y hacer sancionable las oposiciones injustificadas para su abono por parte de las aseguradoras y 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, para incorporar un nuevo apartado al final del artículo 77, del texto refundido, con el siguiente redactado: “*abandonar el lugar del accidente que se haya ocasionado*”.

²⁴ Decisión del Consejo de Ministros adoptada en febrero de 2015 y plasmada en el artículo 15 del RDL 1/2015.

importante tal delimitación para no imputar un delito a un acto constitutivo de ser perseguido por la vía civil²⁵.

Los propios grupos políticos con representación parlamentaria formularon diversas propuestas. En el trámite de las enmiendas el Grupo Parlamentario Socialista planteó mantener las faltas de homicidio y lesiones por imprudencia leve²⁶. Y los Grupos Parlamentarios de la Izquierda Plural, y Unión Progreso y Democracia, propusieron introducir la imprudencia leve como delito, aunque con diverso alcance²⁷, pero la modificación definitivamente asumida por la Comisión fue la presentada por el Grupo Popular, que consistía en incorporar dos nuevos delitos de homicidio y lesiones graves cometidos por imprudencia menos grave²⁸.

Es necesario ponderar si la gravedad de la imprudencia ha de considerarse grave, menos grave o leve lo que ha de realizarse desde una perspectiva objetiva, con arreglo a la magnitud de la infracción del deber de cuidado, magnitud que se encuentra relacionada con el grado de riesgo no controlado cuando tiene el deber de neutralizar los riesgos que afectan al bien jurídico protegido, que en este caso es el derecho a la vida, frente a la conducta de terceras personas o a circunstancias meramente causales. Conforme más importante sea el bien jurídico, menor es el riesgo permitido y mayores las exigencias del deber de cuidado.

El preámbulo de la LO 1/2015 indica en su apartado XXXI que: *“el problema está en que el Código Penal no define en su articulado la imprudencia grave o menos grave, debiendo acudir a la doctrina y a la jurisprudencia para hacer una delimitación”*²⁹. Para diferenciar la imprudencia grave de la menos grave, la LO 2/2019³⁰ ha introducido una

²⁵ La exposición de motivos de la propia Ley 1/2015 establece que: *“no toda actuación culposa de la que se deriva un resultado dañoso debe dar lugar a la responsabilidad penal, sino que el principio de intervención mínima y la consideración del sistema punitivo como última ratio, determinan que en la esfera penal deban incardinarse exclusivamente los supuestos graves de imprudencia, reconviniendo otro tipo de conductas culposas a la vía civil, en su modalidad de responsabilidad extracontractual o aquiliana de los artículos 1902 y siguientes del Código Civil”*.

²⁶ Enmienda núm. 776, BOCG, Serie A, núm. 66-2, de 10 de diciembre de 2014, p. 505

²⁷ Enmiendas números 144 y 544-547, BOCG, Serie A, núm. 66-2, de 10 de diciembre de 2014, pp. 107 y 351-352, 356.

²⁸ Enmiendas núm. 820 y 819, respectivamente, BOCG, Serie A, núm. 66-2, de 10 de diciembre de 2014, pp. 531, 533.

²⁹ Apartado XXXI del Preámbulo de la LO 1/2015.

³⁰ En los primeros textos de la que ha acabado siendo la LO 1/2015 también se había planteado la posibilidad de introducir una definición de imprudencia grave en los delitos de homicidio y lesiones cometidos en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores. En concreto, en el Anteproyecto de LO de 3 de abril de 2013 y en el Proyecto de LO de 20 de septiembre de 2013 se proponía la siguiente redacción de la imprudencia grave: *“en caso de utilización de vehículo de motor o ciclomotor, para la valoración de la gravedad de la imprudencia se valorará en particular: - la gravedad del riesgo no permitido creado y, en particular, si el mismo constituye una infracción grave o muy grave conforme a lo dispuesto en la ley sobre Tráfico, Circulación*

presunción iuris et de iure, según la cual se reputará imprudencia menos grave cuando no sea calificada de grave siempre que el hecho sea una infracción de las normas de tráfico, lo cual sigue siendo un concepto muy ambiguo.

A la hora de determinar si la imprudencia puede ser grave, menos grave o leve no solo podemos enmarcarnos en el lado objetivo, ya que existe un lado subjetivo, y la gravedad de la imprudencia se dilucidará por el grado de previsibilidad o de cognoscibilidad de la situación de riesgo, atendiendo a cada caso concreto. La ubicación en una u otra categoría de imprudencia, no la marca el resultado, sino el nivel de diligencia desarrollado en la acción. Otros muchos autores, han interpretado la delimitación entre la imprudencia grave, menos grave o leve³¹.

La imprudencia grave se entiende que se destina a aquellos supuestos en los que existe una ausencia total de cautela, la cual se puede exigir al sujeto menos diligente; y la imprudencia leve estaría definida por los simples despistes o falta de diligencia mínima que ni el hombre más cuidadoso está exento de cometer. Y finalmente la imprudencia menos grave se refiere a la falta de diligencia normal que es capaz de presentar un ciudadano medio. Más recientemente, Olaizola Nogales identifica hasta cinco criterios para graduar la gravedad de la imprudencia: *“el riesgo permitido, la peligrosidad de la conducta, la clase de norma infringida, la relevancia del bien jurídico lesionado y el grado de previsibilidad de la lesión”*³². Sin embargo, una cosa es que se exija un mayor nivel de cuidado, mayores cautelas o más medidas de seguridad cuando el bien jurídico que está en juego sea la vida o la salud de las personas y otra bien distinta es que dicha importancia del bien jurídico deba determinar la

de vehículos a motor y Seguridad Vial, - la relevancia del riesgo creado en el contexto concreto en el que se lleva a cabo la conducta peligrosa”.

³¹ Como Vicente Martínez R. (2009) en su obra “Seguridad vial y derecho penal. En especial el homicidio imprudente con vehículos a motor” revista de derecho penal y seguridad vial, nº 1, Castilla la Mancha, p. 121, que afirma que: *“con carácter general, el autor que realiza un tipo penal por imprudencia grave no infringe una norma distinta que aquel autor que realiza un tipo penal por imprudencia leve. El que realiza una imprudencia leve infringe la misma norma de cuidado que el que realiza una imprudencia grave. La diferencia estriba en la gravedad del descuido (de la infracción del deber de cuidado). Es decir, el autor, de una imprudencia leve es menos descuidado o más diligente que el autor de una imprudencia grave. Por lo tanto, lo que se somete a valoración del juez es la entidad del descuido”.*

³² Olaizola Nogales I. (2010) “Delitos contra los derechos de los trabajadores y su relación con los resultados lesivos” Revista para el Análisis del Derecho, nº 2, Barcelona, pp. 8 y siguientes. También Para diferenciar los tipos de imprudencia la Sentencia del Tribunal superior de Justicia de Extremadura núm. 4/2017 (Sección 1ª), de 5 de julio de 2017 cuyo ponente es Manuela Eslava Rodríguez defiende que: *“hay que tener en cuenta: a) la mayor o menor falta de diligencia mostrada en la acción u omisión, b) a la mayor o menor previsibilidad del evento que sea el resultado, y c) a la mayor o menos intensidad de la infracción del deber de cuidado, quedando tal intensidad referida a que las normas de cuidado infringidas sean o no tan elementales como para entender que las respetaría el menos diligente de los ciudadanos (grave) o ciudadano cuidadoso (leve)”.*

gravedad de la imprudencia, es decir, el legislador no puede castigar por igual un descuido de la misma entidad frente a la vida de otro que ante una cosa de insignificante valor, por la misma razón que no puede castigar igual la lesión intencional de ambos bienes jurídicos.

El nuevo tratamiento penal de la imprudencia debe utilizarse como una fórmula para resolver la importante problemática advertida en la práctica judicial forense³³. Con dicha pretensión se debe exigir a los tribunales una respuesta proporcional a los comportamientos que, a causa de una grave negligencia, acaben produciendo lesiones graves o incluso la muerte de una persona. Debe evitarse que la imprudencia menos grave termine siendo un cajón de sastre, donde todo cabe. Por lo tanto, los jueces deben interpretar y delimitar los contornos de la nueva categoría de imprudencia menos grave, así como la grave y la leve, reconduciendo las infracciones imprudentes al orden jurisdiccional que sea acorde con su gravedad.

Para concluir debemos afirmar que, la reforma de 2015 ha causado una gran indefensión a las víctimas, despenalizando la imprudencia leve, lo que ha dado lugar a una menor protección penal de la vida e integridad de las personas frente a conductas imprudentes, pasando el tanto de culpa a ser objeto de respuesta de la vía civil.

1.2.3.- LA IMPRUDENCIA GRAVE

El término de imprudencia grave³⁴ se usa para designar los supuestos antes denominados imprudencia temeraria³⁵, y se suele definir como la omisión de todas las precauciones o medidas de cuidado o al menos una infracción grave de normas elementales de cuidado. De manera simplificada, jurisprudencialmente se suele referir a la imprudencia grave como aquella desatención o infracción del deber de cuidado que no habría cometido ni siquiera una persona poco diligente o cuidadosa. Para la concreción de esta definición, como

³³ Como también parece proponer la Fiscalía General del Estado, Circular 3/2015, sobre “el régimen transitorio tras la reforma operada por la LO 1/2015”, p. 30.

³⁴ Corcoy Bidasolo M. (2007) en su obra “Homicidios y lesiones imprudentes cometidos con vehículos a motor o ciclomotor” ed. Consejo General del Poder Judicial, nº 114, Madrid, p. 84, define la imprudencia grave “con aquella con alta previsibilidad de lesión por suponer la omisión absoluta de las preocupaciones o medidas de cuidado debido en el desarrollo de una actividad o, al menos, las más elementales, que son exigidas a todas las personas, incluso a los menos diligentes”.

³⁵ La Sentencia del Juzgado de lo Penal núm. 131/2019 (Sección 1), de 4 de febrero de 2020, ponente: Beatriz Miranda Verdú afirma que “la imprudencia grave, se correspondería con la imprudencia temeraria, es decir, con la más grave infracción de los deberes objetivos de cuidado; con la omisión de elementales normas de cuidado que cualquier persona debe observar en los actos de la vida ordinaria”. Además para que haya imprudencia grave la sentencia de la Audiencia Provincial de Guadalajara núm. 1/2019 de 11 de abril de 2019, ponente: Isabel Serrano Frías, defiende que es necesario “que la acción del autor haya creado un peligro jurídicamente desaprobado para la producción del resultado; y que el resultado producido por dicha acción sea la realización del mismo peligro creado por la acción”.

pautas para su apreciación, ha de atenderse al grado de peligro que comporta la conducta que realiza el sujeto y posibilidades de control del mismo para, en este caso, constatar si se adoptan o no medidas de contención o control y, en el segundo supuesto, si resultan muy escasas o claramente insuficientes. También en la valoración de gravedad de la imprudencia ha de ser atendido el bien jurídico que está en el radio de la conducta peligrosa, introduciendo así un criterio cuantitativo, relevancia del bien jurídico que se pone en peligro o va a resultar lesionado, junto al cualitativo, grado de peligro y falta de adopción de medidas de control en la realización de la conducta. Así, la imprudencia grave es la dejación más intolerable de las conductas fácticas que debe controlar el autor, originando un riesgo físico que produce el resultado dañoso.

Como criterio orientador de la imprudencia grave, cuando se produce el resultado lesivo para el bien jurídico protegido penalmente se han propuesto la existencia de delitos de peligro, concreto y abstracto, en concreto cuando esta tipificación es respetuosa con los principios orientadores y limitadores de la potestad punitiva del Estado (no son meras decisiones legislativas de incriminar penalmente infracciones administrativas graves o muy graves). En concreto, este criterio se aplica en el ámbito de la seguridad vial, donde se han tipificado como delitos de peligro abstracto y concreto los artículos 379 y 380 del Código Penal de los que pueden derivarse resultados de muerte o lesiones imputables a imprudencia, en principio grave. Por lo tanto, el homicidio imprudente grave es la muerte de otra persona a causa de la falta de adopción de las más básicas normas de precaución.

1.2.4.- LA IMPRUDENCIA MENOS GRAVE

Pasando ahora a la definición de la imprudencia menos grave³⁶, a priori, puede afirmarse la necesidad de su definición por lo anteriormente comentado, su novedosa aparición en el CP, tras la reforma de 2015, con dudas sobre si es una modalidad de imprudencia intermedia entre la grave y la leve, exégesis que se ha acabado adoptando en la práctica judicial, o si es un simple cambio de *nomen iuris* de la imprudencia leve. Pero en una valoración más pausada de esta opción legal surgen objeciones, también desde su necesidad.

³⁶ La sentencia del Tribunal Supremo núm. 805/2017 (Sala 1ª), de 11 de diciembre, ponente: Julián Sánchez Melgar defiende que “La imprudencia menos grave puede ser definida como la constitución de un riesgo de inferior naturaleza, a la grave, asimilable en este caso, la menos grave, como la infracción del deber medio de previsión ante la actividad que despliega el agente en el actuar correspondiente a la conducta que es objeto de atención y que es la casualmente determinante, única o plural, con el resultado producido, de tal manera que puede afirmarse que la creación del riesgo le es imputable al agente, bien por su conducta profesional o por su actuación u omisión en una actividad permitida social y jurídicamente que pueda causar un resultado dañoso”. También es de destacar la Sentencia de la Audiencia Provincial de Alicante núm. 135/2019 (Sección 2ª), de 8 de abril de 2019, ponente: Julio José Úbeda de los Cobos.

En primer lugar, porque con carácter general no siempre es positivo que el legislador tome partido en la definición de cuestiones de teoría jurídica del delito que son objeto de debate y discusión. En este caso, además, ha sido el propio legislador el que ha creado este debate y controversia con la decisión de reformar la regulación penal de los delitos imprudentes en la reforma de 2015, eliminando del ámbito penal la imprudencia leve e introduciendo en su lugar la menos grave, supuestamente para ocupar la posición de las antiguas faltas reconvertidas ahora en delitos leves, pero realmente la reforma trasciende esta finalidad, utilizando la categoría de delitos leves para la incriminación de la imprudencia menos grave, pero con un marco penal claramente superior a la conminación penal de las antiguas faltas, revelando por tanto que la imprudencia menos grave cualitativamente es diferente de la antigua imprudencia leve.

En segundo lugar, se puede estar recuperando la antigua modalidad de imprudencia simple con infracción de reglamentos, ahora renombrada imprudencia menos grave, con el riesgo, como ya se ha puesto de manifiesto en este comentario, de que la mera infracción de la norma reglamentaria lleve a considerar que el eventual resultado lesivo derivado de la conducta infractora se atribuya a una imprudencia menos grave penalmente relevante.

Por lo tanto, la imprudencia menos grave constituye una nueva categoría de imprudencia, un nuevo concepto que se sitúa entre la imprudencia grave, con más pena, y la leve que se descriminaliza, por lo que en lugar de la imprudencia leve, la reforma de 2015 introduce la imprudencia menos grave. Pero el legislador no establece ninguna pauta con la que precisar dicho concepto, y aun cuando se incluyera una interpretación auténtica de imprudencia menos grave (así se reconoce expresamente en el Preámbulo LO 2/2019) ello no significa que, automáticamente, producido el resultado de homicidio o de lesiones conectado con aquella definición el término “hecho” ha de ser el asidero para que el juez enmarque esta definición en la construcción del tipo de injusto del delito imprudente. Es de destacar que el delito de homicidio cometido por imprudencia menos grave queda sometido al requisito de perseguibilidad, cifrado en la presentación de denuncia por la persona agraviada o de su representante legal³⁷.

³⁷ Esta condición de perseguibilidad también ocasiona problemas en las prácticas forenses tratándose de homicidios imprudentes que tienen lugar en el tráfico rodado y que además contradice las directrices que el propio Ministerio Fiscal había propuesto para asumir el protagonismo de la acción penal. Este esfuerzo queda plasmado en la Circular 10/2011 donde se pone de relieve que gracias al mismo “*se ha elevado el número de procedimientos tramitados las condenas impuestas por los tipos de homicidio y lesiones imprudentes*”.

La reforma de 2015 modifica el límite mínimo de la intervención punitiva desde el punto de vista de la imputación subjetiva en materia de imprudencia, elevándolo al grado de la nueva clase de la imprudencia, la menos grave. Antes de la reforma, el homicidio por imprudencia leve venía castigado con la pena de multa de uno a dos meses, mientras que ahora la pena asignada para el nuevo homicidio por imprudencia menos grave es de multa de tres a dieciocho meses. Podría deducirse de ello, que el homicidio con imprudencia menos grave empieza a desplegar sus efectos más allá del límite máximo del marco penal del homicidio por imprudencia leve antes de la reforma. La consecuencia lógica sería, entonces, la desaparición del homicidio por imprudencia leve; no obstante, el legislador no sólo mantiene el castigo de la imprudencia leve, sino que lo refuerza, filtrando esta forma de delincuencia entre la nueva imprudencia menos grave, con el consiguiente incremento penológico.

Con la entrada en vigor de la reforma de 2015, la doctrina ha defendido todas las posibles delimitaciones de la imprudencia menos grave: Tal y como afirma Roma Valdés A. *“la imprudencia menos grave se identificaría con la leve, de modo que el cambio sería sólo terminológico”*³⁸; por otro lado Díez Ripollés J.L afirma que *“se identificaría con los supuestos más graves de la imprudencia leve, sin detraer ninguno de la grave”*³⁹; Doval Pais A. la identifica con los casos menos graves de la imprudencia grave⁴⁰; por último se podría identificar como una imprudencia intermedia entre la grave y la leve que abarcaría los casos menos grave de la primera y los más graves de la segunda⁴¹.

El Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial surge con un declarado doble objetivo tras la denominada parcial despenalización de comportamientos típicos que supone en dicha materia la supresión de las faltas de los artículos 621.1, 2 y 3 CP. Dicho Dictamen después de analizar los antecedentes históricos y parlamentarios y el contenido exacto de la reforma de 2015 trata de conceptualizar y delimitar la novedosa imprudencia menos grave. En sus conclusiones insiste en que *“la imprudencia grave no sufre modificación y rechaza que la imprudencia menos grave detraiga supuestos de ella”*⁴². “Y

³⁸ Roma Valdés A. (2015) “Código Penal Comentado” ed. Bosch, Barcelona, p. 273.

³⁹ Díez Ripollés J. L. (2016) “Derecho Penal Español. Parte General” ed. Tirant lo Blanch, Valencia, pp. 217 y 218.

⁴⁰ Doval Pais A. (2016) “Homicidios y lesiones por imprudencia: evolución, nuevo régimen y límites” Revista de derecho, procesal y penitenciario, nº 119, Alicante, pp. 7 y 8.

⁴¹ Lanzarote Martínez P. A. (2015) “El nuevo delito de imprudencia menos grave en la reforma del Código Penal” Diario la Ley, nº 8600, Alicante, p. 1740.

⁴² Dictamen 2/2016 p. 64, 21 y 25. En este Dictamen se ofrece una segunda definición de imprudencia menos grave, según la cual se aprecia cuando el sujeto comete graves vulneraciones de los deberes de cuidado

que la imprudencia leve constituye ahora un tercer escalón reservado para los ilícitos civiles encuadrados en la culpa extracontractual (art. 1902 CC) ”⁴³.

El dictamen se centra por otro lado, en la valoración de la imprudencia en el ámbito del tráfico rodado. En primer lugar, el dictamen insta a la casuística, esto es, a efectuar un examen particularizado de cada caso concreto. A continuación establece unos criterios para efectuar una adecuada graduación de la gravedad del injusto imprudente en el tráfico vial: atender a los deberes de prevención y cuidado recogidos en la Ley de Seguridad Vial; atender a la desaprobación jurídico-administrativa de la conducta, esto es, a cómo ésta es sancionada en la Ley de Seguridad Vial; también ha de valorarse la mayor o menor gravedad, entidad o significación de los riesgos generados con la conducción.

2.- IMPRUDENCIA COMETIDA CON VEHÍCULOS A MOTOR O CICLOMOTOR

Centrándonos en el homicidio imprudente cometido con vehículos a motor o ciclomotor, la doctrina redactó dos criterios, para la valoración de la gravedad de la imprudencia: el primero era la relevancia del riesgo⁴⁴; y el segundo la gravedad del riesgo no permitido creado y en particular, si el mismo constituye una infracción grave o muy grave conforme a lo dispuesto en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.⁴⁵ Es importante tener en cuenta que el nivel de diligencia exigible debe atemperarse atendiendo a la situación tutelada por la norma de circulación.

merecedores de ser calificados de imprudencia grave y concurren infracciones concomitantes y de similar gravedad de la víctima.

⁴³ Dictamen 2/2016 p. 65. También afirma este Dictamen en las pp. 23 y 24 que: *“la imprudencia grave se define como la realización de actos que impliquen cuantitativamente una vulneración de cierta significación o entidad de deberes de cuidado, más allá que su simple infracción, pero sin llegar a los niveles requeridos tradicionalmente a la grave. O cuando constatada esta última las circunstancias concurrentes o infracciones de la víctima obliguen a la desvaloración o degradación”*.

⁴⁴ La Sentencia del Tribunal Supremo núm. 1150/2000 (Sala de lo Penal) de 10 de octubre de 2000. RF 2000/8764, señala que: *“la circulación de vehículos a motor constituye siempre un riesgo para la vida y la salud de las personas, pero tal riesgo se encuentra permitido si esta actividad se desarrolla con observancia de las debidas precauciones, reglamentarias y extrarreglamentarias. Solo cabe hablar de infracción penal cuando esas normas han sido violadas”*.

⁴⁵ Para graduar la gravedad de la imprudencia en casos de circulación de vehículos a motor, los Autos de la Audiencia Provincial de Alicante (Sección 1ª) núm. 619/2016, de 15 de septiembre, ponente: Vicente Magro Servet; y de la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 1ª), núm. 156/2017, de 23 de febrero, ponente: Vicente Magro Servet afirman que *“deberá atenderse a las circunstancias en las que se produce la conducción mediante una valoración global de la suma de todas ellas, llegando a la conclusión de que la imprudencia grave se corresponde con las infracciones muy graves previstas en el artículo 77 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a Motor y Seguridad Vial y la imprudencia menos grave con las infracciones graves recogidas en el artículo 76 de la misma”*. Además la Sentencia del Tribunal Supremo núm. 292/2001 de 27 de febrero, cuyo ponente es José Jiménez Villarejo, defiende que: *“La gravedad de una imprudencia depende, ante todo, de la gravedad de la infracción de la norma de cuidado que ha dado lugar a la producción de un resultado objetivamente ilícito. El desvalor de la acción es directamente proporcional a la gravedad de la infracción de la*

Cierto es que el catálogo de infracciones, graves o muy graves, en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor o ciclomotores y seguridad vial es muy amplio, utilizando en ocasiones cláusulas o expresiones indeterminadas que permiten englobar supuestos no descritos de manera más específica, por ejemplo, conducción negligente, conducción temeraria, pero en todo caso en un catálogo cerrado, lo que puede implicar el riesgo de que se haya dejado fuera alguna conducta peligrosa que pueda implicar riesgo relevante y no permitido para los usuarios de las vías.

En primer lugar, debemos definir el significado de vehículo a motor como aquel provisto de motor para su propulsión, refiriéndonos al Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a Motor y Seguridad Vial⁴⁶.

Por otro lado, ciclomotor es todo aquel vehículo: a) de dos ruedas, provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/hora; b) de tres ruedas, provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción de no superior a 45km/hora; y c) de cuatro ruedas cuya masa en vacío sea inferior a 350kg, excluida las masas de las baterías en el caso de vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción no sea superior a 45 km/hora y con un motor de cilindrada igual o superior a 50 cm³ para los motores de explosión, o cuya potencia máxima neta sea igual o inferior a 4kW, para los demás tipos de motores.

Además, es importante definir el concepto de vía pública, ya que la conducta típica debe realizarse allí. Martín Uclés F. se ha referido expresamente a ella *“como todo lugar para el tránsito de vehículos a motor, incluidos los accesos y servicios de las mismas, excluyéndose las vías privadas no dedicadas normalmente al uso común o público y los lugares no transitables o cerrados al tráfico”*⁴⁷.

norma de cuidado. De la norma de cuidado que rige en cada caso se derivan dos deberes de cuidado que algún sector de la doctrina ha caracterizado como interno y externo. El deber de cuidado interno obliga a prever el peligro que con ciertas acciones y en determinadas situaciones se pueda crear. El deber de cuidado externo obliga a comportarse de forma que el peligro advertido no se materialice en una lesión concreta. En la circulación vial, las normas de cuidado que debe respetar el conductor de un vehículo a motor no son puramente socioculturales sino que se encuentran positivizadas en un texto legal y en su desarrollo reglamentario”.

⁴⁶ Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

⁴⁷ Martín Uclés F. (2003) “Aspectos jurídicos y policiales de la alcoholemia” ed. Tirant lo Blanch, Valencia, p. 28

Centrándonos en estos precedentes, y a iniciativa del mismo grupo parlamentario que llevó en solitario la reforma de 2015, se presenta la Proposición de Ley Orgánica de modificación de la LO 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, “en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente” (BOCG de 30 de junio de 2017) que pretende incrementar las penas en supuestos de imprudencias que causen resultados de lesiones o muertes relacionados con la seguridad vial, aportando una interpretación auténtica de los conceptos de imprudencia grave y menos grave en tales supuestos⁴⁸.

Sin embargo, una vez más, la preocupación por la reducción de la siniestralidad vial ha dado lugar a una nueva reforma del Código Penal, como es la LO 2/2019, en la misma línea punitivista que ha orientado la política criminal desde hace décadas. La LO 2/2019, de 1 de marzo⁴⁹, ha modificado el CP en materia de imprudencia la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente, y ha introducido en la modalidad de homicidio con imprudencia grave⁵⁰ cometido con vehículo a motor o ciclomotor⁵¹, la presunción iuris et de iure⁵² de que se reputará imprudencia grave si concurre alguna de las

⁴⁸ Otros autores como Jiménez Lafuente (2015) en su artículo “La imprudencia en el Código Penal de 2015 en materia de circulación de vehículos a motor” Revista para el análisis del Derecho, Barcelona, pp. 20 y siguientes analizan la imprudencia cometida con vehículos a motor, afirmando que: “*para determinar la intensidad de una conducta imprudente y a parte de los deberes genéricos infringidos es preciso analizar y valorar la naturaleza y gravedad de la infracción administrativa cometida, los específicos establecidos en el articulado de los Reglamentos y en particular en los que regulan el cuadro de infracciones que establecen los artículos correspondientes de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial y cuya infracción pueda valorarse como elemento causal de la producción del evento*”, propone “*la apreciación de la imprudencia grave en principio cuando la causación del resultado haya concurrido como factor determinante y causal una infracción grave o muy grave*”; mientras que, la imprudencia menos grave quedaría englobada por aquellos supuestos en los que resulte la apreciación de un “*menor reproche social por la menor intensidad de la infracción de cuidado, lo que nos lleva a un sistema que recuerda y, asimilaría la nueva imprudencia menos grave, con la anterior imprudencia simple con infracción de reglamentos*”.

⁴⁹ LO 2/2019, de 1 de marzo, BOE de 2 de marzo, y entrada en vigor desde el 3 de marzo de 2019.

⁵⁰ En la Proposición de LO de 30 de junio de 2017 (BOCG, Congreso de los Diputados, XII Legislatura, Serie B, núm. 142-1), solo se incluía una definición de imprudencia grave en los artículos 142.1 y 152.1, con una ligera diferencia lingüística frente a la finalmente aprobada, de la que se pueden extraer importantes consecuencias: “*A los efectos de este apartado, se reputará en todo caso como imprudencia grave la conducción en la que concurra alguna de las circunstancias previstas en el artículo 379 del Código Penal*”. Será en el informe de la Ponencia sobre esta Proposición de LO donde aparezcan ya las dos definiciones de imprudencia grave de los artículos 142.1 y 2, y 152.1 y 2 (BOCG, Congreso de los Diputados, XII Legislatura, Serie B, núm. 142-5, de 22 de noviembre de 2018). La misma propuesta se mantiene en el Dictamen de la Comisión de Justicia (BOCG, Congreso de los Diputados, XII Legislatura, Serie B, núm. 142-5, de 26 de noviembre de 2018).

⁵¹ Como dice el Preámbulo de la LO 1/2019, de 1 de marzo “*se reconoce de forma expresa que existen determinadas circunstancias indicativas de una especial negligencia por parte del conductor y han de tener consideración inequívoca en las consecuencias penales como imprudencia grave*”.

⁵² La cual viene delimitada por Armendáriz León C. (2020) en la obra “parte especial del derecho penal a través del sistema de casos” ed. Tirant lo Blanch, Valencia.

circunstancias del artículo 379 CP⁵³. Sin embargo, tal definición es innecesaria, ya que la reforma no hace otra cosa que recoger un criterio reiterado y consolidado en la jurisprudencia. Además el carácter superfluo de esta definición de imprudencia grave⁵⁴ se reconoce en el propio preámbulo de la LO 2/2019, cuando afirma que se trata de dar carta legal a la actividad que ya se viene acordando desde el MF y por la jurisprudencia, citando además la Circular FGE 10/2011 sobre seguridad vial y la consideración de conducción temeraria cuando concurra un riesgo concreto para la integridad de las personas si están presentes los requisitos del artículo 379 CP.

En segundo lugar, esta definición es inoportuna o, más exactamente, incongruente. Porque no se puede olvidar que se ha tipificado el delito de conducción con temeridad manifiesta y peligro concreto para las personas (art. 380 CP), el tipo penal que más directamente ha de ser conectado con los eventuales delitos de resultado de homicidio y lesiones imprudentes. Pues bien, en este delito tipificado en el artículo 380 CP, como ya se ha indicado anteriormente, se ha establecido una definición auténtica de imprudencia manifiestamente temeraria (no es una definición exhaustiva, sin embargo): la conducción en la que concurran las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del artículo 379 CP. Es decir, cuando concurren cumulativamente velocidad excesiva y superación de la tasa de alcohol penalmente relevantes. Sin embargo, para la definición de la imprudencia grave en el homicidio y las lesiones imprudentes se propone otra definición distinta, bastando con que concurra alguna de las circunstancias descritas en el artículo 379 CP, lo que significa que será suficiente con que concurra una y, además extendiendo la definición de imprudencia grave a cuatro supuestos: exceso de velocidad,

⁵³ Tal y como afirma Domínguez Izquierdo E. María (2018) en su artículo “Reflexiones sobre la técnica legislativa y la reforma penal de la imprudencia en supuestos de conducción de vehículos a motor” ed. Dykinson S. L., Jaén, p. 15 *“el precepto ha mejorado ligeramente en la medida en que tal presunción iuris et de iure abocaba a considerar, sin más, en todo caso la existencia de una imprudencia grave cuando estén presentes en la conducción alguna de las circunstancias del artículo 379 del Código Penal (que el sujeto se encuentre bajo los efectos de las drogas o el alcohol, con unas determinadas tasas de esta sustancia o circule a una determinada velocidad excesiva) y que podía resultar contraria a la Constitución por contravenir principios esenciales que limitan el ius puniendi”*.

⁵⁴ Se proponía otra definición en las Enmiendas núm. 10 y 11 del Grupo Parlamentario Ciudadanos a los artículos 142.1 segundo inciso del segundo párrafo y 152.1 segundo inciso del párrafo segundo: *“A los efectos de este apartado, se valorará especialmente, a los efectos de calificar la imprudencia como grave, que en la conducción del vehículo hubiese concurrido alguna de las circunstancias previstas en el artículo 379 CP”*. En su justificación se alega que se trata de una mejora técnica. En las enmiendas núm. 12 y 13 del Grupo Parlamentario Mixto se propone la siguiente redacción: *“Se reputará como imprudencia grave si como consecuencia de la conducción en la que concurra alguna de las circunstancias previstas en el artículo 379, se causare la muerte de otro”*. Tal redacción aparecía en la propuesta de reforma del artículo 142.1 segundo párrafo y también en el artículo 152.1 segundo párrafo (también aquí se alude al resultado de muerte, se supone que por error. Sobre estas enmiendas BOCG, Congreso de los Diputados, XII Legislatura, Serie B, núm. 142-4, de 21 de marzo de 2018).

superación de la tasa de alcohol, conducción bajo los efectos de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas⁵⁵.

En tercer lugar, es innecesaria e inoportuna, o peligrosa, porque si lo que se pretende es que se aplique de manera automática por los tribunales, ello supone eliminar la elaborada teoría jurídica del delito en el delito imprudente, rescatando la desterrada responsabilidad por el mero resultado.⁵⁶ Porque en el ámbito del delito imprudente no es infrecuente que se produzcan situaciones de concurrencia de culpas o imprudencias, entre las que se incluyen en no pocas ocasiones la actuación imprudente de la propia víctima. Si se pretende la aplicación automática de aquella definición por el mero hecho de que el conductor circulaba a excesiva velocidad o bajo los efectos de alcohol o drogas, esto es, por el mero hecho de que el sujeto está cometiendo una infracción administrativa grave o muy grave, o un delito contra la seguridad vial (en particular el tipificado en el artículo 379 CP) ello significará que se obviarán todas las demás circunstancias y conductas concurrentes, haciéndole responsable de todo resultado que se conecte con su actuación inicial imprudente, calificando además su imprudencia de grave o temeraria; como se puede intuir inmediatamente, esta interpretación resulta inadmisibile.

Si se ha de evitar esta lectura, haciendo pasar la definición por el corrector de la teoría jurídica del delito, en ese caso estaremos ante una definición peligrosa porque será fuente de insatisfacción y de incredulidad por parte de las víctimas, ya que ante todo accidente con alcohol y drogas, las víctimas esperarán que se castigue por imprudencia grave; y si por el contrario, el juez no llega a esas conclusiones, provocará la incomprensión de los perjudicados, a quienes les resultará difícil comprender que la ley claramente define conductas como graves, y sin embargo, los tribunales no hagan esta calificación en los casos concretos que están juzgando.

De igual forma, la doctrina del Tribunal Supremo considera que repele a los principios y garantías penales del ordenamiento, la objetivación del tipo penal o la continua incriminación de conductas basadas en la mera presunción de que todo automovilista con tasa

⁵⁵ Esta falta de coordinación ha sido advertida en la Enmienda 1 del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Común Podem-En Marea, cuando propone otra redacción de los artículos 142.1 y 152.1, en la definición de imprudencia grave: se reputará en todo caso imprudencia grave la conducción en la que concurran conjuntamente las circunstancias previstas en el apartado primero y en el segundo del apartado segundo del artículo 379 CP (v. BOCG Congreso de los Diputados, XII Legislatura, Serie B, núm. 142-4, 21 de marzo de 2018).

⁵⁶ Trapero Barreales M. A. (2019) “Comentario urgente sobre la reforma penal y vial y otro aspectos controvertidos” revista de Ciencia Penal y Criminología, nº 21, León, p. 18

de alcohol superior a 0,5 gramos por 1000 c.c. de sangre o 0,25 de alcohol por cada litro de aire espirado, está disminuido de sus facultades para conducir un vehículo a motor; presunción contra reo que de ser automáticamente apreciada haría estéril un Juicio Oral, que de otro modo se presenta ineludible para apreciar en la ponderada valoración del Juzgador (artículo 741 Lecrim.). Sin embargo, si se siente la necesidad de introducir una definición de imprudencia grave porque ello sirve para orientar y guiar la labor interpretativa de los jueces, repercutiendo directamente en seguridad y certeza jurídicas.

Convendría delimitar cuales son los elementos objetivos que permiten verificar la influencia del alcohol en la conducción como requisito para apreciar el tipo penal. En este sentido Olmedo Cardenete señala los siguientes:” a) *signos somáticos externos: halitosis alcohólica, ojos brillantes, dilatación de pupilas, habla titubeante, etc.*; y b) *características de la conducción: circulación zigzagueante, velocidad inadecuada, invasión del carril contrario, elusión de señales de tráfico, etc.*”⁵⁷.

Ahora, trataremos el caso de la imprudencia menos grave⁵⁸, en el cual el grado de imprudencia nos reconduce al artículo 76 del RD 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. También esta opción legal ha de ser objeto de crítica⁵⁹. De entrada, en la normativa administrativa se clasifican las infracciones en leves, graves y muy graves, lo que puede entenderse que se pretende equiparar tal clasificación tripartita con la de imprudencia leve, atípica penalmente, y la menos grave y grave a efectos penales. Ciertamente es que la existencia de normativa administrativa puede ser utilizada por el juez como indicador o criterio a la hora de valorar si se ha producido una grave o menos grave infracción del deber de cuidado objetivamente debido, pero hasta ahí puede llegar la conexión o vinculación entre la clasificación de la infracción administrativa y la valoración de la conducta infractora a efectos penales. Porque desde el punto de vista penal habrán de valorarse todas las

⁵⁷ Olmedo Cardenete, M. (2002) “Aspectos prácticos de los delitos contra la seguridad del tráfico tipificados en los arts. 379 y 380 del Código Penal” Revista electrónica de Ciencia Penal y Criminología, nº 4, Granada, p. 684

⁵⁸ La cual ha sido definida en la Sentencia de la Audiencia Provincial de Valladolid núm. 327/2020, ponente: Ángel Santiago Martínez García en el ámbito de los accidentes de circulación de vehículos a motor o ciclomotor.

⁵⁹ En las enmiendas núm. 2 y 4 del Grupo Parlamentario en el Senado Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea se proponía la supresión de la definición de imprudencia menos grave, alegando como razones para ello la excesiva objetivación de la definición, porque supone el regreso a la superada imprudencia simple con infracción de reglamentos y a una equiparación de conductas de muy diversa gravedad, a la vista de la catalogación de infracciones graves o muy graves de la normativa en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (BOCG, Senado, XII Legislatura, núm. 332, 21 de diciembre de 2018).

circunstancias concurrentes en el momento de producirse el resultado lesivo de homicidio o de lesiones, no solo si ha habido o no infracción de la normativa administrativa reguladora de la actividad peligrosa de la que se deriva causalmente aquel resultado, y en caso afirmativo, la clase de infracción cometida. Pues, como ya se ha advertido anteriormente, la conducta infractora del deber de cuidado ha de pasar por el filtro de la teoría jurídica del delito imprudente, para valorar si el resultado es o no causado por dicha conducta y, sobre todo, si se cumplen o no los criterios de imputación objetiva, valorando en su caso de manera particular la incidencia de otros factores de riesgo concurrentes en el análisis del fin de protección de la norma.

La casuística jurisprudencial es variadísima analizando las circunstancias del *factum* de la conducta de imprudencia grave, pudiendo citar algunos casos: Girar a la izquierda sin cerciorarse de que la velocidad y la distancia de la motocicleta que circulaba en sentido contrario le permitía efectuarla sin peligro⁶⁰; la conducción de un vehículo en estado de somnolencia tal que merma seriamente el estado de atención y la coordinación psicofísica del conductor⁶¹; circular a una velocidad excesiva, produciendo una conducción temeraria⁶²; conducción bajo los efectos del alcohol⁶³; vehículo que gira a la derecha arrollando a un peatón⁶⁴; y suministro de manera no intencional de metadona en una copa de alcohol produciendo el fallecimiento de esa persona⁶⁵.

Debemos resaltar que, en caso de varios resultados de muerte como consecuencia de una única conducción imprudente de vehículo a motor o ciclomotor existirán tantos homicidios imprudentes como muertes producidas en situación de concurso ideal de delitos, en tanto, que una sola conducta origina varios delitos independientes.

⁶⁰ Sentencia de la Audiencia Provincial de Ceuta núm. 11/2018 (Sección 6ª) de 6 de febrero de 2018. Ponente: Emilio José Martín Salinas.

⁶¹ Sentencia de la Audiencia Provincial de Huesca núm. 49/2004 (Sección Primera), de 8 de marzo. Ponente. Ilmo. Sr. D. José Tomás García Castillo.

⁶² Sentencia de la Audiencia Provincial de Cáceres núm. 115/2018 (Sección 2ª), de 9 de abril de 2018. Ponente: José Antonio Patrocinio Polo.

⁶³ Sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña núm. 102/2017, de 23 de marzo de 2018. Ponente: Salvador Pedro, Sanz Crego.

⁶⁴ Sentencia de la Audiencia Provincial de Valladolid núm. 48/2017, 17 de febrero de 2017. Ponente: Juan Miguel Donis Carracedo.

⁶⁵ Sentencia del Tribunal supremo núm. 729/2013 (Sala de lo Penal) de 7 de octubre de 2013. Ponente: Perfecto Agustín Andrés Ibáñez.

Por lo tanto, tras lo analizado anteriormente podemos concluir que los siniestros de tráfico representan el problema de salud pública que ha experimentado el incremento más elevado en tasas de mortalidad⁶⁶.

2.1.- LA PENA EN EL HOMICIDIO IMPRUDENTE COMETIDO CON VEHÍCULOS A MOTOR.

La imprudencia grave en el homicidio imprudente cometido con vehículos a motor se castiga con la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotor por un período de uno a cuatro años, si los hechos se hubieran cometido utilizando dichos instrumentos. En el caso de la imprudencia menos grave, si el homicidio se hubiera cometido utilizando un vehículo a motor se podrá imponer la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotor por un período de tres a dieciocho meses (Artículo 142 CP). Es importante resaltar que la pena de multa en los delitos de homicidio (142.2) y lesiones imprudentes (152.2) es mucho más elevada que la de las correlativas faltas del derogado artículo 621.2 y 3 CP, respectivamente. *“Para la determinación de la pena en la imprudencia grave hay que tener en cuenta por un lado el riesgo creado, y por otro el riesgo producido”*⁶⁷ como defiende Vázquez Iruzubieta C.

Ha de recordarse, que a los condenados por delitos de homicidio imprudente (grave o menos grave), le es aplicable la medida de libertad vigilada del artículo 140 bis del Código Penal, posterior al cumplimiento de la pena. Por otro lado, la privación del derecho a conducir por un periodo superior a dos años conlleva la retirada del permiso de conducir, viéndose el sujeto obligado a obtener un nuevo permiso (artículo 47.3 CP)⁶⁸.

Es necesario resaltar, que si el que habiendo sido privado del derecho a conducir por un periodo superior a dos años y por tanto hubiera perdido la vigencia del permiso de conducir, incumpliera dicha prohibición conduciendo un vehículo a motor o ciclomotor, será castigado, tal y como establece el artículo 384 del Código Penal, con la pena de prisión de tres

⁶⁶ Tal y como reflejan los documentos que la Unión Europea ha elaborado, como es el “Libro Blanco sobre la política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad” (2002), Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Luxemburgo; o “El Tercer Programa de acción europeo de Seguridad Vial”, los cuales tienen como objetivo reducir a la mitad el número de víctimas por motivo de accidentes de tráfico en Europa.

⁶⁷ Vázquez Iruzubieta C. (2010) “Comentarios al Código Penal: actualizado por la LO 5/2010, de 22 de junio” ed. La Ley-actualidad, Madrid, p. 288

⁶⁸ Artículo 47.3 CP del Título III, Capítulo I de la Sección tercera bajo la rúbrica “de las penas privativas de derechos”.

a seis meses o con la multa de doce a veinticuatro meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días.

Además de la pena de prisión que establece el artículo 142 del Código Penal, el Juez o Tribunal podrá imponer la pena superior en grado, es decir, de cuatro a seis años, siempre que el hecho revistiere notoria gravedad⁶⁹ en atención a la singular entidad y relevancia del riesgo creado y del deber normativo de cuidado infringido y hubiere provocado la muerte de dos o más personas o la muerte de una y lesiones constitutivas del delito del artículo 152.1. 2 o 3 en las demás; y se impondrá la pena superior en dos grados cuando el número de fallecidos fuera muy elevado⁷⁰, lo cual genera una gran inseguridad jurídica al no especificar que es un gran número de fallecidos. Esto dependerá del arbitrio del juez y de la jurisprudencia, teniendo el juez un campo de actuación muy grande entre el límite inferior del marco penal que es de un año, al límite superior del marco penal que es de nueve años, lo cual puede vulnerar el principio de legalidad penal y por tanto el de seguridad jurídica. Tampoco se acaba de comprender que resulte insuficiente la pena de 4 años de prisión para el sujeto que con su conducta calificable de imprudencia grave ha cometido varios homicidios imprudentes, pero si resulta suficiente la multa de hasta 18 meses para el caso de que se cometan varios homicidios, pero imputables a la imprudencia menos grave. Queda en evidencia que el principal objetivo de la incriminación penal de la imprudencia menos grave es facilitar el resarcimiento de daños y perjuicios a las víctimas y perjudicados por el comportamiento imprudente, siendo la respuesta a través del procedimiento penal la que mejor satisface estas reclamaciones indemnizatorias, frente a la vía civil.

La elevación de la pena es desproporcionada en el segundo nivel agravatorio. Aunque se trata de unas cláusulas sometidas al arbitrio judicial, el hecho de que se pueda establecer una pena de prisión tan elevada, hasta 9 años en el caso de homicidios imprudentes, puede generar el efecto no deseado por la reforma, pues para el caso de que se produzcan varios

⁶⁹ Varios son los significados de notorio, cualquiera de ellos puede servir para dar significado al término notoria gravedad. Por un lado, puede significar gravedad pública y o sabida por todos, o gravedad evidente y clara. Por otro lado, también puede significar gravedad relevante o importante. Llanzarote Martínez en su obra “El nuevo delito de abandono del lugar del accidente y otras importantes novedades de la inminente reforma del Código Penal en materia de imprudencia” de 15 de febrero de 2019, Diario la Ley, nº 20, Alicante, pp. 14 y 15, plantea la aplicación del segundo nivel agravatorio a partir de tres personas fallecidas o lesionadas, pues el primer nivel agravatorio se puede plantear con dos fallecidos o con dos lesionados. Por otro lado, Domínguez Izquierdo E. M. (2018) en su artículo “Reflexiones sobre la técnica legislativa” ed. Dykinson S. L., Jaén, p. 16 define el término de notoria gravedad como: *“la afectación de la integridad física de una pluralidad de personas pues este era y sigue siendo un requisito adicional y necesario en todo caso, por tanto, debía estarse refiriendo a algo diferente que ahora tratan de aclarar, dado que la notoria gravedad debe determinarse en atención a la singular entidad y relevancia del riesgo creado y del deber normativo de cuidado infringido”*.

⁷⁰ Redacción inicial del artículo 142.3 del texto propuesto en junio de 2017.

resultados lesivos, de muerte y/o lesiones de cierta gravedad, el juez o tribunal puede tratar de evitar la imposición de estas penas que resultan ser excesivas, cuando no desproporcionadas, a costa de reinterpretar de manera muy restringida el concepto de imprudencia grave, pues solo así se evitaría la aplicación de los artículos 142 bis y 152 bis CP en supuestos que, por los resultados, serían indiscutiblemente aplicables.

Por lo tanto, como no hay un criterio definido para imponer la pena superior en grado, debemos remitirnos a la discrecionalidad del juez⁷¹ tal y como establece el artículo 72 del Código Penal. El juez tiene que aplicar la pena no sobre la base de una libertad absoluta, sino utilizando los instrumentos de racionalidad que garantizan al *ius puniendi* una restricción jurídica a tutela del individuo condenado. La discrecionalidad en la aplicación de la pena encuentra, entre sus límites normativos, las disposiciones de los artículos 61 y ss. del Código Penal, que perfilan una serie de criterios útiles para determinar la sanción.

Trataremos ahora la pena del homicidio imprudente menos grave cometido con vehículos a motor o ciclomotor que se sanciona con la pena genérica de multa de 3 a 18 meses y pena adicional y específica de privación del carnet de conducir vehículos o ciclomotores por un lapso de tiempo de 3 a 18 meses. También aquí la LO 2/2019 ha introducido en el artículo 142.2 una presunción iuris et de iure según la cual se reputará imprudencia menos grave, cuando no sea calificada de grave, siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, apreciada la entidad de ésta por el Juez o el Tribunal.

Es necesario mencionar, que en los supuestos en los que, junto a un delito contra la seguridad en el tráfico se produjere un resultado de muerte objetiva y subjetivamente imprudente, se podría resolver con cuatro soluciones distintas: bien por homicidio imprudente, sin referencia a una problemática concursal; bien en concurso de leyes, resolviendo a favor del homicidio imprudente, por aplicación del principio de consumación; bien por concurso real de delitos; y por último, por concurso ideal de delitos.

Por último, es necesario hacer referencia a la responsabilidad civil en los homicidios producidos en el tráfico viario, en los que el baremo aplicable es el vigente en el momento de la resolución, no de los hechos. Se persigue la reparación del daño causado y, en

⁷¹ Como establece la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Extremadura núm. 3/2015 de 19 de marzo de 2015, cuyo ponente es Raimundo Prado Bernabeu defendiendo que: “*el arbitrio ha de ser prudente y racional, siendo preciso que nazca del ponderado examen de las circunstancias referidas a los hechos y a los culpables de los mismos, fijadas en cada caso, lo cual además deberá quedar constatado en la sentencia*”.

consecuencia, la cuantía de la indemnización debe adecuarse a la realidad de la inflación. Las compañías aseguradoras son responsables civiles directas de los riesgos asumidos, lo que no excluye la responsabilidad de los directamente implicados en los hechos.

3.- IMPRUDENCIA EN EL ÁMBITO DE LAS LESIONES

La severa despenalización de infracciones livianas para ser tratadas por el derecho administrativo sancionador, su eliminación o redefinición de sólo algunos de los tipos veniales que se recogían en el desaparecido Libro III, salpica al delito de lesiones. El derogado artículo 621 del Código Penal, castigaba en su apartado 2 a los que por imprudencia leve causaren la muerte de otra persona, y en su apartado 3 a los que por imprudencia leve causaren lesión constitutiva de delito. Así algunos casos antes calificados como faltas de homicidio y lesiones por imprudencia leve contenidos en el artículo 621 del Código Penal podrán ser calificados como delitos leves por imprudencia menos grave e incluidos en los artículos 142.2 y 152.2, que, además, continuarán enjuiciándose por los trámites del procedimiento para los juicios por delitos leves y que continuarán sometidos al mismo requisito de procedibilidad de la denuncia previa por parte del agraviado o sus representantes.

Existe una línea jurisprudencial que considera que la comisión de una de las infracciones con vehículos a motor del artículo 76 RD. Legislativo 6/2015 de la ley de tráfico, consideradas como graves, unida a uno de los resultados lesivos recogidos en los artículos 149 y 150 constituirá un delito del artículo 152.2 del Código Penal, esto es, lesiones causadas por imprudencia menos grave calificada por el legislador como una norma penal en blanco.

Y por otro lado, tratándose de una de las infracciones recogidas en el artículo 77 RD. Legislativo 6/2015 de la ley de tráfico, catalogadas de muy graves que diesen lugar a un resultado lesivo de los que constan en los artículos 147.1⁷², 147.2, 149⁷³ y 150 CP⁷⁴ constituirán un delito del artículo 152.1 (lesiones por imprudencia grave⁷⁵). Además para que exista imprudencia grave en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor es necesario que se den las circunstancias del artículo 379 del Código Penal. Sin embargo, la línea

⁷² El cual sanciona las lesiones que requieran tratamiento médico-quirúrgico para su curación.

⁷³ El cual sanciona las lesiones que causen pérdida o inutilidad de un órgano principal.

⁷⁴ Sanciona las lesiones que causen la pérdida o inutilidad de un órgano no principal.

⁷⁵ Las cuales vienen reflejadas en la Sentencia de la Audiencia Provincial de León, núm. 142/2020 de 27 de abril de 2020, ponente: Manuel Ángel Peñín del Palacio. También es de destacar la Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra núm. 135/2020 de 7 de octubre de 2020, ponente: María del Rosario Cimadevila Cea.

diferenciadora entre la imprudencia grave y la menos grave sigue siendo muy difusa⁷⁶, debiendo acudir a la jurisprudencia y a la doctrina para conseguir una diferenciación más completa.

La LO 1/2015, mantiene la exigencia de tratamiento médico quirúrgico en el artículo 147, si bien no para diferenciar el delito de lesiones de la falta, infracción que desaparece del Código Penal español, sino que servirá de criterio diferenciador entre el delito grave del leve⁷⁷, aunque sí que se modifica la conminación penal, lo cual ha dado lugar a la imposibilidad de acudir a la vía penal en el caso de las lesiones del artículo 147.2 del Código Penal, que no conllevan tratamiento médico quirúrgico.

En lo que respecta a las lesiones imprudentes, el artículo 152 del Código Penal castiga, en su apartado primero, la causación por imprudencia grave⁷⁸ de las lesiones descritas en los artículos 147.1, 149 y 150 y en su apartado segundo, la producción por imprudencia menos grave⁷⁹ de alguna de las lesiones previstas en los artículos 149 y 150, relegando al ámbito civil la imprudencia menos grave (esto es por infracción grave de la ley de tráfico), de las lesiones descritas en el artículo 147.1 del Código Penal, lo cual era inexplicable, ya que dicho artículo recoge las lesiones que requieren una primera asistencia sanitaria o tratamiento médico-quirúrgico. Posteriormente, se presenta una enmienda⁸⁰ in voce o de corrección técnica para no dejar fuera del artículo 152.2 del Código Penal los resultados lesivos del artículo 147.1 CP, haciéndose eco de las peticiones de los colectivos de las víctimas con quienes los intervinientes se encuentran alineados.

⁷⁶ No le falta razón a Delgado Sancho C. D. (2017) en su obra “Los delitos imprudentes tras la reforma de la Ley Orgánica 1/2015, especial referencia al homicidio y lesiones” ed. Aranzadi, Barcelona, p. 8 cuando advierte que: “*si ya de por sí era difícil de distinguir entre la imprudencia grave y la leve, la situación actual va a ser mucho más compleja porque entre la grave y la menos grave hay una mínima diferencia, resultando más compleja la función de juzgar*”.

⁷⁷ Para diferenciar el delito grave del leve, Castro Corredoira M. (2015) en su obra “Comentarios a la reforma del Código Penal de 2015” ed. Tirant lo Blanch, Valencia, p. 495 define que “*la imprudencia grave en el ámbito de las lesiones requiere para su sanidad al menos tratamiento médico o quirúrgico; la leve estaría despenalizada; la imprudencia menos grave sólo tendría consecuencias jurídico-penales si el menoscabo a la salud producido fuese alguno de los especialmente graves previstos en los artículos 149 y 150 CP*”.

⁷⁸ Respecto de las lesiones cometidas por imprudencia grave, debemos destacar la Sentencia de la Audiencia Provincial de Murcia (sección 5ª), de 14 de mayo de 2014, ponente: Rafael Ruiz Giménez; y la Sentencia de la Audiencia Provincial de Badajoz (Sección 3ª), de 18 de diciembre de 2018, ponente: Luis Romualdo Hernández Díaz-ambrona.

⁷⁹ En el ámbito de las lesiones producidas por imprudencia menos grave, es de destacar la Sentencia de la Audiencia Provincial de Ourense (sección 2ª), de 26 de junio de 2018, ponente: Ana María del Carmen Blanco Arce; y la Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra (sección 5ª), de 13 de junio de 2019, ponente: José Ramón Sánchez Herrero.

⁸⁰ Comisión de Justicia. Diario del Congreso de los Diputados. Año 2018, XII legislatura, núm. 669 de 20 de noviembre de 2018. Presidenta: Isabel Rodríguez García.

Es importante mencionar la LO 2/2019⁸¹ que lo que hace es, aumentar las penas, con la introducción de la privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotores, complementaria de la ya prevista por la regla concursal que determina la aplicación de la pena del delito más grave en su mitad superior en los casos de producción de un resultado lesivo del artículo 381 del Código Penal. También introduce en el capítulo reservado a los “*delitos contra la Seguridad Vial*”⁸² en el artículo 382 bis el abandono del lugar del accidente⁸³, siempre y cuando no concurren los requisitos del artículo 195 del Código Penal, y siempre que produzca el fallecimiento de una o varias personas o una lesión a las mismas. A diferencia del delito de omisión del deber de socorro que tiene lugar cuando no socorres a una persona que se halla desamparada y en peligro manifiesto y grave, es decir, que esté viva, y se pueda hacer sin correr un riesgo propio ni de terceros, este nuevo delito castiga el hecho de abandonar el lugar del accidente⁸⁴ por un conductor que haya causado ese accidente, y se abandone a una persona (o varias) que estén muertas o les cause unas lesiones que requieran un tratamiento médico-quirúrgico.

Sin embargo aunque se produjera el delito de fuga y el autor del delito fuera desconocido, ello no supondría la pérdida del derecho a obtener una indemnización por parte de las víctimas. El interés en la protección del derecho de las víctimas a ser resarcidas, al margen de que el tipo penal abarca supuestos en los que el sujeto activo no ha tenido responsabilidad en el mismo (el siniestro es fortuito), precisamente en el ámbito de la siniestralidad vial este interés no necesita del reforzamiento penal, pues en el caso de que no se descubra el autor del siniestro, las víctimas serán indemnizadas en última instancia a través de sistema del Consorcio de compensación de seguros para que las víctimas no se vean desprotegidas. En todo caso, que con el delito de fuga se quiere obligar a los sujetos

⁸¹ LO 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la LO 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente.

⁸² Su ubicación sistemática no sirve de orientación, pues el delito nada tiene que ver con la protección de la seguridad vial, en realidad se refiere a la protección de la vida o integridad de los usuarios de las vías.

⁸³ Si fuera cometido por imprudencia tendrá una pena de prisión de seis meses a cuatro años y privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotor de uno a cuatro años. Si fuera fortuito se castigará con una pena de prisión de tres a seis meses y del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotor de seis meses a dos años.

⁸⁴ La propuesta de redacción en la Proposición de LO de junio de 2017 era como sigue (BOCG, Congreso de los Diputados, XII Legislatura, Serie B, núm. 142-1). Artículo 382: “*El conductor implicado en un accidente de tráfico que abandone el lugar de los hechos, será castigado con las siguientes penas: - Si se abandonare a una persona que hubiere sufrido lesiones constitutivas de delito, con la pena de tres a seis meses de prisión o con la pena de multa de doce a veinticuatro meses; - Si se abandonare a una persona que falleciera a consecuencia del accidente, con la pena de seis meses a cuatro años de prisión; en todo caso se impondrá la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de un año y un día a cuatro años, cuando previsiblemente existan víctimas de gravedad o fallecidos*”.

involucrados en el siniestro vial a que colaboren con las autoridades para su esclarecimiento y, en su caso, establecimiento de responsabilidades.

Desde el plano objetivo la delimitación entre estas figuras delictivas resulta más o menos sencilla; la complicación surgirá en la exégesis de lo que se entienda por persona desamparada y en peligro manifiesto y grave. El punto más conflictivo desde el plano objetivo es decidir si el causante del atropello está obligado a socorrer a su víctima aun cuando esta ya está recibiendo auxilio y ayuda de tercero, en el supuesto de que la ayuda es idónea y adecuada para controlar el peligro. Solo para el caso de que se concluya que este supuesto queda fuera del tipo objetivo del artículo 195.3 del Código Penal, ante la impunidad de la conducta como omisión del deber de socorro entrará ahora en juego el delito de fuga⁸⁵ del artículo 382 bis CP, una vez se cumplan todos los requisitos objetivos y subjetivos descritos en el citado precepto.

Y, desde este tipo penal, no se comete el delito si el conductor se limita a quedarse en el lugar del siniestro, pero no presta ayuda a los afectados. Es más, porque el tipo penal no establece ninguna finalidad ulterior a la de mera permanencia en el lugar del siniestro, puede darse el caso de que el afectado por el siniestro haya fallecido, el conductor ha dejado sus datos identificativos a las personas que están en la zona para, a continuación seguir la marcha. Pues bien, como abandona el lugar del accidente estará cometiendo este hecho delictivo.

Es importante destacar que esta reforma obedece a una importante demanda social debido al aumento significativo de los accidentes en los que se encuentran involucrados ciclistas y peatones, debido fundamentalmente a imprudencias graves, lo que generó una gran alarma social en España⁸⁶. En el ámbito de los delitos de lesiones imprudentes, estos se caracterizan por un especial desvalor de acción cifrado en el actuar imprudente, se le da vital importancia al desvalor del resultado, pues de este deriva que puedan ser sancionados o no.

⁸⁵ Trapero Barreales M. A. (2019) en su artículo “Comentario urgente sobre la reforma” revista de Ciencia Penal y Criminología, nº 21, León, p. 50 defiende que *“Se entiende que se comete el delito cuando el sujeto abandona el lugar, aun cuando su ayuda a las víctimas resulte innecesaria, porque han fallecido, o están siendo adecuadamente atendidas, o cuando el sujeto ha ofrecido la ayuda necesaria y adecuada, llamando a los servicios de emergencias, pero abandona a continuación el lugar”*.

⁸⁶ Pone en duda esta justificación basada en el incremento de siniestros viales Lanzarote Martínez P. A. (2019) en “El nuevo delito de abandono” Diario la Ley, nº 20, Alicante, pp. 2y ss. haciendo un análisis de los datos estadísticos sobre siniestralidad vial en 2017. Como explicación real este autor señala el impacto mediático y el rechazo ciudadano de los accidentes en los que están involucrados las víctimas vulnerables, los peatones y los ciclistas. Y también, en segundo lugar, la censura y repulsa ciudadanas sobre la conducta del sujeto que abandona a su suerte a las víctimas del siniestro.

Sin embargo, uno de los puntos problemáticos que puede suceder es que en un mismo hecho se produzcan varios resultados lesivos, uno de homicidio y el resto de lesiones, pero las lesiones son subsumibles en el artículo 152.1.1 del Código Penal, o se producen varios resultados que dan lugar a lesiones del artículo 152.1.2 o 3 CP, pero la mayoría de las víctimas presentan lesiones del artículo 152.1.1 CP. En estos casos, literalmente queda descartada la posibilidad de aplicar los artículos 142 bis y 152 bis CP, pues faltaría la segunda parte del ámbito aplicativo, el que se identifica con notoria gravedad, planteándose la duda de qué solución penológica habrá que apreciarse en tal caso, si ha de recurrirse a las reglas del concurso ideal de delitos⁸⁷, lo que sería una solución correcta, o también aquí tendría un efecto contraproducente la reforma de 2019, en el sentido de que también se pretenda reintroducir la lectura del *crimen culpa* para estos supuestos.

Las cláusulas que se han introducido en la reforma de 2019 no se han de interpretar como el reconocimiento, o la recuperación, de la vieja regulación del crimen *culpa*, en el sentido de que se estaría tipificando un delito de imprudencia grave con multiplicidad de resultados lesivos, de homicidio, de lesiones, de homicidio y lesiones. Porque, además, en su aplicación íntegra ello significaría que se apreciarían estas reglas de los artículos 142 bis y 152 bis CP cuando se hayan producido la pluralidad de resultados lesivos de muertes o lesiones, en este caso limitando su apreciación a determinados resultados graves, apreciando estos como meras condiciones objetivas de punibilidad, lo que significaría que se prescindiría de la construcción del tipo de injusto del delito imprudente, en particular, si esos resultados son imputables objetivamente a la conducta imprudente del sujeto, que interviene como autor del hecho, y el grado de incumplimiento del deber objetivo de cuidado, en particular si se puede calificar o no de imprudencia grave.

Este riesgo parece descartado desde el momento en que la aplicación de las reglas contenidas en los artículos 142 bis y 152 bis CP se hace depender no solo de los resultados producidos, de mayor o extrema gravedad, sino sobre todo de la entidad y relevancia del

⁸⁷ En un principio se podría plantear como hipótesis la relación concursal entre los artículos 142 bis y 152 bis CP. A priori se podría plantear un concurso ideal entre ambos preceptos, pues en cada uno de ellos se castigan hechos de notoria gravedad diferentes: en el primero, cuando hay resultados de muertes, en el segundo, cuando hay resultado de lesiones. Pero esta relación concursal ha de quedar descartada desde el argumento de que en el propio artículo 142 bis CP se ha incluido como supuesto de notoria gravedad la producción de varios resultados, uno de muerte y los otros de lesiones en varias víctimas. A lo comentado cabría añadir un argumento más, si en el primer nivel de agravación del artículo 142 bis CP se establece la misma pena cuando se producen varios resultados de muerte o varios resultados, uno de muerte y el resto de lesionados, no tendría lógica decir que porque el número de lesionados es elevado también hay que aplicar el concurso con lo dispuesto en el artículo 152 bis CP.

riesgo creado y el deber normativo de cuidado infringido, por tanto, del tipo objetivo y subjetivo del delito imprudente, y cuando la imprudencia sea grave.

Quedan excluidas de las reglas citadas los supuestos en los que el sujeto provoque una pluralidad de resultados lesivos constitutivos de los delitos de homicidio y lesiones cometidos con imprudencia menos grave y las lesiones del artículo 147.1 del Código Penal cometidas con imprudencia grave. En estos casos, a sensu contrario se puede deducir que se quiere optar por la solución penológica única, sea cual sea el número de lesionados y/o fallecidos, y para el caso de que se causen solamente lesiones, también resulta irrelevante la entidad mayor o menor de las lesiones producidas, pues sean las del artículo 147.1 o 149 del Código Penal, la pena siempre es la misma, si causa varios homicidios y/o lesiones imprudentes, que es la multa de tres a dieciocho meses, y si solo causa delitos de lesiones la multa sería de tres a doce meses.

Respecto a la pena en el ámbito de las lesiones imprudentes, si los hechos se hubieran cometido por imprudencia grave con vehículo a motor o ciclomotor la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotores será de uno a cuatro años; y si se hubieran realizado por imprudencia menos grave la privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotor sería de tres meses a un año.

Además, tal y como mencionamos en el homicidio imprudente, en el ámbito de las lesiones imprudentes también se puede subir la pena en un grado si el hecho reviste notoria gravedad o afecta a una pluralidad de personas, o bien se puede subir la pena en dos grados si *“el número de lesionados fuere muy elevado”*. Sin embargo nos encontramos con el mismo conflicto que en el homicidio imprudente, ya que no define que es número de lesionados elevado, habiendo un amplio margen que deberá resolver cada juez en función de su prudente arbitrio. En el ámbito de las lesiones, el hecho reviste notoria gravedad cuando se produce la muerte de una persona y el resto de sujetos sufren lesiones de las subsumibles en los artículos 149 y 150 CP. Aquí parece que el número mínimo de implicados ha de ser tres, uno fallece y los otros dos sufren lesiones relevantes, pues el tenor literal se refiere a la muerte de una y lesiones en las demás personas; y por otro lado, también se ha planteado dicha posibilidad cuando el número de fallecidos fuera superior a dos personas. En el caso de que se produzcan solo lesiones de las subsumibles en los artículos 149 y 150 CP, se califica como hecho que reviste notoria gravedad si se ven afectados una pluralidad de personas siendo mayor de cuatro, ya que si para las lesiones y muertes se exige un mínimo de tres personas, en el caso

de que se produzcan solo lesiones de cierta entidad habrá que plantearse exigir cuatro personas.

4.- RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN

Analizaremos ahora la responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación. El tráfico rodado es el supuesto paradigmático de accidente que genera obligación de indemnizar en la sociedad moderna, y el que mayor litigiosidad genera. La legislación española en este ámbito tiene su origen en la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos a motor. Posteriormente se aprobó el texto refundido por el Decreto 632/1968, de 21 de marzo, que ha sido modificado en numerosas ocasiones, en cumplimiento de la obligación de adaptar la legislación interna a la normativa comunitaria de seguros privados. Una de las más importantes modificaciones se produjo a través de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de ordenación y supervisión de los seguros privados, cuya disposición adicional octava incorporó a la ya Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor un anexo con el título *“sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación”*, que recogía un sistema legal de delimitación cuantitativa del importe de las indemnizaciones exigibles.

La regulación actual está recogida en el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos de motor (LRCSCVM) y el baremo se encuentra en la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación⁸⁸.

El artículo 382 del Código Penal hace referencia a la responsabilidad civil derivada de los delitos de homicidio y lesiones cometidos por imprudencia, señalando que, cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que sea su gravedad, los jueces o Tribunales apreciarán tan solo la infracción más grave y condenarán al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado.

⁸⁸ Tal baremo para calcular la indemnización en los accidentes de circulación puede verse reflejado en la Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid núm. 254/2017 de 1 de junio de 2017 (Sección 9ª), ponente: José María Pereda Laredo; así como en la Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid núm. 192/2017 de 19 de junio de 2017 (Sección 14ª), ponente: Juan Lucas Uceda Ojeda. También he de mencionar la Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid núm. 264/2017 de 2 de junio de 2017 (Sección 13ª), ponente: José González Olleros.

En cuanto al ámbito de la reclamación de la indemnización, el perjudicado o sus herederos tienen acción directa frente al asegurador para reclamar los daños⁸⁹ sufridos (artículo 7.1 LRCSCVM), sin necesidad, por tanto, de demandar al asegurado. Antes de la reclamación judicial, el perjudicado tiene la obligación de comunicar el siniestro al asegurador, solicitando la indemnización que corresponda. El asegurador, tiene tres meses desde la recepción de la reclamación extrajudicial, para presentar una respuesta motivada, bien haciendo una oferta de indemnización, bien rechazando la indemnización. En caso de disconformidad con la oferta o la respuesta motivada, el perjudicado podrá acudir al procedimiento de mediación o a la vía jurisdiccional. Hay que tener en cuenta que desde que se llevó a cabo la despenalización de las faltas, muchos de los supuestos de siniestralidad vial por imprudencia leve se derivan a la vía civil. La posibilidad, además, de contar con el informe médico forense en los casos de reclamación extrajudicial, permitirá reducir la litigiosidad judicial en este ámbito, teniendo en cuenta que numerosas denuncias penales se interponían con la única finalidad de obtener esta prueba.

La derivación a la vía civil tras la LO 1/2015 había provocado en primer lugar, una sobrecarga de trabajo en la jurisdicción civil provocado por el aluvión de reclamaciones judiciales que antes se resolvían en sede penal y ahora colapsaban la jurisdicción civil que no contaba con el reconocimiento del médico forense que introdujera objetivización de las lesiones. En segundo lugar, obligación de los perjudicados de tener que recurrir a un médico especialista para la valoración del daño corporal para que se emitiera un informe de parte para que el juez civil tuviera un informe pericial con el que poder valorar el alcance real de las lesiones y su correspondiente indemnización. En tercer lugar, el recurso al forense extrajudicial, que había provocado la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, por la reforma operada en el RDLeg. 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, no estaba funcionando. No hay nada más que ir a las bajas estadísticas que ofrecían las intervenciones en las que se podía recurrir a la vía forense extrajudicial, ello provocado porque, si la

⁸⁹ Tal y como defiende Roca Trías E. (2016) en su obra “Derecho de daños, textos y materiales”, ed. Tirant lo Blanch, Valencia, p. 352, existen los daños corporales o los daños materiales, para los primeros se establece una responsabilidad objetiva, al margen de la culpa y se prevén dos únicas causas de exoneración, bien la culpa exclusiva del perjudicado, y la fuerza mayor. La ley añade alguna matización. En primer lugar, en los casos de contribución de la víctima a la producción del daño se reducen las indemnizaciones en atención a la culpa concurrente hasta un máximo del 75% (artículo 1.2 LRCSCVM). En Segundo lugar, la fuerza mayor que exonera es la extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. Por otro lado, los daños materiales generan la responsabilidad del artículo 1902 del Código Civil por remisión del artículo 1.1.3 LRCSCVM y por tanto, se aplica la regla general de la responsabilidad subjetiva, en la que el perjudicado que pretenda reclamar una indemnización deberá probar la negligencia del conductor.

aseguradora no realizaba la oferta motivada, ello no permitía al perjudicado acudir al forense extrajudicial. Es decir, no constaba que el perjudicado pudiera contar con un informe forense en base a la inexistencia de oferta motivada, lo que hacía que, o bien se contratara un informe pericial privado para ir al pleito civil, o el informe pericial sería de los médicos de la aseguradora cuando citaba la aseguradora ante estos al lesionado con la pretensión de incluirlo en la oferta motivada.⁹⁰

Está claro que pese a ello, el legislador había introducido la redacción del artículo 7 RDLeg. 8/2004 con reclamación del perjudicado y subsiguiente oferta pensando en que la aseguradora siempre debe presentar la oferta motivada, pero no contempló las consecuencias legales de la inexistencia de oferta, a salvo del devengo de los intereses de demora, circunstancia de que sí debe valorar la aseguradora atendiendo a cada caso concreto cuando decide no presentarle al perjudicado su oferta, ya que el devengo de los intereses de demora lo es desde el artículo 20.3 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.

Así la reforma del Código Penal que recupera en estos casos la vía penal ha sido bien recibida, por cuanto en la actualidad se derivan a la vía penal, ya desde el 3 de marzo de 2019, los accidentes de tráfico por imprudencia menos grave donde haya habido una infracción administrativa del artículo 76 RDLeg. 6/2015.

Por otro lado, la valoración de los daños corporales es uno de los problemas más complejos, ya que es competencia de los tribunales de instancia y está reservada a su prudente arbitrio, por lo que la ausencia de criterios claros llevó a una situación en la que en diferentes puntos de España se concedían indemnizaciones muy dispares por hechos esencialmente idénticos. En seguida se percibió la necesidad de introducir cierta uniformidad y la primera vez que se intentó regular fue a través de la Orden de 5 de marzo de 1991, aunque no tenía carácter vinculante sino meramente orientativo. Entre las ventajas de establecer criterios uniformes cabe destacar la certeza y seguridad jurídica, además de la reducción de la litigiosidad judicial, pues unos baremos favorecen el acuerdo extrajudicial.

La Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, que modificó la Ley de Uso y Circulación de los vehículos a motor, que en adelante

⁹⁰ En caso de disconformidad tal y como establece el artículo 7.5 del RDLeg. De 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor *“se podrán pedir informes periciales complementarios, incluso al Instituto de Medicina Legal”*. Es decir, que sólo es en ese caso de disconformidad cuando puede acudirse al forense extrajudicial con lo que ante la inexistencia de ese informe el forense no interviene, y ello dejaba al perjudicado sin este reconocimiento forense que antes de la LO 1/2015 si tenía gratuitamente y le permitía negociar con la aseguradora.

pasa a denominarse Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de vehículos a Motor, incorporó un sistema de valoración de los daños y perjuicios derivados de los accidentes causados a las personas en los accidentes de circulación en lo que se refiere al seguro obligatorio de automóviles introduciendo un sistema de baremos que recoge un sistema legal de delimitación cuantitativa del importe de las indemnizaciones exigibles.⁹¹

En seguida se plantearon dudas sobre la constitucionalidad de esos baremos, por parte de la doctrina. Sin embargo el Tribunal Constitucional ha entendido que los baremos introducidos legalmente son constitucionales porque, en primer lugar no existe vulneración del principio de igualdad (artículo 14 CE), dado que las víctimas de accidentes de los accidentes de tráfico quedan vinculadas por las cuantías fijadas en el baremo, mientras que las víctimas de cualquier otro tipo de accidentes se someten a la libre valoración del juez de si no debían ser tratadas todas del mismo modo, sin embargo el Tribunal Constitucional no garantiza igualdad de trato para todas las víctimas de los accidentes, sino que todas las víctimas de accidentes de tráfico han de recibir el mismo trato; tampoco existe vulneración del derecho a la vida y a la integridad física y moral (artículo 15 CE); en tercer lugar no existe vulneración del principio de reserva de jurisdicción, aunque los jueces tienen la exclusiva facultad de juzgar (artículo 117.3 CE), ello no significa que el legislador esté impedido de establecer criterios legales de valoración uniforme.

El sistema de valoración de los daños personales causados en accidentes de circulación está regulado actualmente en la LRCSCVM, modificada por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación. El sistema es vinculante para la valoración de los daños ocasionados por hechos de la circulación, pues *“no pueden fijarse indemnizaciones por conceptos o importes distintos de los previstos en él”* tal y como afirma el artículo 33.5 de la LRCSCVM. El baremo actual contempla indemnizaciones por causa de muerte, secuelas permanentes o no, y lesiones corporales. Y cada una de estas categorías permite reclamar por los perjuicios personales básicos, los personales particulares y los patrimoniales.

⁹¹ El cual consistía según afirma Roca Trías E. (2016) en su obra “Derecho de Daños textos” ed. Tirant lo Blanch, Valencia, p. 354, *“en unas tablas que permitían calcular la indemnización debida en caso de muerte, incapacidades permanentes o lesiones temporales, incluyendo los daños morales, pero sin pretensión de rigidez, pues tenía en cuenta determinadas circunstancias, tales como la edad de la víctima, la gravedad de las lesiones y sus consecuencias, las circunstancias económicas incluidas las que afectan a la capacidad de trabajo, la pérdida de ingresos de la víctima, las circunstancias personales y familiares, etc. Estas tablas permitían establecer una valoración lo más objetiva posible del daño, pero ajustada a la vez a las condiciones de quien lo ha sufrido”*.

Otro de los problemas surge cuando no coincide el propietario del vehículo con el conductor, siendo indeciso frente a quien exigir responsabilidad. En principio parece que la responsabilidad ha de recaer en el conductor, como causante material del daño, en aplicación de las normas generales del artículo 1902 CC. Pero en algunos casos podrá ser demandado el propietario no conductor del vehículo cuando esté vinculado con el conductor por alguna de las relaciones previstas en los artículos 1903 CC y 120.5 del Código Penal. En el caso de que el propietario haya autorizado al conductor para coger su vehículo, pero no exista relación de dependencia entre ellos, también se hará responsable al propietario, pues aun cediendo el uso retiene el control potencial del vehículo. Por último habría que analizar la conducción del vehículo sin autorización expresa o tácita del propietario que no conllevará sin más la exoneración de responsabilidad del propietario o de la compañía aseguradora, ya que el asegurador no podrá oponer frente al perjudicado la exclusión de uso ilegítimo del vehículo ajeno, o la falta de autorización del propietario, como el caso del mecánico del taller que usa el coche depositado para dar una vuelta. Cosa distinta es si el vehículo hubiera sido robado, ya que nada cabría reclamar al propietario ni a su entidad aseguradora (artículo 6 LRCSCVM).

Una vez pagada la indemnización al perjudicado, el artículo 10 de la LRCSCVM permite al asegurador repetir contra el conductor, el propietario del vehículo causante del daño y el asegurado; contra el tercero responsable de los daños; o contra el tomador del seguro o asegurado, si el conductor carece del permiso de conducir.

El Tribunal Supremo ha sentado doctrina en relación a la responsabilidad civil derivada de delitos contra la seguridad vial señalando que, el ejercicio de la acción penal y civil debe hacerse de forma simultánea, así lo hace la Sentencia del Tribunal Supremo⁹², en la cual la Sala resuelve si es obligatorio efectuar un pronunciamiento civil en relación con los daños causados cuando estos sean consecuencia de la comisión del delito contra la seguridad vial establecido en el artículo 379 del Código Penal. Al respecto, el Tribunal entiende que nos encontramos ante un delito de peligro abstracto que se puede consumir sin necesidad de que se llegue a producir un resultado lesivo, pero esto no implica que dicha acción no pueda llegar a causar un perjuicio económico a un tercero. Hay que determinar, por tanto, las consecuencias lesivas que se han generado y la jurisdicción penal deberá efectuar un pronunciamiento en relación con el resarcimiento al ser una consecuencia directa del delito. Como ya hemos mencionado, el artículo 382 del Código Penal establece que en el caso de que

⁹² Sentencia del Tribunal Supremo núm. 2276/2016 (Sala de lo penal), de 30 de mayo de 2017, ponente: Joaquín Giménez García.

se ocasionare un resultado lesivo, se condenará al resarcimiento de la responsabilidad civil. Por ello, con excepción de los casos en los que haya sido reservada la acción civil por parte del perjudicado, se ejercerán simultáneamente la acción penal y civil, recalcando que la exclusión de esta simultaneidad de ejercicio quebraría el derecho a la tutela judicial efectiva.

En la citada sentencia se hace referencia a la Circular de la Fiscalía General del Estado 10/2011, de 17 de noviembre, sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial, la cual es partidaria de que se acuerde la indemnización por los daños y perjuicios causados derivados de la comisión del delito tipificado en el artículo 379 del Código Penal, con independencia del alcance que tenga dicho daño. Señala que, derivándose la responsabilidad civil, tal y como se establece en el artículo 109 del Código Penal, del delito cometido, lo correcto sería la exigencia del resarcimiento de estos daños y perjuicios dentro del proceso penal.

Es importante destacar por último, el Consorcio de Compensación de Seguros⁹³ que indemniza dentro de los límites cuantitativos del aseguramiento obligatorio de los daños causados por un vehículo que no haya sido identificado, que no esté asegurado o que haya sido robado. También responderá en caso de que la entidad española asegurada del vehículo con establecimiento habitual en España hubiera sido declarada judicialmente en concurso.

5.- CONCLUSIONES

Finalmente, puedo decir que en este trabajo se ha delimitado la fina línea que separa la imprudencia grave, de la menos grave basándonos principalmente en la previsibilidad del daño, es decir, en la mayor o menor intensidad del conocimiento potencial de la situación de riesgo, que es el dato absolutamente fundamental que nos ayudará a determinar si la infracción del deber de cuidado ha sido mayor o menor. Además hay que tener en cuenta, el tipo de bien jurídico protegido y la utilidad social del riesgo que también conforman la norma de cuidado cuya infracción fundamenta la existencia de una conducta imprudente. Considero que el tipo de bien jurídico y la utilidad social del riesgo son elementos que se tienen en cuenta en sede de imputación objetiva y aunque son elementos a tener en cuenta a la hora de diferenciar imprudencia grave o menos grave, son criterios menores dentro de tal diferenciación.

⁹³ El Consorcio de Compensación de Seguros es una entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Economía y Hacienda, a través de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, regulado en el Real Decreto Legislativo 7/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido del Estatuto legal del Consorcio de Compensación de Seguros.

En nuestro caso, el baremo objetivo de conocimientos y capacidades necesarias para emprender la actividad peligrosa en el tráfico rodado, viene determinada por la exigencia de unas determinadas condiciones psicofísicas que, en consonancia con el factor vía factor vehículo, originen que la conducción sea relativamente segura y; unos conocimientos sobre las normas de circulación que pretenden que la conducción se desarrolle con un adecuado nivel de seguridad y fluidez. La exigencia del cuidado a un determinado individuo no puede comprender aquello que no sea aprehensible por nuestro intelecto por lo que es la previsibilidad del evento lesivo lo que, en términos cognitivos, determinará la posterior conducta necesaria para evitar la lesión, es decir, el punto clave de un conflicto de tráfico.

Por otro lado, tras delimitar la imprudencia, hemos analizado la reforma de la LO 1/2015 ha causado importantes modificaciones en el ámbito de la conducción de vehículos a motor o ciclomotor al introducir novedades en los artículos 142 y 152 del Código Penal creando la imprudencia menos grave y derivando la imprudencia leve a la vía civil. Esto ha causado una gran indefensión a las víctimas de accidentes, sin embargo ha permitido una mejor graduación de la imprudencia permitiendo en función del caso concreto y del arbitrio del juez escoger una u otra catalogación, ya que hay una gran diferencia entre la pena de prisión y la pena de multa.

También, es importante mencionar la LO 2/2019 en la cual nos hemos centrado en el análisis jurídico técnico acerca de los artículos que han sufrido modificaciones que son los artículos 142 y 152 del Código Penal; y en los artículos que han sido introducidos por esta ley, que son los artículos 142 bis, 152 bis, y 382 bis del Código Penal introduciendo en este último, el abandono del lugar del accidente. Esta LO ha sido objeto de críticas por numerosos autores alegando que se vulneraba el principio de legalidad y de seguridad jurídica, ya que el artículo 142 bis y 152 bis establecen que se podrá imponer la pena superior en dos grados si el número de fallecidos fuera muy elevado, lo cual genera una gran inseguridad jurídica al no especificar que es un gran número de fallecidos, quedando esta delimitación al arbitrio del juez o Tribunal. Además, también se criticó la no consideración del artículo 147.1 como imprudencia menos grave relegándolo al ámbito civil, el cual tras la presentación de una enmienda in voce o de corrección técnica se incluyó en el artículo 152.2 del Código Penal como imprudencia menos grave en el ámbito de las lesiones.

Un último inciso, después de haber señalado los aspectos más importantes sobre los que versa este trabajo, tenemos que hacer hincapié en el nuevo delito del artículo 382 bis, en

el cual se puede ver la clara intención del legislador de castigar a las personas que huyen del lugar donde han producido el siniestro, sin especificar que tengan que socorrer a las víctimas o llamar a emergencias, lo cual a mí me parece un grave error del legislador, ya que permanecer en el lugar del siniestro sin prestar la ayuda necesaria solo garantiza a las víctimas conocer al responsable del delito para la posterior reclamación de una indemnización; sin tutelar sin embargo, el derecho a la vida de esas personas que gracias a la ayuda sanitaria podrían sobrevivir.

En general la reforma me parece acertada, tanto por calificar legalmente los conceptos de imprudencia grave y menos grave, como por la circunstancia de que se castigue específicamente a quien abandona el lugar del accidente, y no por la vía de la omisión del deber de socorro.

6.- BIBLIOGRAFÍA

1. Armendáriz León C. (2020) “parte especial del derecho penal a través del sistema de casos” ed. Tirant lo Blanch, Valencia.
2. Cadavid Quintero A. (2005) “El incremento del riesgo como factor de atribución de resultados en la imprudencia” ed. Estudios, Colombia.
3. Castro Corredoira M. (2015) “Comentarios a la reforma del Código Penal de 2015” ed. Tirant lo Blanch, Valencia.
4. Choclán Montalvo J. A. (1998) “Deber de cuidado y delito imprudente”. ed. Bosch, Barcelona.
5. Corcoy Bidasolo M. (2007) “Homicidios y lesiones imprudentes cometidos con vehículos a motor o ciclomotor” ed. Consejo General del Poder Judicial, nº 114, Madrid.
6. Córdoba Roda J. (2013) “El conocimiento de la antijuridicidad en la teoría del delito” ed. BdeF, Argentina.
7. Delgado Sancho C. D. (2017) “Los delitos imprudentes tras la reforma de la Ley Orgánica 1/2015, especial referencia al homicidio y lesiones” ed. Aranzadi, Barcelona.
8. Díez Ripollés J. L. (2016) “Derecho Penal Español. Parte General” ed. Tirant lo Blanch, Valencia.
9. Domínguez Izquierdo E. María (2018) “Reflexiones sobre la técnica legislativa y la reforma penal de la imprudencia en supuestos de conducción de vehículos a motor”. Ed. Dykinson S. L., Jaén
10. Doval Pais A. (2016) “Homicidios y lesiones por imprudencia: evolución, nuevo régimen y límites” Revista de derecho, procesal y penitenciario, nº 119, Alicante
11. Feijóo Sanchez B. J (2001) “Resultado lesivo e imprudencia” ed. Bosch, Barcelona
12. Gómez Tomillo M. (2015) “Comentarios prácticos al Código Penal. Tomo I. Parte General. Artículos 1-137”. Ed. Aranzadi, Navarra.
13. Hortal Ibarra J. C. (2005) “Protección penal de la seguridad en el trabajo” ed. S. A. Ateriel libros, Barcelona.

14. Jiménez Lafuente (2015) “La imprudencia en el Código Penal de 2015 en materia de circulación de vehículos a motor”. Revista para el análisis del Derecho nº 58, Barcelona
15. Lanzarote Martínez P. A. (2015) “El nuevo delito de imprudencia menos grave en la reforma del Código Penal” Diario la Ley, nº 8600, Alicante.
16. Lanzarote Martínez P. A. (2019) “El nuevo delito de abandono del lugar del accidente y otras importantes novedades de la inminente reforma del Código Penal en materia de imprudencia”. Diario la Ley, nº 20, Alicante.
17. Maraver Gómez M. (2009) “El principio de confianza en el derecho penal. Un estudio sobre la aplicación del principio de autorresponsabilidad en la teoría de la imputación objetiva”. Ed. Civitas, Madrid.
18. Martín Uclés F. (2003) “Aspectos jurídicos y policiales de la alcoholemia”. Ed. Tirant lo Blanch, Valencia.
19. Muñoz Conde, F. (2015) “Derecho penal. Parte especial”. Ed. Tirant lo Blanch, Valencia
20. Olaizola Nogales I. (2010) “Delitos contra los derechos de los trabajadores y su relación con los resultados lesivos” Revista para el Análisis del Derecho, nº 2, Barcelona
21. Olmedo Cardenete, M. (2002) “Aspectos prácticos de los delitos contra la seguridad del tráfico tipificados en los arts. 379 y 380 del Código Penal”. Revista electrónica de Ciencia Penal y Criminología, nº 4, Granada.
22. Paredes Castañón J. M. (1995) “El riesgo permitido” ed. Ministerio de justicia. Secretaría General Técnica. Centro de publicaciones, España.
23. Peñaranda Ramos E. (2005) “Fases en el desarrollo de la vida y grados de su protección. A propósito del tratamiento jurídico-penal del diagnóstico preimplantatorio”, LH- Rodríguez Mourullo, Revista de derecho penal y criminología, nº 11, Madrid.
24. Quintero Olivares G. (2016) “Comentarios a la parte especial del derecho penal” ed. Thomson Aranzadi, Navarra.
25. Roca Trías E. (2016) “Derecho de Daños textos y materiales” ed. Tirant lo Blanch, Valencia.
26. Roma Valdés A. (2015) “Código Penal Comentado” ed. Bosch, Barcelona.
27. Roxin C. (1962) “Infracción del deber y resultado en los delitos imprudentes” ed. Reus, Madrid, citado por Alfonso Cadavid Quintero en su obra “El

incremento del riesgo como factor de atribución de resultados en la imprudencia” ed. Estudios, Colombia.

28. Trapero Barreales M. A. (2019) “Comentario urgente sobre la reforma penal y vial y otros aspectos controvertidos” revista de Ciencia Penal y Criminología, nº 21, León
29. Vázquez Iruzubietta C. (2010) “Comentarios al Código Penal: actualizado por la LO 5/2010, de 22 de junio” ed. La Ley-actualidad, Madrid.
30. Vicente Martínez R. (2009) “Seguridad Vial y Derecho Penal. En especial el homicidio imprudente con vehículos a motor”, revista de derecho penal y seguridad vial, nº 1, Castilla la Mancha.

JURISPRUDENCIA:

- Autos de la Audiencia Provincial de Alicante (Sección 1ª) núm. 619/2016, de 15 de septiembre, ponente: Vicente Magro Servet
- Autos de la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 1ª), núm. 156/2017, de 23 de febrero, ponente: Vicente Magro Servet.
- Sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña núm. 102/2017, de 23 de marzo de 2018. Ponente: Salvador Pedro, Sanz Crego.
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Alicante núm. 135/2019 (Sección 2ª), de 8 de abril de 2019, ponente: Julio José Úbeda de los Cobos.
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Badajoz (Sección 3ª), de 18 de diciembre de 2018, ponente: Luis Romualdo Hernández Díaz-ambrona.
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Cáceres núm. 115/2018 (Sección 2ª), de 9 de abril de 2018. Ponente: José Antonio Patrocinio Polo.
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Ceuta núm. 11/2018 (Sección 6ª) de 6 de febrero de 2018. Ponente: Emilio José Martín Salinas.
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Guadalajara núm. 1/2019 de 11 de abril de 2019. Ponente: Isabel Serrano Frías.
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Huesca núm. 49/2004 (Sección Primera), de 8 de marzo. Ponente. Ilmo. Sr. D. José Tomás García Castillo.
- Sentencia de la Audiencia Provincial de León, núm. 142/2020 de 27 de abril de 2020, ponente: Manuel Ángel Peñín del Palacio.
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid núm. 192/2017 de 19 de junio de 2017 (Sección 14ª), ponente: Juan Lucas Uceda Ojeda.

- Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid núm. 254/2017 de 1 de junio de 2017 (Sección 9ª), ponente: José María Pereda Laredo.
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid núm. 264/2017 de 2 de junio de 2017 (Sección 13ª), ponente: José González Olleros.
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid núm. 778/2018 (Sección 16º), de 16 de noviembre de 2018. Ponente: Javier Mariano Ballesteros Martín.
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Murcia (sección 5ª), de 14 de mayo de 2014, ponente: Rafael Ruiz Giménez
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Ourense (sección 2ª), de 26 de junio de 2018, ponente: Ana María del Carmen Blanco Arce.
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra (sección 5ª), de 13 de junio de 2019, ponente: José Ramón Sánchez Herrero.
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra núm. 1/2010, de 22 de abril de 2010. Ponente: María Mercedes Pérez Martín-Esperanza
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra núm. 135/2020 de 7 de octubre de 2020, ponente: María del Rosario Cimadevila Cea.
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Tenerife (Sección 2ª) núm. 127/2017, de 23 de marzo. Ponente: Esther Nereida García Alonso.
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Valladolid núm. 327/2020, ponente: Ángel Santiago Martínez García.
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Valladolid núm. 48/2017, 17 de febrero de 2017. Ponente: Juan Miguel Donis Carracedo.
- Sentencia del Juzgado de lo Penal núm. 131/2019 (Sección 1), de 4 de febrero de 2020. Ponente: Beatriz Miranda Verdú.
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Extremadura núm. 3/2015 de 19 de marzo de 2015. Ponente: Raimundo Prado Bernabeu
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Extremadura núm. 4/2017 (Sección 1ª), de 5 de julio de 2017. Ponente: Manuela Eslava Rodríguez.
- Sentencia del Tribunal Supremo (Sección 2ª), de 23 de abril de 1992. Ponente: Enrique Bacigalupo Zapater.
- Sentencia del Tribunal Supremo núm. 1089/2009 de 27 de octubre. Ponente: Agustín Jorge Barreiro.
- Sentencia del Tribunal Supremo núm. 1150/2000 (Sala de lo Penal) de 10 de octubre de 2000. RF 2000/8764.

- Sentencia del Tribunal Supremo núm. 133/2013 (Sección 1ª) de 6 de febrero de 2013. Ponente: Antonio del Moral García.
- Sentencia del Tribunal Supremo núm. 1920/2001 (Sala de lo Penal), de 26 de Octubre. Ponente: Excmo. Sr. D. Gregorio García Ancos.
- Sentencia del Tribunal Supremo núm. 2276/2016 (Sala de lo penal), de 30 de mayo de 2017, ponente: Joaquín Giménez García.
- Sentencia del Tribunal Supremo núm. 292/2001 de 27 de febrero. Ponente: José Jiménez Villarejo.
- Sentencia del Tribunal supremo núm. 729/2013 (Sala de lo Penal) de 7 de octubre de 2013. Ponente: Perfecto Agustín Andrés Ibáñez.
- Sentencia del Tribunal Supremo núm. 805/2017 (Sala 1ª), de 11 de diciembre. Ponente: Julián Sánchez Melgar.
- Sentencia del Tribunal Supremo núm. 88/2010 de 19 de enero de 2010. Ponente: Siro Francisco García Pérez.

DICTAMENES:

- Dictamen 2/2016 p. 64, 21 y 25.
- Dictamen 2/2016 p. 65.
- Dictamen 2/2016 pp. 23 y 24.