

# Comentario urgente sobre la reforma penal vial y otros aspectos controvertidos\*

**María A. Trapero Barreales**

*Profesora Titular (acr. Catedrática) de Derecho Penal. Universidad de León*

---

TRAPERO BARREALES, María A. Comentario urgente sobre la reforma penal vial y otros aspectos controvertidos. *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*. 2019, núm. 21-11, pp. 1-61.  
<http://criminet.ugr.es/recpc/21/recpc21-11.pdf>

RESUMEN: La reforma penal relacionada fundamentalmente con la seguridad vial merece una valoración crítica, en todos y cada uno de los objetivos expresamente declarados en el Preámbulo. Las definiciones de imprudencia, grave y menos grave, que son parciales, pues van referidas a los homicidios y lesiones imprudentes que resulten de la conducción de vehículos a motor, desde el punto de vista teórico son innecesarias, en su aplicación práctica inútiles, a no ser que se quiera prescindir de la elaborada teoría jurídica del delito. Se introduce una nueva figura delictiva, el delito de fuga, carente de un bien jurídico merecedor de protección penal. Se incluyen dos modalidades concursales en el ámbito de los delitos de homicidio y lesiones cometidos con imprudencia grave, de difícil interpretación, cuestionándose su compatibilidad con el principio de legalidad, y, en su aplicación más extensa, son cuestionables por permitir alcanzar penas que resultan desproporcionadas. Finalmente, la retipificación de las lesiones del art. 147.1 CP cometidas con imprudencia menos grave es una prueba más de la ausencia de una propuesta de política criminal racional y reflexiva.

PALABRAS CLAVE: imprudencia grave, imprudencia menos grave, notoria gravedad, pluralidad de víctimas, delito de fuga.

TITLE: **Urgent comment on the road traffic penal reform and other controversial aspects**

ABSTRACT: The criminal reform related fundamentally to road traffic safety deserves a critical assessment in each and every one of the objectives expressly declared in the Preamble. The definitions of recklessness/negligence, serious and less serious, which are partial, since they refer to the reckless/negligent homicides and injuries resulting from the driving of motor vehicles, are, from the theoretical point of view unnecessary and in their practical application useless, unless the well-developed legal theory of crime is disregarded. A new criminal offence is introduced, the crime of escape, lacking in a legal protected interest deserving of criminal protection. Two types of concurrent forms are included in the scope of crimes of homicide and injury committed with serious recklessness/negligence, which are difficult to interpret. Their compatibility with the principle of legality is questioned and, in their wider understanding, they are questionable for allowing to reach punishment that are disproportionate. Finally, the repenalization of the injuries of the article 147.1 of the Spanish Penal Code committed with less serious recklessness/negligence is another evidence of the lack of a rational and reflective criminal policy proposal.

KEYWORDS: serious recklessness/negligence, less serious recklessness/negligence, notorious severity, plurality of victims, crime of escape.

Fecha de publicación: 11 julio 2019

Contacto: [matrab@unileon.es](mailto:matrab@unileon.es)

*SUMARIO: I. Introducción. II. La justificación de la reforma. III. Ampliación de la tipificación de la imprudencia menos grave. IV. Definición de imprudencia grave y menos grave. V. Modificaciones en materia de concursos. 1. El cambio en el art. 382 CP. 2. Los nuevos arts. 142 bis y 152 bis CP: reglas concursales específicas o incriminación del crimen culpae.- VI. El delito de fuga. Bibliografía.*

---

\* Este trabajo se enmarca en el Proyecto de investigación DER2016-76715-R (MINECO) y en las tareas de investigación de la UIC 166 de Castilla y León; en ambos casos el investigador principal y director es el Prof. Dr. Dres. h. c. Miguel Díaz y García Conlledo.

*Número ORCID de la investigadora: 0000-0002-3259-2077.*

*Abreviaturas:* AAP: Auto Audiencia Provincial; ADPCP: Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales (citada por año); art./s: artículo/s; BOCG: Boletín Oficial de las Cortes Generales; coord./s: coordinador/res; CP: Código Penal; CPA: Código Penal Anterior (de 1944/1973); CPC: Cuadernos de Política Criminal (citada por número y año); DGT: Dirección General de Tráfico; dir./s: director/es; DP: Derecho Penal; EDJ: Estudios de Derecho Judicial (citado por número y año); DPCir: Derecho Penal de la Circulación; FGE: Fiscalía General del Estado; hrsg: herausgeben; LK StGB: Leipziger Kommentar Strafgesetzbuch; LL: Revista Jurídica La Ley (citada por número y año); LLP: La Ley Penal (revista citada por número y año); LO: Ley Orgánica; MF: Ministerio Fiscal; MFCCGPJ: Manual de Formación Continuada del Consejo General del Poder Judicial (citado por número y año); n: nota; NK StGB: Nomos Kommentar Strafgesetzbuch; núm: número; op. cit.: obra citada, p., pp.: página/s; PE: parte especial; PG: parte general; RDL: Real Decreto Legislativo; RDPP: Revista de Derecho y Proceso Penal (citada por número y año); RECPC: Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología (citada por número y año); RED: Revista de Derecho, Empresa y Sociedad (citada por número y año); REJ: Revista de Estudios de la Justicia (citada por número y año); s.ss.: siguiente/s; SAP: Sentencia de la Audiencia Provincial; SK StGB: Systematischer Kommentar zum Strafgesetzbuch; StGB: Strafgesetzbuch (Código Penal alemán); STS, SSTS: Sentencia/s del Tribunal Supremo; TS: Tribunal Supremo; v.: véase.

## 1. Introducción

Una vez más, la preocupación por la reducción de la siniestralidad vial ha dado lugar a una nueva reforma del CP, en la misma línea punitivista que ha orientado la política criminal desde hace décadas.

Los cambios operados con la LO 2/2019, de 1 de marzo, se materializan en tres aspectos diferentes: en la incriminación de delitos de homicidio y lesiones imprudentes, en dos cláusulas concursales y en la tipificación del delito de abandono del lugar del siniestro. En particular, tales cambios se reflejan de la siguiente manera. En primer lugar, se amplía la tipificación de la imprudencia menos grave en los delitos de lesiones: hasta ahora se castigaba penalmente la comisión de lesiones de los arts. 149 y 150 CP si el sujeto cometía una imprudencia menos grave. Ahora se tipifica la comisión de las lesiones de los arts. 147.1, 149 y 150 CP con imprudencia menos grave. Además, se introduce una definición de imprudencia grave y menos grave en los delitos de homicidio y de lesiones imprudentes derivados de la conducción de vehículos a motor o ciclomotores. En segundo lugar, se crean dos cláusulas concursales (esta es al menos la exégesis que se va a proponer) para el caso de que se produzcan varios resultados lesivos de homicidio y de lesiones consecuencia de la comisión de una conducta imprudente, cuando se trate de una imprudencia grave. En este caso las reglas concursales exceden de la pretensión de

la reforma, pues su ámbito de aplicación no se circunscribe a los resultados lesivos derivados de la conducción de vehículos a motor o ciclomotores<sup>1</sup>. Ambas cláusulas resultan aplicables cuando el hecho revista notoria gravedad, la primera, cuando se causen varios resultados lesivos, de homicidio o de homicidio y lesiones graves de las subsumibles en los arts. 149 y 150 CP, la segunda, cuando se cause un número elevado de resultados lesivos, de homicidios o de lesiones. A la vez, se modifica la cláusula concursal del art. 382 CP, no para suprimirla (como inicialmente se había planteado, a la vista de la tramitación de la que ha acabado siendo LO 2/2019), sino para prever la imposición de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotores cuando el concurso ha de plantearse en relación con el delito de conducción con manifiesto desprecio hacia la vida de los demás. Y, en tercer lugar, como ya se ha indicado, se ha propuesto la tipificación de un nuevo delito, denominado delito de fuga o delito de abandono del lugar del siniestro.

## II. La justificación de la reforma

Resultan muy ilustrativas las palabras plasmadas en el Preámbulo de la LO 2/2019 pues evidencian claramente el sentido y objetivo de la reforma. En efecto, se afirma lo siguiente: “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”<sup>2</sup>. Se sigue justificando la reforma (segundo párrafo) señalando que “se garantiza la mayor sanción para determinadas conductas particularmente graves con resultado de muerte, en particular cuando el conductor (...) conduzca bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas o exceso de velocidad”. Con ello se reconoce 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”.

Se declara expresamente que uno de los ejes de la reforma es el incremento punitivo, traducido en la introducción de los arts. 142 bis y 152 bis CP (además del

<sup>1</sup> Como se va a explicar a continuación, la justificación de la reforma se centra expresamente en la preocupación por el incremento de “accidentes” causados en la conducción de vehículos a motor y ciclomotores y que afectan a ciclistas y peatones. Pero, a la vista de la redacción de los arts. 142 bis y 152 bis CP, su ámbito de aplicación no se ha limitado a este ámbito de la conducción de vehículos, sino que se van a aplicar con carácter general. Ello es así porque en su redacción se hace una remisión expresa al apartado 1 de los arts. 142 y 152 CP, por tanto, a los delitos de homicidio y lesiones cometidos con imprudencia grave, sea cual sea el ámbito de actividad en el que se comete tal comportamiento imprudente.

<sup>2</sup> Pone en duda esta justificación basada en el incremento de siniestros viales LANZAROTE MARTÍNEZ, “El nuevo delito de abandono del lugar del accidente y otras importantes novedades de la inminente reforma del Código Penal en materia de imprudencia”, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, pp. 2 s., 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 involucradas 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.

cambio operado en el art. 382 CP), si bien se conecta dicho efecto agravatorio con las conductas particularmente graves realizadas en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores, pero, como se ha comentado anteriormente, la redacción dada a los citados preceptos no se circunscribe a la producción de varios o en número elevado de resultados lesivos en el ámbito de la conducción de vehículos a motor o ciclomotores.

En cuanto a la justificación de la tipificación del delito de fuga del lugar del accidente, se afirma que se quiere sancionar “la maldad intrínseca en el abandono de quien sabe que deja atrás a alguien que pudiera estar lesionado o incluso fallecido, la falta de solidaridad con las víctimas, (...) y las legítimas expectativas de los peatones, ciclistas o conductores de cualquier vehículo a motor o ciclomotor, de ser atendidos en caso de accidente de tráfico”. Se aclara que en esta tipificación se ha de evitar que se produzca un concurso de normas con el delito de omisión del deber de socorro, con la mención expresa del principio de subsidiariedad en la redacción del delito de fuga respecto del segundo delito omisivo.

Veamos a continuación de qué manera se han plasmado en el texto punitivo los cambios enumerados hasta ahora.

### **III. Ampliación de la tipificación de la imprudencia menos grave**

Tras la reforma operada por la LO 1/2015, de 30 de marzo, se modifica la clasificación penal de la imprudencia, de grave y leve a grave y menos grave. Este cambio se acompaña de la derogación del Libro III, de las faltas, con la reconversión de algunas de las antiguas faltas en delitos leves. Así, en el antiguo art. 621 se castigaba al que por imprudencia grave causare lesiones del art. 147.2 (esto es, lesiones de menor gravedad que requieren para su sanidad tratamiento médico, lesiones que, tras la reforma de 2015, se encuentran englobadas en el actual art. 147.1), y al que por imprudencia leve causara la muerte de otra persona o causara una lesión constitutiva de delito, esto es, cualquiera de las lesiones de los arts. 147 a 150 CP. Tras la reforma de 2015, se castiga el homicidio cometido por imprudencia grave o menos grave (art. 142 CP); en las lesiones, se castigan las lesiones de los arts. 147.1, 149 y 150 CP cometidas con imprudencia grave y las lesiones de los arts. 149 y 150 CP cometidas con imprudencia menos grave.

La reforma de 2019 amplía la tipificación penal para castigar también al que cometa lesiones del art. 147.1 CP por imprudencia menos grave<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> En la Proposición de LO publicada el 30 de junio de 2017 (BOCG, Congreso de los Diputados, XII Legislatura, Serie B, núm. 142-1) no se preveía la modificación de la tipificación de los delitos de lesiones imprudentes. Será en el Dictamen de la Comisión de Justicia cuando se proponga la reforma del art. 152.2, en el sentido que finalmente ha sido aprobado y que se comenta en el texto (v. BOCG, Congreso de los Diputados, XII Legislatura, Serie B, núm. 142-6, 26 de noviembre de 2018). Valoran positivamente la reforma de 2019 en este punto, MAGRO SERVET, “El nuevo delito de fuga del art. 382 bis CP en la siniestralidad vial”, *LL núm. 9346*, 28 de enero de 2019, pp. 1 s.; “¿Cómo se van a tramitar ahora las reclamaciones por accidente de tráfico en la vía

Ya en la tramitación de la que ha acabado siendo la reforma de 2015 se elevaron voces críticas a la despenalización del homicidio y las lesiones constitutivas de delito cometidas con imprudencia leve (modalidad imprudente típica penalmente hasta esta reforma) y la falta de tipificación de las lesiones básicas constitutivas de delito del art. 147.1 cometidas por imprudencia menos grave, de manera muy particular las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico, impulsoras de la última reforma, pues no todas las antiguas faltas imprudentes iban a pasar a ser consideradas como delitos leves o, en su caso, como delitos menos graves<sup>4</sup>.

Como se ha destacado ya, el efecto inmediato de la reforma de 2015 ha sido la menor protección penal de la vida e integridad personales frente a conductas imprudentes, una tesis que se opone a la postura doctrinal mayoritaria<sup>5</sup>. Además, en el ámbito con más incidencia práctica, el de los resultados lesivos relacionados con la

penal?”, *LL núm. 9370*, 5 de marzo de 2019, p. 2. De otra opinión, RODRÍGUEZ LAINZ, “Los nuevos delitos leves de imprudencia menos grave en materia de tráfico: aspectos sustantivos y procesales”, *LL núm. 9392*, 8 de abril de 2019, pp. 26 s., criticando, además, la opción legal de castigar con la misma pena las lesiones imprudentes subsumibles tanto en el art. 147.1 como en los arts. 149 y 150 CP, cuando los efectos lesivos son tan dispares; CASTRO MORENO, “Comentario crítico a la LO 2/2019, de 1 de marzo, de reforma del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor y ciclomotores: nuevo delito de abandono del lugar del accidente”, *LLP 138* (2019), pp. 12.

<sup>4</sup> Sobre ello v., entre otros, CASTRO CORREDOIRA/GUINARTE CABADA, “La reforma de los delitos de lesiones (arts. 147, 152 y 156 CP)”, en: GONZÁLEZ CUSSAC (dir.)/GÓRRIZ ROYO/MATALLÍN EVANGELIO (coords.), *Comentarios a la reforma del Código Penal de 2015*, 2ª, Tirant lo Blanch, Valencia, 2015, p. 499; DOVAL PAIS, “El nuevo régimen penal de las imprudencias menos graves y leves”, en: QUINTERO OLIVARES (dir.), *Comentario a la reforma penal de 2015*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2015, pp. 336 s. De otra opinión, VARGAS CABRERA, *Comparecencia en relación con la proposición de LO de reforma del CP en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores y sanción del abandono del lugar del accidente*, Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, Comisiones, XII Legislatura, núm. 439, 21 de febrero de 2018, pp. 23, 27; RODRÍGUEZ LAINZ, *LL núm. 9392*, 8 de abril de 2019, p. 26, rechazando la opción legislativa de reformar el art. 152.2 CP para introducir la relevancia penal de las lesiones del art. 147.1 cometidas con imprudencia menos grave. BASTIDA FREIJEDO, *Comparecencia en relación con la proposición de LO de reforma del CP en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores y sanción del abandono del lugar del accidente*, Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, Comisiones, XII Legislatura, núm. 376, 22 de noviembre de 2017, p. 2, reclama la reintroducción en el CP de los delitos de homicidio cometidos por imprudencia leve.

<sup>5</sup> V., para más detalles, FERNÁNDEZ HERNÁNDEZ/OLLOQUIEGUI SUCUNZA, “Homicidio por imprudencia leve”, en: ÁLVAREZ GARCÍA (dir.)/DOPICO GÓMEZ-ALLER (coord.), *Estudio crítico sobre el Anteproyecto de reforma penal de 2012*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2013, p. 88; BOLDOVA PASAMAR, “La desaparición de las faltas en el proyecto de reforma de Código Penal de 2013”, *RECPC 16-12* (2014), pp. 5 s., 16; DOVAL PAIS, en: QUINTERO OLIVARES (dir.), *Comentario reforma penal 2015*, 2015, pp. 338 s. y n. 17, 341 ss., con referencias doctrinales críticas a esta opción despenalizadora en este ámbito; FERNÁNDEZ HERNÁNDEZ, “Supresión de las faltas y creación de delitos leves”, en: GONZÁLEZ CUSSAC (dir.)/GÓRRIZ ROYO/MATALLÍN EVANGELIO (coords.), *Comentarios reforma CP 2015*, 2ª, 2015, pp. 55 s., 57; FARALDO CABANA, *Los delitos leves. Causas y consecuencias de la desaparición de las faltas*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2016, p. 46. Valorando positivamente la opción legislativa de eliminar la imprudencia leve del CP, SUÁREZ-MIRA RODRÍGUEZ, “Del homicidio y sus formas (arts. 138 ss)”, en: GONZÁLEZ CUSSAC (dir.)/GÓRRIZ ROYO/MATALLÍN EVANGELIO (coords.), *Comentarios reforma CP 2015*, 2ª, 2015, p. 486; DE VICENTE MARTÍNEZ, *Siniestralidad vial, delitos imprudentes y fuga*, Reus, Madrid, 2019, pp. 43 ss. Por su parte, LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, p. 13, advierte que la desprotección de las víctimas y afectados por los siniestros viales no se puede atribuir solo a la reforma penal de 2015, también ha influido el cambio legislativo operado con 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, ya que introduce limitaciones importantes para que la víctima obtenga un rápido resarcimiento del perjuicio que ha sufrido, en particular en el caso de lesiones temporales.

seguridad vial, ha generado el efecto de desprotección (penal) de las víctimas, por quedar fuera del ámbito penal la respuesta punitiva y sancionatoria, con las implicaciones procedimentales que ello conlleva, pasando el tanto de culpa a ser objeto de respuesta por la vía civil, lo que implica una posición desigual claramente de las víctimas y perjudicados<sup>6</sup>.

En el fondo de la controversia está la diferencia en el tratamiento procesal de la víctima de la siniestralidad vial dependiendo de si se acude a la vía civil o a la vía penal; si ello es así, se está prescindiendo del argumento centrado en la importancia del bien jurídico que se ve afectado por la actuación imprudente, y, desde esta perspectiva, lo que habría de cuestionarse no es si se ajusta a los principios limitadores de la potestad punitiva del Estado la incriminación más amplia o más restrictiva de conductas imprudentes que lesionan bienes jurídicos esenciales, como la vida o la integridad física y la salud, sino si se puede reformular algún procedimiento especial en caso de que se produzcan estos resultados lesivos, en el ámbito vial o con carácter general, con particularidades semejantes o idénticas a las que se ofrecen por el Derecho Procesal Penal<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> V., más ampliamente, DOVAL PAIS, en: QUINTERO OLIVARES (dir.), *Comentario reforma penal 2015*, 2015, pp. 342 s.; FERNÁNDEZ HERNÁNDEZ, en: GONZÁLEZ CUSSAC (dir.)/GÓRRIZ ROYO/MATALLÍN EVANGELIO (coords.), *Comentarios reforma CP 2015*, 2ª, 2015, p. 56; FARALDO CABANA, *Delitos leves*, 2016, pp. 47 ss.; GONZÁLEZ RUS, “La supresión del Libro III y los delitos leves”, en: MORILLAS CUEVA (dir.), *Estudios sobre el Código Penal reformado (Leyes Orgánicas 1/2015 y 2/2015)*, Dykinson, Madrid, 2015, pp. 25, 37 s., 41; MAGRO SERVET, “La inminente reforma penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor”, *LL núm. 9304*, 22 de noviembre de 2018, pp. 5, 6; *LL núm. 9370*, 5 de marzo de 2019, p. 3; DE VICENTE MARTÍNEZ, *Siniestralidad vial*, 2019, pp. 49 s.

<sup>7</sup> Sobre este particular, LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, p. 13, señala que una mayor y más eficaz protección de las víctimas se puede alcanzar modificando las normas reguladoras de las indemnizaciones por daño personal, por ejemplo, simplificando los requisitos para la reclamación civil, facilitando el acceso al informe médico forense o modificando la regulación del auto de cuantía máxima, entre otras medidas. También VARGAS CABRERA, *Comparecencia en relación con la proposición de LO de reforma del CP en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores y sanción del abandono del lugar del accidente*, Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, Comisiones, XII Legislatura, núm. 439, 21 de febrero de 2018, pp. 27 s., reclama un cambio a través de un procedimiento civil simplificado para dar respuesta satisfactoria a las víctimas. Otras propuestas son las planteadas, entre otros, por PALLÍN IBÁÑEZ, *El impacto de las últimas reformas legales en la delincuencia vial en España. Especial referencia a la LO 1/2015 y su nueva clasificación de la imprudencia*, Aranzadi Thomson Reuters, Cizur Menor (Navarra), 2018, pp. 202 s., abogando por la reforma de la ley de asistencia jurídica gratuita para incluir entre los beneficiarios a las víctimas de accidentes de tráfico o, en segundo lugar, que se establezca un juicio verbal específico para las reclamaciones civiles de daños personales que tengan origen en un accidente de tráfico. Sobre la reforma de 2019, recuperando la tipificación penal de las lesiones del art. 147.1 causadas con imprudencia menos grave, RODRÍGUEZ LAINZ, *LL núm. 9392*, 8 de abril de 2019, pp. 5 s., 36, afirma que no existe una necesidad política criminal de incidir sobre este tipo de conductas imprudentes, ni tampoco de dar respuesta a un clamor social para rebajar el listón de lo penalmente relevante, sino que la tipificación penal es la respuesta al fracaso del nuevo sistema de resarcimiento basado en la tramitación de expedientes de siniestro por las compañías aseguradoras. Concluyendo que, ante la incapacidad del legislador de reaccionar dentro del ámbito de la responsabilidad civil, “la mejor solución que se le ha ocurrido ha sido la de volver a saturar a los juzgados de instrucción con la tediosa labor de tener que tramitar aquello que las aseguradoras no pudieron o quisieron asumir con la celeridad y eficacia que les era legalmente exigible”. En definitiva, este autor también es partidario de la reforma procedimental para la tramitación de los siniestros viales en lugar de la reforma penal aprobada mediante LO 2/2019. También FRÍAS MARTÍNEZ, “Novedades en el Código Penal, Ley Orgánica 2/19 de 1 de marzo. Imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores y sanción del

La reforma de 2019 soluciona en parte las críticas vertidas sobre la regulación acabada de explicar, pues se tipifica penalmente las lesiones que requieren tratamiento médico para su sanación cuando sean imputables a la imprudencia menos grave. Pero, si se acepta que tras la reforma de 2015, cambio que se mantiene en la actual de 2019, en materia de imprudencia es posible distinguir hasta cuatro grados, grave, menos grave, leve, levísima, en tal caso no se da solución completa a las demandas de reforzamiento de la protección de la vida e integridad física y salud, para el caso de que tal opción estuviera completamente justificada (por ser ajustada a todos los principios limitadores del *ius puniendi*, no solo al de lesividad o exclusiva protección de bienes jurídicos) pues siguen quedando fuera del ámbito penal los supuestos en los que la afectación a tales bienes jurídicos son imputables a la imprudencia leve (y, por supuesto, a la levísima, lo que no es objeto de crítica)<sup>8</sup>.

#### IV. Definición de imprudencia grave y menos grave

En la reforma 2019<sup>9</sup> se presentan dos definiciones de imprudencia grave aplicables a los delitos de homicidio y lesiones imprudentes cuando se cometan utilizando<sup>10</sup> vehículo a motor o ciclomotores<sup>11</sup>: la primera aparece en los arts. 142.1 segundo inciso del párrafo segundo y 152.1 segundo inciso del párrafo segundo CP:

abandono del lugar del accidente”, *Tráfico y Seguridad Vial 237* (2019), p. 4, refiriéndose a la decisión de reintroducir o no la imprudencia leve en el CP, afirma que la solución al problema de dar adecuada respuesta a las víctimas no es la tipificación penal, sino que la solución ha de estar en la legislación procesal civil.

<sup>8</sup> Así, durante la tramitación parlamentaria de la que ha acabado siendo LO 2/2019, en la comparecencia del Presidente de la Real Federación Española de Ciclismo, el Sr. LÓPEZ CERRÓN, se reclamaba la vuelta al CP de la imprudencia en cualquiera de sus grados con resultado de lesiones o muerte. De manera específica se ha exigido la tipificación de las lesiones del art. 147.1 CP cometidas imprudentemente, cuando esta no sea grave (*Diario de Sesiones del Congreso, Comisiones, XII Legislatura, núm. 439, 21 de febrero de 2018, pp. 3, 4*). Esta última reclamación sí ha sido atendida. Para LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, pp. 12 s., la reforma de 2019, desde su doble perspectiva, con la definición auténtica de imprudencia menos grave y la extensión de la tipicidad penal a las lesiones del art. 147.1 CP ha supuesto el regreso al ámbito del proceso penal de la mayor parte de los siniestros viales y con ello la vuelta a la situación anterior a la reforma de 2015. La única vía para que no se llegue a esta situación, por las consecuencias que ello supone de sobrecarga de los tribunales penales, es que genere una interpretación hiperrestrictiva del concepto de imprudencia menos grave, lo que resulta en parte dificultado por la inclusión de la definición auténtica de esta clase de imprudencia en los arts. 142.2 y 152.2 CP (p. 13).

<sup>9</sup> En los primeros textos de la que ha acabado siendo 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 el homicidio y lesiones imprudentes: “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 de vehículos o Motor y Seguridad Vial./- La relevancia del riesgo creado en el contexto concreto en el que se lleva a cabo la conducta peligrosa”. Sobre la interpretación de esta propuesta regulativa, v. SIERRA LÓPEZ, “Homicidio y asesinato: las modificaciones previstas en las últimas reformas legislativas (El proyecto de reforma del Código Penal de 20 de septiembre de 2013)”, *RDPP 33* (2014), pp. 149 s. Para LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, p. 11, esta propuesta regulativa de la imprudencia grave era mejor técnicamente que la que se ha plasmado finalmente en los arts. 142 y 152 CP.

<sup>10</sup> RODRÍGUEZ LAINZ, *LL núm. 9392*, 8 de abril de 2019, pp. 10 ss., se plantea el interesante aspecto del

“A los efectos de este apartado, se reputará en todo caso como imprudencia grave la conducción en la que la concurrencia de alguna de las circunstancias previstas en el artículo 379 determinara la producción del hecho”<sup>12</sup>.

La segunda se plantea para delimitar el concepto de imprudencia menos grave, en los arts. 142.2 segundo inciso del párrafo segundo y 152.2 segundo inciso del párrafo segundo CP:

“Se reputará imprudencia menos grave, cuando no sea calificada de grave...”

Como se ha mencionado, también se introduce una definición auténtica de imprudencia menos grave<sup>13</sup> aplicable a los delitos de homicidio y lesiones imprudentes cuando se cometan utilizando vehículo a motor o ciclomotores, en los arts. 142.2 segundo inciso del párrafo segundo y 152.2 segundo inciso del párrafo segundo CP:

“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 Tribunal”.

Varias son las observaciones y comentarios que surgen a la vista de estas definiciones de imprudencia.

Con carácter previo resulta oportuno hacer las siguientes consideraciones gene-

significado de este verbo utilizar, que va a tener consecuencias, no solo para la imposición de la pena de privación del derecho a conducir, sino sobre todo para la aplicación de la definición auténtica de imprudencia grave y menos grave en la utilización de dicho instrumento. Advierte este autor la distinta redacción empleada en este lugar, recurriendo al verbo utilizar vehículo a motor, y la redacción de los delitos contra la seguridad vial de los arts. 379 y ss. CP, en los que se recurre al verbo conducir.

<sup>11</sup> 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 arts. 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 que se van a comentar en el texto, en los arts. 142.1 y 2 y 152.1 y 2 (BOCG, Congreso de los Diputados, XII Legislatura, Serie B, núm. 142-5, 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, 26 de noviembre de 2018).

<sup>12</sup> Se proponía otra definición en las Enmiendas núm. 10 y 11 del Grupo Parlamentario Ciudadanos a los arts. 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 art. 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 art. 379, se causare la muerte de otro”. Tal redacción aparecía en la propuesta de reforma del art. 142.1 segundo párrafo y también en el art. 152.1 segundo párrafo (también aquí se alude al resultado de muerte, se supone que por error. Sobre estas enmiendas v. BOCG, Congreso de los Diputados, XII Legislatura, Serie B, núm. 142-4, 21 de marzo de 2018).

<sup>13</sup> 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. Será en el Informe de la Ponencia sobre esta Proposición de LO donde aparezca la definición de imprudencia menos grave que se comenta en el texto, en los arts. 142.1 y 2 y 152.1 y 2, propuesta que se mantiene en el Dictamen de la Comisión de Justicia (BOCG, Congreso de los Diputados, XII Legislatura, Serie B, núm. 142-5, 22 y 26 de noviembre de 2018 respectivamente).



rales. Responde a la tradición de nuestros CP tipificar distintas clases de imprudencia, pero sin proponer una definición de las mismas. Centrando la atención en el CPA, la distinción se planteaba entre la imprudencia temeraria y la imprudencia simple, con o sin infracción de reglamentos, a través de la regulación de cláusulas generales de incriminación de la imprudencia, lo que generaba la duda de si se estaba optando por un sistema de *crimen culpae* o *crimina culposa* (arts. 565, 586 bis y 600 CP 1944/1973).

Será a partir del CP 1995 cuando esta terminología es sustituida por la doble clasificación de imprudencia grave o leve, siguiendo ya claramente el sistema incriminatorio de *crimina culposa*.

Como se ha comentado anteriormente, desde la reforma de 2015, a efectos penales, hay que diferenciar entre imprudencia grave y menos grave, y esta segunda solo es punible en los delitos de homicidio y algunos delitos de lesiones (inicialmente en lesiones que, de mediar dolo, serían subsumibles en los arts. 149 y 150, ahora también las que resulten subsumibles en el art. 147.1 CP).

Parece que con la reforma 2015 se ha pretendido crear una modalidad nueva de imprudencia, con relevancia penal, la menos grave, que se ubicaría en una zona intermedia entre la imprudencia grave y la leve, esta última quedaría fuera del ámbito penal<sup>14</sup>. Desde esta reforma, atendiendo a la gravedad del incumplimiento

<sup>14</sup> Es objeto de discusión si la imprudencia menos grave viene a ocupar el puesto de la imprudencia leve, cambiando solo la denominación, o, por el contrario, supone el segundo grado o nivel de imprudencia, interpuesta entre la grave y la leve. Sobre esta cuestión, v., Circular FGE 3/2015, sobre el régimen transitorio tras la reforma operada por la LO 1/2015; y en el Dictamen 2/2016, del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, abogando por la segunda tesis (este dictamen puede consultarse en [https://www.fiscal.es/fiscal/PA\\_WebApp\\_SGNTJ\\_NFIS/descarga/DICTAMEN%202.2016%20IMPRUDENCIA%20GRAVE%20Y%20MENOS%20GRAVE%2014%207%202016.pdf?idFile=90fdad91-6893-4721-bffc-fe1b8f54447b](https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/DICTAMEN%202.2016%20IMPRUDENCIA%20GRAVE%20Y%20MENOS%20GRAVE%2014%207%202016.pdf?idFile=90fdad91-6893-4721-bffc-fe1b8f54447b)) (consultado el 11 de abril de 2019). Admiten la distinción entre imprudencia grave, menos grave, leve, entre otros, CASTRO CORREDOIRA/GUINARTE CABADA, en: GONZÁLEZ CUSSAC (dir.)/GÓRRIZ ROYO/MATALLÍN EVANGELIO (coords.), *Comentarios reforma CP 2015*, 2ª, 2015, p. 496; MIR PUIG/CORCOY BIDASOLO, en: CORCOY BIDASOLO/MIR PUIG (dirs.)/VERA SÁNCHEZ (coord.), *Comentarios al Código Penal. Reforma LO 1/2015 y LO 2/2015*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2015, p. 79; FERNÁNDEZ HERNÁNDEZ, en: GONZÁLEZ CUSSAC (dir.)/GÓRRIZ ROYO/MATALLÍN EVANGELIO (coords.), *Comentarios reforma CP 2015*, 2ª, 2015, pp. 56 s., 69, aunque con dudas al respecto; GIL GIL, “El delito como conducta típica, III: El tipo del delito imprudente”, en: GIL GIL/LACRUZ LÓPEZ/MELENDO PARDOS/NÚÑEZ FERNÁNDEZ, *Curso de Derecho penal. Parte general*, 2ª, Dykinson, Madrid, 2015, pp. 276 s.; GONZÁLEZ RUS, en: MORILLAS CUEVA (dir.), *Estudios CP reformado*, 2015, p. 38; MANZANARES SAMANIEGO, *La reforma del Código Penal de 2015. Conforme a las Leyes Orgánicas 1 y 2/2015, de 30 de marzo*, La Ley, Madrid, 2015, pp. 161 s.; MUÑOZ CONDE/GARCÍA ARÁN, *Derecho penal. Parte general*, 9ª, Tirant lo Blanch, Valencia, 2015, p. 308; MUÑOZ CUESTA/RUIZ DE ERENCHUN ARTECHE, *Cuestiones prácticas sobre la reforma penal de 2015*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2015, pp. 120, 121; MUÑOZ RUIZ, “Delitos contra la vida y la integridad física”, en: MORILLAS CUEVA (dir.), *Estudios CP reformado*, 2015, pp. 347, 365; QUERALT JIMÉNEZ, *Derecho penal español. Parte especial*, 7ª, Tirant lo Blanch, Valencia, 2015, p. 52; SUÁREZ-MIRA RODRÍGUEZ, en: GONZÁLEZ CUSSAC (dir.)/GÓRRIZ ROYO/MATALLÍN EVANGELIO (coords.), *Comentarios reforma CP 2015*, 2ª, 2015, p. 488; Díez RIPOLLÉS, *Derecho penal español. Parte general*, 4ª, Tirant lo Blanch, Valencia, 2016, pp. 217 s.; FARALDO CABANA, *Delitos leves*, 2016, p. 116; PALLÍN IBÁÑEZ, *Delincuencia vial*, 2018, pp. 210 ss., 235 s.; CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), pp. 7 s.; RODRÍGUEZ LAINZ, *LL núm. 9392*, 8 de abril de 2019, pp. 7 s. Esta es la tesis que parece defender también DOVAL PAIS, en: QUINTERO OLIVARES (dir.), *Comentario reforma penal 2015*, 2015, pp. 335, 338. También el TS parece decantarse por esta postura,

de la norma de cuidado, se podría distinguir cuatro niveles o clases de imprudencia: grave, menos grave, leve, levísima. Los efectos lesivos derivados de las dos últimas se sancionarán en la vía civil, las dos primeras en la vía penal cuando así se haya previsto expresamente (siguiendo el sistema de crimina culposa establecido en el art. 12 CP).

Han sido la doctrina y la jurisprudencia las encargadas de establecer una definición de estas dos clases de imprudencia, la primera de manera más consolidada porque su tipificación penal está más arraigada (desde el CP de 1848 –art. 469-).

La imprudencia grave (o temeraria, en la terminología de los CP históricos) 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<sup>15</sup>. 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<sup>16</sup>.

Para la concreción de esta definición, como 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 la 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<sup>17</sup>. Otras

tal como aparece reflejado en la STS 805/2017, de 11 de diciembre (en el conocido como caso Madrid Arena). Parece defender la tesis de que se trata de un cambio terminológico, por tanto, la imprudencia leve ha pasado a denominarse ahora imprudencia menos grave, LUZÓN PEÑA, *Lecciones de Derecho Penal. Parte general*, 3ª, Tirant lo Blanch, Valencia, 2016, 18/76-77 a. Tras la reforma operada por la LO 2/2019, a la vista de la regulación contenida en los arts. 142 bis y 152 bis CP, se podría entender que se ha incluido una nueva modalidad de imprudencia, por encima de la imprudencia grave. Sobre esta nueva categoría de imprudencia, FRÍAS MARTÍNEZ, *Tráfico y Seguridad Vial 237* (2019), pp. 4, 7 s.

<sup>15</sup> V., entre otros muchos, MUÑOZ CONDE/GARCÍA ARÁN, *PG*, 9ª, 2015, p. 308. Desde el punto de vista jurisprudencial, se define la imprudencia temeraria o grave en la STS núm. 805/2017, de 11 de diciembre como “la omisión de elementales normas de cuidado que cualquier persona debe observar y guardar en los actos de la vida ordinaria, o en la omisión de la diligencia que resulte indispensable en el ejercicio de la actividad o profesión que implique riesgo propio o ajeno”.

<sup>16</sup> Por ejemplo, STS 537/2005, 25 de abril; STS 79/2013, 8 de febrero; STS 751/2018, 21 de febrero.

<sup>17</sup> Ejemplificativamente, LUZÓN PEÑA, *PG*, 3ª, 2016, 18/66, aclara la definición de imprudencia grave de la siguiente manera: habrá una infracción total o grave de normas básicas o elementales de cuidado cuando la conducta cree un elevado peligro, incontrolable o controlable pero sin emplear ninguna o muy escasas e insuficientes medidas de control. A la hora de valorar el grado de peligro, elevado, medio o bajo, hay que atender también al bien jurídico que se ve implicado, de tal manera que un grave peligro para un bien jurídico de media o baja importancia requerirá un número bastante elevado de posibilidades de lesión, mientras que no será necesario que sea cuantitativamente tan elevado si el peligro afecta a bienes jurídicos básicos. MIR PUIG, *Derecho penal. Parte general*, 10ª, Reppertor, Barcelona, 2016, 11/12, tiene en cuenta la peligrosidad de la conducta y la valoración social del riesgo; en el primer caso se ha de tener en cuenta el grado mayor o menor de probabilidad de la lesión y la mayor o menor importancia del bien jurídico afectado. En el segundo caso, depende de si se produce en ámbitos en que se admiten determinados grados de riesgo permitido: un grado de

pautas o criterios complementarios a los anteriores, o que resultan implícitos a ellos, son la mayor o menor superación del riesgo permitido, la mayor o menor peligrosidad de la conducta, la clase de norma infringida, la gravedad de la infracción de la norma de cuidado, la frecuencia, reiteración o duración de esta infracción, el grado de previsibilidad de la lesión del bien jurídico<sup>18</sup>, el número de sujetos implicados en la conducta peligrosa y potenciales víctimas o sujetos pasivos (elemento este último que ha obtenido carta de naturaleza en la regulación de los arts. 142 bis y 152 bis CP).

Como criterio orientador para la calificación como imprudencia grave cuando se llega a producir el resultado lesivo para el bien jurídicopenalmente protegido se ha

peligrosidad que podría ser grave fuera de uno de estos ámbitos puede ser menos grave dentro de ellos. En el mismo sentido CORCOY BIDASOLO/MIR PUIG, en: CORCOY BIDASOLO/MIR PUIG (dirs.)/VERA SÁNCHEZ (coord.), *Comentarios CP*, 2015, p. 79. Para Díez RIPOLLÉS, *PG*, 4ª, 2016, p. 217, se debe atender a todos los elementos del tipo objetivo y subjetivo imprudente para valorar si es grave o menos grave, teniendo en cuenta la intensidad de la inobservancia del cuidado objetivamente debido, la importancia del bien jurídico implicado, si es imprudencia consciente o inconsciente, y otros elementos típicos. Y GIL GIL, en: GIL GIL/LACRUZ LÓPEZ/MELENDO PARDOS/NÚÑEZ FERNÁNDEZ, *PG*, 2ª, 2015, p. 277, en la distinción entre las dos clases de imprudencia hay que tener en cuenta la peligrosidad de la conducta, la relevancia de la norma infringida y el grado de desviación entre la conducta realizada y el cuidado objetivamente debido. Desde el punto de vista jurisprudencial, ejemplificativamente, en la STS núm. 464/2016, 31 de mayo, se concreta la definición diferenciando entre el deber de cuidado objetivo y subjetivo: desde la primera perspectiva, se ha de atender a la magnitud de la infracción del deber de cuidado objetivo, atendido el grado de riesgo no permitido generado por la conducta o el grado de peligro no controlado respecto del bien jurídico, valorando además el grado de utilidad social de la conducta realizada (conectado con el riesgo permitido). También la importancia o valor del bien jurídico es un elemento relevante en esta concreción del deber objetivo de cuidado y su vulneración. Desde la perspectiva subjetiva, la gravedad de la imprudencia se establece atendiendo al grado de previsibilidad o cognoscibilidad de la situación de peligro, valorando todas las circunstancias concurrentes.

<sup>18</sup> Sobre estos criterios, más ampliamente, OLAIZOLA NOGALES, “La relación entre los delitos de peligro y la graduación de la imprudencia en los delitos contra la seguridad vial”, en: LUZÓN PEÑA (dir.), *El Derecho Penal del Estado social y democrático de derecho. Libro homenaje a Santiago Mir Puig*, (citado a partir de aquí LH Mir Puig), La Ley, Madrid, 2010, pp. 335 ss. En particular, sobre el criterio de la infracción de la normativa administrativa en materia de seguridad vial para valorar la gravedad de la imprudencia, PALLÍN IBÁÑEZ, *Delincuencia vial*, 2018, pp. 216 ss., 221 ss., 233 ss. Esta autora señala que la comisión de infracciones graves o muy graves sirven de indicadores para la calificación penal de la imprudencia como grave, además de otros indicadores como la gravedad del riesgo creado y del bien jurídico afectado, la intervención de personas especialmente vulnerables en materia de seguridad vial (menores, discapacitados, ancianos, ciclistas). Con anterioridad, también CORCOY BIDASOLO, “Homicidio y lesiones imprudentes cometidos con vehículos a motor o ciclomotor”, *EDJ 114* (2007), pp. 97 ss., menciona que la infracción de las normas en materia de seguridad vial pueden ser un indicio a la hora de valorar la infracción del deber de cuidado fundamentador del delito imprudente, como lo son también de la gravedad de la imprudencia los delitos de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o la conducción manifiestamente temeraria. En el Dictamen 2/2016, del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, se lleva a cabo un detallado examen de los criterios para concretar la imprudencia grave y menos grave en el ámbito de la conducción de vehículos a motor o ciclomotores, destacando particularmente la comisión de infracciones administrativas graves o muy graves en materia de seguridad vial y la presencia de víctimas especialmente vulnerables. Recientemente MAGRO SERVET, *LL núm. 9304*, 22 de noviembre de 2018, p. 3, ha recurrido a dos criterios para definir imprudencia grave y menos grave: primer criterio, la infracción muy grave o grave de la normativa en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial; segundo criterio, el resultado lesivo, para la imprudencia menos grave, lesiones de los arts. 149 y 150, para la imprudencia grave, lesiones de los arts. 147.1, 147.2, 149 y 150 CP. Este autor menciona que tal criterio ha sido aplicado en el AAP Alicante núm. 609/2016, de 15 de septiembre, y en el AAP Madrid núm. 165/2017, de 23 de febrero. Los dos criterios, resultado lesivo e infracción muy grave o grave de la normativa en materia de seguridad vial, lo ha aplicado también para el homicidio imprudente (p. 4).

propuesto la existencia de tipificación de delitos de peligro, concreto o abstracto, en particular 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 resultaría aplicable en el ámbito de la seguridad vial, donde se han tipificado delitos de peligro abstracto y concreto (arts. 379 y 380 CP)<sup>19</sup> de los que pueden derivarse resultados de muerte o lesiones imputables a imprudencia, en principio grave<sup>20</sup>.

Si se admite finalmente que es una modalidad intermedia entre la grave y la leve, la formulación de la imprudencia menos grave resulta más compleja, motivada también por su falta de consolidación por su reciente aparición en el texto punitivo. Su definición habrá de establecerse atendiendo a los supuestos que quedarían excluidos de la imprudencia grave, por tanto no puede tratarse de la omisión de todas las precauciones o medidas de cuidado o grave desatención de normas elementales de cuidado, y los que darían lugar a la imprudencia leve, esto es, supuestos de mínima desatención a normas importantes de cuidado o infracción de normas de cuidado que no son elementales. En conductas que implican un peligro superador del riesgo permitido y controlable, para que el hecho se subsuma en el concepto de imprudencia menos grave el sujeto ha de adoptar alguna medida de contención, lo que servirá para descartar la imprudencia grave, pero tal medida será claramente insuficiente o deficiente, de este modo se podrá valorar que se está cualitativamente ante un nivel superior al de la mínima desatención, (ya que esta última daría lugar a la imprudencia leve).

<sup>19</sup> No se entra aquí en la discusión previa de si la regulación de los arts. 379 y 380 CP responden en su totalidad a la tipificación de delitos de peligro abstracto y concreto. Sobre la exégesis de estos delitos, en particular si son o no delitos de peligro abstracto y concreto, ampliamente, TRAPERO BARREALES, *Los delitos contra la seguridad vial: ¿una reforma de ida y vuelta?* Tirant lo Blanch, Valencia, 2011, pp. 43-180; “La cláusula atenuatoria del art. 385 ter Código Penal: el apoyo legal para la reinterpretación de (algunos de) los delitos contra la seguridad vial”, en: SUÁREZ LÓPEZ/BARQUÍN SANZ/BENÍTEZ ORTÚZAR/JIMÉNEZ DÍAZ/SAINZ-CANTERO CAPARRÓS (dirs.), *Estudios jurídico penales y criminológicos en homenaje al Prof. Dr. Dr. h. c. mult. Lorenzo Morillas Cueva. Tomo I*, Dykinson, Madrid, 2018, pp. 1717 ss.; más recientemente, entre otros muchos, GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, “Excesos de velocidad e intoxicaciones punibles”; y SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, “Conducción manifiestamente temeraria”, las dos autoras en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, Tirant lo Blanch, Valencia, 2013, pp. 55-148 y 149-232 respectivamente; MOLINA FERNÁNDEZ, *Delitos contra la seguridad vial: su aplicación jurisprudencial*, Francis Lefebvre, Madrid, 2014, pp. 33-48; MUÑOZ RUIZ, *El delito de conducción temeraria. Análisis dogmático y jurisprudencial*, Dykinson, Madrid, 2014, pp. 133-154, 171-293; GÓMEZ PAVÓN, *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes. Y análisis del artículo 383 del Código Penal*, 5ª, Bosch, Barcelona, 2015, pp. 35-133; PALLÍN IBÁÑEZ, *Delincuencia vial*, 2018, pp. 79-112; DE VICENTE MARTÍNEZ, *Alcohol, drogas y delitos contra la seguridad vial*, Reus, Madrid, 2018, pp. 41-75.

<sup>20</sup> Sobre esta propuesta interpretativa, ampliamente, OLAIZOLA NOGALES, en: *LH-Mir Puig*, 2010, pp. 353 ss., introduciendo, eso sí, los siguientes criterios correctores: ha de tratarse de la imputación de ese resultado a título de autor, que se cumplan los criterios de imputación objetiva entre el resultado lesivo y la conducta tipificada como delito de peligro y que no concurra dolo eventual respecto de aquel resultado. En última instancia, el último criterio corrector ha de ser la valoración de todas las circunstancias concurrentes en el caso concreto, para comprobar si el resultado es o no la concreción del riesgo generado por el sujeto activo o si han intervenido otros riesgos en su concreción (p. 355).

Desde el punto de vista doctrinal se han formulado algunas definiciones de imprudencia menos grave, como vulneración de la norma de cuidado que exigiría un *plus* de atención al sujeto, no un *plus* extraordinario ni un conocimiento especial, pero sí el haber estado más atento<sup>21</sup>. O como una infracción más leve o una pequeña desatención a normas importantes de cuidado, o una infracción de normas de cuidado no elementales, concretada en una actuación con un peligro superador del riesgo permitido, pero no elevado, o en una actuación con un peligro en principio alto, pero efectuado con cierto grado de control, aunque insuficiente, de ese peligro<sup>22</sup>. O como la vulneración de cierta entidad (por su mayor proximidad con la imprudencia grave y mayor lejanía de la leve) de los deberes normativos de cuidado, en particular los que están plasmados en preceptos legales de singular relevancia<sup>23</sup>.

El TS ha tenido oportunidad de formular un concepto de imprudencia menos grave, en la STS 805/2017, de 11 de diciembre: 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 causalmente 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. Así, mientras 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, en la imprudencia menos grave, el acento se debe poner en tal consecuencia pero operada por el despliegue de la omisión de la diligencia que debe exigirse a una persona en la infracción del deber de cuidado en su actuar (u omitir).

Como se puede deducir fácilmente, no resultan muy esclarecedoras estas definiciones sobre la nueva forma de imprudencia menos grave. Mayor grado de concreción es la propuesta que propone, como una opción, el recurso a la antigua distinción entre imprudencia temeraria, imprudencia simple con o sin infracción de reglamentos, la primera equivale a la grave, la simple con infracción de reglamen-

<sup>21</sup> QUERALT JIMÉNEZ, *PE*, 7ª, 2015, p. 52.

<sup>22</sup> LUZÓN PEÑA, *PG*, 3ª, 2016, 18/76, 77 a.

<sup>23</sup> Es la definición ofrecida en el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial. En este Dictamen se ofrece una segunda definición, según la cual la imprudencia menos grave también se aprecia cuando el sujeto comete graves vulneraciones de los deberes de cuidado merecedores de ser calificados de imprudencia grave y concurren infracciones concomitantes y de similar gravedad de la víctima. Se hace eco de estas dos definiciones PALLÍN IBÁÑEZ, *Delincuencia vial*, 2018, pp. 213 s. Esta autora formula una propuesta interpretativa de imprudencia menos grave aplicada específicamente al ámbito del tráfico rodado (pp. 235-238). Valora como interesante la postura mantenida en el Dictamen 2/2016 sobre la definición de imprudencia menos grave, RODRÍGUEZ LAINZ, *LL núm. 9392*, 8 de abril de 2019, pp. 8 s. Otras propuestas definitorias de la imprudencia menos grave, entre otros, LANZAROTE MARTÍNEZ, “El nuevo delito de imprudencia menos grave en la reforma del Código Penal de 2015”, *LL núm. 8600*, 8 de septiembre de 2015, pp. 6 s. Se adhiere a esta definición, FRIAS MARTÍNEZ, *Tráfico y Seguridad Vial 237* (2019), p. 5.

tos a la menos grave, la simple a la leve, atípica penalmente. Con la matización de que, para que se esté ante un caso de imprudencia menos grave, es preciso que se trate de una infracción relevante de reglamentos que se realice en el resultado, esto es, cumpliéndose los criterios de imputación objetiva<sup>24</sup>.

De manera parcial, esta tesis es la que parece que se ha adoptado en la definición de la imprudencia menos grave en los delitos de homicidio y de lesiones imprudentes cuando los mismos se deriven de la conducción de vehículos a motor o ciclomotor: se reputará imprudencia menos grave si el hecho es consecuencia de una infracción grave de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Hechas estas precisiones, a la vista de la decisión legal de definir, parcialmente, los términos imprudencia grave y menos grave en un ámbito o sector de riesgo, surgen varios interrogantes, sobre su necesidad, su operatividad y, en última instancia, su oportunidad.

Comenzando por el concepto de imprudencia grave, tal definición es innecesaria<sup>25</sup>. En primer lugar, en su formulación teórica, su definición está suficientemente delimitada y precisa, en el nivel de exigencia que se ha de establecer para la construcción de un delito, el imprudente, que materialmente es la manifestación más extrema de la ley penal en blanco. Su aplicación por los operadores jurídicos ha de adaptarse a la situación concreta, valorando todas las circunstancias concurrentes, acomodando esa definición a la estructura del tipo de injusto del delito imprudente.

En segundo lugar, tal como se ha planteado en la primera de las definiciones, es innecesaria porque si el sujeto conduce superando la tasa de alcohol y a velocidad excesiva estará realizando una conducción calificable de manifiestamente temeraria; si en tal supuesto pone en peligro concreto a las personas (tipo penal previsto en el art. 380 CP) y, ulteriormente, causa un resultado lesivo consistente en un homicidio o unas lesiones derivado de dicha conducción, estos han de ser califica-

<sup>24</sup> Apuntan esta propuesta MIR PUIG/CORCOY BIDASOLO, en: CORCOY BIDASOLO/MIR PUIG (dirs.)/VERA SÁNCHEZ (coord.), *Comentarios CP*, 2015, p. 79. Estos autores señalan otro posible supuesto que podría ser calificado de imprudencia menos grave, en los de concurrencia de riesgos, cuando incluso ambos riesgos se pueden considerar *ex ante* como grave, *ex post* solo una parte de ellos se realiza en el resultado.

<sup>25</sup> V., en este sentido, VARGAS CABRERA, Comparecencia en relación con la proposición de LO de reforma del CP en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores y sanción del abandono del lugar del accidente, *Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, Comisiones, XII Legislatura*, núm. 439, 21 de febrero de 2018, p. 20; LANZAROTE MARTÍNEZ, LL núm. 9359, 15 de febrero de 2019, p. 10, quien afirma que la reforma no hace otra cosa que recoger un criterio ya reiterado y consolidado en la jurisprudencia. Así se afirma, por ejemplo, en la reciente STS 22/2018, de 17 de enero, en la que se califica como imprudencia grave la conducción superando la tasa de alcohol y la velocidad excesiva (consiste, pues, en conducción manifiestamente temeraria del art. 380 CP). En esta sentencia se citan a su vez otras resoluciones en las que se ha hecho esta misma calificación, la más antigua de las citadas data de 1999. De otra opinión, GUIMERA FERRER-SAMA, “Definición de la imprudencia grave y menos grave en los homicidios y lesiones con vehículos a motor y nuevo delito de abandono del lugar del accidente”, en: SP/COCT/81723 (Base de Datos Sepin), valorando la reforma como acertada, entre otras razones, por clarificar legalmente los conceptos de imprudencia grave y menos grave en el homicidio y lesiones cometidos con vehículos a motor o ciclomotores.

dos e imputables a una imprudencia grave o temeraria, cumplidos todos los requisitos del tipo de injusto del delito imprudente<sup>26</sup>.

En tercer lugar, el carácter superfluo de esta definición de imprudencia grave se reconoce en el propio Preámbulo LO 2/2019, cuando se 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 art. 379 CP. Esta conclusión se ve reforzada por la existencia de una definición auténtica de conducción con temeridad manifiesta, que no del delito de conducción con temeridad manifiesta, en el art. 380 CP, pues si la conducción recibe esta calificación, para el caso de que resulte imputable el resultado lesivo, en principio, tal como se ha indicado con anterioridad, el mismo también se podrá atribuir a una conducta calificable de imprudencia temeraria o grave.

En cuarto lugar, resulta innecesaria porque tampoco es operativa. La existencia de definiciones auténticas como la que nos ocupa no sirve para deducir que, cumplida la misma, se esté cometiendo el delito de homicidio o de lesiones con imprudencia grave. Porque a esta conclusión ha de llegarse tras analizar el tipo de injusto del delito imprudente, en particular los criterios de imputación objetiva, cuando la actuación del sujeto sea calificable de autoría, pues la participación imprudente es atípica<sup>27</sup>. La propia forma de establecer la definición genera dudas sobre su operatividad, pues por un lado se señala que se considera en todo caso imprudencia grave, lo que da lugar a considerar que estamos ante una presunción *iuris et de iure*, con las consecuencias que ello implica aplicado al ámbito jurídico-penal donde han de respetarse principios orientadores y limitadores del *ius puniendi*<sup>28</sup>, pero, por otro

<sup>26</sup> Para más detalles a la hora de poder deducir o no que el resultado lesivo derivado del delito de conducción con temeridad manifiesta puede atribuirse a una imprudencia grave, v., entre otros, OLAIZOLA NOGALES, en: *LH-Mir Puig* 2010, pp. 353 s.; SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, 2013, pp. 158-182; MUÑOZ RUIZ, *Delito de conducción temeraria*, 2014, pp. 206-269; CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), p. 5. Ejemplificativamente, sobre supuestos resueltos judicialmente como homicidios y lesiones cometidos con imprudencia grave derivados de la conducción de vehículos a motor, v., DE VICENTE MARTÍNEZ, *Siniestralidad vial*, 2019, pp. 36 s., 38 ss.

<sup>27</sup> Sobre la impunidad de la participación imprudente, v. los argumentos esgrimidos por LUZÓN PEÑA, *PG*, 3ª, 18/16, 43-49; DÍAZ Y GARCÍA CONLLEDO, “Autoría y participación”, *REJ 10* (2008), pp. 38 s.; “Un diálogo crítico con Claus Roxin y su teoría de la autoría”, *CPC 123* (2017), p. 16; siguiéndoles OLAIZOLA NOGALES, en: *LH Mir Puig* 2010, pp. 360 s.

<sup>28</sup> En el Preámbulo LO 2/2019 se afirma que se introducen tres supuestos que se van a considerar imprudencia grave por disposición de la ley, reveladora de la verdadera intención de introducir una presunción de aquel significado. Pero ha de descartarse la tesis de que estamos ante una presunción *iuris et de iure* de comisión de delitos de homicidio y lesiones con imprudencia grave, por las consecuencias que de tal conclusión se derivarían, algunas de ellas ya destacadas por ÁLVAREZ GARCÍA, *Comparecencia en relación con la proposición de LO de reforma del CP en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores y sanción del abandono del lugar del accidente*, Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, Comisiones, XII Legislatura, núm. 439, 21 de febrero de 2018, p. 10. Denuncia este riesgo de que se haga una interpretación de este tenor, deduciendo de manera automática que se ha cometido una imprudencia grave por el mero hecho de que se cometa una infracción administrativa calificada de grave o muy grave, y el

lado, se incluye en la definición que alguna de las circunstancias del art. 379 *determinara* la producción del hecho, un verbo que permite, eliminar aquella presunción y, a su vez, introducir la valoración de la imprudencia y su gravedad acomodando el hecho a la teoría jurídica del delito<sup>29</sup>.

En quinto lugar, la 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 art. 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 concurren las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del art. 379 CP. Es decir, cuando concurren cumulativamente velocidad excesiva y superación de la tasa de alcohol penalmente relevante. Sin embargo, para la definición de la imprudencia grave en el homicidio y lesiones imprudentes se propone otra definición distinta, bastando con que concorra alguna de las circunstancias descritas en el art. 379 CP, lo que significa que será suficiente con que concorra una y, además, extendiendo la definición de imprudencia grave a cuatro supuestos: exceso de velocidad, superación de la tasa de alcohol, conducción bajo los efectos del alcohol, conducción bajo los efectos de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas<sup>30</sup>.

mismo riesgo aparece en relación con la comisión de una imprudencia menos grave porque se ha cometido una infracción administrativa menos grave o grave, LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, p. 11, citando los ya mencionados AAP Alicante 609/2016, de 15 de septiembre; y AAP Madrid 165/2017, de 23 de febrero, como prueba de que tal riesgo no es despreciable. Parece admitir que se ha introducido una presunción de esta clase en la reforma de los delitos de homicidio y lesiones imprudentes, criticando tal decisión, DE VICENTE MARTÍNEZ, *Siniestralidad vial*, 2019, pp. 59 s. Hace esta deducción, calificando que cuando en el resultado mortal o de lesiones haya concurrido consumo de alcohol, drogas, o exceso de velocidad, la conducta *siempre* se deriva al art. 142.1 CP, MAGRO SERVET, *LL núm. 9304*, 22 de noviembre de 2018, p. 4; *LL núm. 9370*, 5 de marzo de 2019, pp. 4, 5 (cursiva destacada por mí).

<sup>29</sup> V., en este sentido, FRÍAS MARTÍNEZ, *Tráfico y Seguridad Vial 237* (2019), p. 6, si bien más adelante parece admitir que se ha introducido una presunción *ius et de iure* de imprudencia grave (p. 7). Con más claridad, CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), pp. 5, 6, considera que, atendiendo al tenor literal de los dos preceptos reformados (homicidio y lesiones) se deduce que han de concurrir dos elementos, primero, la concurrencia objetiva de alguna de las circunstancias descritas en el art. 379, segundo, la relación causa-efecto entre estas circunstancias y el resultado lesivo; es a través del segundo criterio como se atiende a la teoría jurídica del delito imprudente, particularmente opera la imputación objetiva.

<sup>30</sup> Esta falta de coordinación ha sido advertida en la Enmienda núm. 1 del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, cuando propone otra redacción de los arts. 142.1 y 152.1, en la definición de imprudencia grave: se reputará en todo caso imprudencia grave la conducción en la que concurren conjuntamente las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del art. 379 CP (v. BOCG Congreso de los Diputados, XII Legislatura, Serie B, núm. 142-4, 21 de marzo de 2018). La propuesta regulativa se mantiene por este grupo en el Senado en la enmienda núm. 2 (v. BOCG, Senado, XII Legislatura, núm. 322, 21 de diciembre de 2018). Sobre este particular, CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), pp. 5, ha aclarado que, ciertamente, la remisión se realiza al art. 379, pero es cierto que la concurrencia de los distintos supuestos de exceso de velocidad o superación de la tasa de alcohol, o influencia del alcohol u otras sustancias determinará la entrada en aplicación del tipo penal previsto en el art. 380 CP, por tanto, este también colma la referencia expresa del art. 142.1 al art. 379. Añade que la remisión



No puede justificarse esta diferencia descriptiva con el argumento de que en el delito contra la seguridad vial se está definiendo la conducción con temeridad manifiesta, mientras que en el homicidio y lesiones imprudentes se refiere simplemente a la imprudencia temeraria o grave.

En sexto lugar, la definición resulta innecesaria, poco operativa y, además, inoportuna. Pues, al igual que sucede con la definición auténtica de conducción manifiestamente temeraria, puede generar el efecto que no ha sido pretendido, reducir la definición de imprudencia grave en el ámbito de la conducción de vehículos a motor o ciclomotor a los supuestos abarcados por ella<sup>31</sup>. O dicho de otra manera, que los tribunales solo califiquen como graves los homicidios o lesiones imprudentes derivados de conducción bajo el efecto de alcohol o drogas o velocidad excesiva, en este caso además cuando el exceso de velocidad sea el penalmente relevante, a la vista de su “objetivización” en el art. 379.1 CP<sup>32</sup>, llevando a la definición de imprudencia menos graves el resto de supuestos que, con la definición consolidada doctrinal y jurisprudencial comentada al principio, serían claramente subsumibles en la imprudencia grave. El hecho de que la reforma también introduzca una definición de imprudencia menos grave aumenta el riesgo de que se produzca el efecto denunciado, por más que en esta segunda definición se ha querido aclarar, al menos esa podría y debería ser la deducción, de que hay más supuestos que pueden ser calificados de imprudencia grave al margen de la conducción superando la tasa de alcohol, la velocidad excesiva o bajo la influencia de alcohol o drogas<sup>33</sup>.

fáctica no se hace a este delito, sino a los supuestos de hecho en él contemplados y, en la medida en que estos forman parte del art. 380, si, además concurren otras circunstancias de las que derivar el peligro concreto, la referencia efectuada por el art. 142.1 ha de entenderse también realizada, con más razón, al último precepto mencionado.

<sup>31</sup> Sobre esta posible lectura del precepto, criticándolo, ÁLVAREZ GARCÍA, Comparecencia en relación con la proposición de LO de reforma del CP en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores y sanción del abandono del lugar del accidente, Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, Comisiones, XII Legislatura, núm. 439, 21 de febrero de 2018, p. 20; DE VICENTE MARTÍNEZ, Siniestralidad vial, 2019, pp. 65 ss. LANZAROTE MARTÍNEZ, LL núm. 9359, 15 de febrero de 2019, p. 10, manifiesta que este riesgo de restringir la definición de imprudencia grave al supuesto descrito en los arts. 142.1 y 152.1 CP está descartado, pues el término “en todo caso” evita extraer esta conclusión. O, dicho de otra manera, que se está reconociendo que hay más supuestos en los que se puede calificar la imprudencia como grave, citando la conducción con temeridad manifiesta del art. 380 CP o la conducción con manifiesto desprecio para la vida de los demás del art. 381 CP y, finalmente, la comisión de una infracción grave o muy grave de la legislación de tráfico atendiendo a las circunstancias concurrentes. También admite otros supuestos que pueden ser calificados de imprudencia grave, al margen de la definición ofrecida en los actuales arts. 142.1 y 152.1 CP, RODRÍGUEZ LAINZ, LL núm. 9392, 8 de abril de 2019, pp. 12 s.

<sup>32</sup> Sobre este particular, BASTIDA FREJEDO, Comparecencia en relación con la proposición de LO de reforma del CP en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores y sanción del abandono del lugar del accidente, Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, Comisiones, XII Legislatura, núm. 376, 22 de noviembre de 2017, p. 3, advierte de la posible diferente valoración del exceso de velocidad, uno, para tipificar el delito de conducción superando un límite de velocidad, dos, para valorar si se ha cometido un homicidio y unas lesiones con imprudencia grave. Este autor propone que, para la definición de imprudencia grave en el art. 142.1 CP, se utilicen otros límites de velocidad más bajos.

<sup>33</sup> V., en este sentido, CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), pp. 5, 7, quien reconoce que en el art. 142.1 CP

En séptimo 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. 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 art. 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 inadmisibles<sup>34</sup>.

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. Porque si se envía el mensaje de que velocidad y/o alcohol-drogas es equivalente a imprudencia grave, la víctima o los perjudicados esperarán que, ante una muerte o unas lesiones causadas por un conductor que incurre en una de estas situaciones se califique de homicidio o lesiones cometidas con imprudencia grave. Si, por el contrario, el juez no llega a esta calificación, porque hace una valoración del suceso desde la teoría jurídica del delito imprudente, en su lugar califica como imprudencia menos grave, leve o, incluso, de caso fortuito, provocará la incomprensión e incredulidad de la víctima o perjudicados, a quienes les resultará difícil de entender que la ley claramente define determinadas conductas como graves y, sin embargo, los tribunales no hagan esta calificación en los casos concretos que están juzgando.

Finalmente, 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, no se entiende que la misma se limite a un ámbito muy concreto de actividad peligrosa, la conducción de vehículos a motor o ciclomotores<sup>35</sup>. Máxime cuando en otros ámbitos de actividad también existe normativa extrapenal que sirve para delimitar el ámbito del riesgo

solo se establece qué casos son claras conductas imprudentes, calificables de graves, pero no se excluye que puede haber otras, añadiendo que los otros supuestos de imprudencia grave pueden ser los que, desde el punto de vista administrativo, se califiquen como infracciones muy graves de la normativa en materia tráfico y seguridad vial.

<sup>34</sup> Recientemente el TS se ha preocupado de recordar que, a efectos penales, el concepto de imprudencia, grave o menos grave, no se puede identificar sin más con la mera infracción de la normativa administrativa, sea cual sea la entidad y gravedad de esta infracción. V., sobre este particular, STS 805/2017, de 11 de diciembre.

<sup>35</sup> Sobre esta objeción, v., más ampliamente, DE VICENTE MARTÍNEZ, *Siniestralidad vial*, 2019, pp. 58 s.

permitido-riesgo no permitido. Ciertamente que los datos estadísticos de la DGT revelan que se está produciendo un incremento en siniestralidad vial, con resultados de muerte o lesiones, con porcentajes preocupantes de casos en los que el conductor circulaba a excesiva velocidad o bajo los efectos de alcohol o drogas<sup>36</sup>, pero no se puede olvidar que los datos estadísticos son también elevados, sobre todo de lesionados, en otros ámbitos como el laboral<sup>37</sup>.

Para no echar en saco roto la modificación introducida en los arts. 142.1 y 152.1 CP en la reforma de 2019 ha de hacerse la siguiente lectura de la misma: se ha introducido una definición de imprudencia grave, que no de delito de homicidio o de lesiones cometidos con imprudencia grave, que ha de ser valorada y analizada en coordinación con la teoría jurídica del delito. Una vez que se compruebe que concurren todos los elementos del tipo de injusto del delito imprudente, en el momento de valorar la gravedad de la imprudencia, la conducción concurriendo alguna de las circunstancias mencionadas en el art. 379 CP ha de ser un indicativo fuerte, que no una conclusión necesaria, para deducir que se está ante una imprudencia grave.

Una última consideración antes de pasar a valorar la necesidad, operatividad y oportunidad de la introducción de la definición de imprudencia menos grave, la relativa a la única o doble definición de imprudencia grave.

Como se ha indicado anteriormente, da la impresión que se han introducido dos definiciones de esta clase de imprudencia: una, más descriptiva y concreta, cuando concorra alguna de las circunstancias mencionadas en el art. 379 CP, la otra, para definir la imprudencia menos grave, con la salvedad de que será menos grave si no puede ser calificada de grave. La duda es si esta matización ha de entenderse en conexión con la definición de imprudencia grave de los arts. 142.1 y 152.1 CP o, por el contrario, se está aludiendo a otros supuestos diferentes de los aquí descritos. Y esta parece que ha de ser la lectura que ha de mantenerse de tal cláusula aclaratoria, pues así se le da contenido propio. Porque, por otro lado, como se ha comentado anteriormente, los supuestos que se pueden calificar como de incumplimiento de normas elementales de cuidado no se pueden limitar a los de conducción a excesiva velocidad o bajo la influencia de bebidas alcohólicas o drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas<sup>38</sup>. La duda que suscita la cláusula subsidiaria es si

<sup>36</sup> V. <http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/Las-principales-cifras-2017-Internet.pdf>. En este documento se afirma que el año 2017 es el cuarto año consecutivo de aumento del número de fallecidos por accidente de tráfico (p. 5). Y como comportamientos de riesgo se citan tres: las distracciones, la velocidad excesiva e inadecuada y el consumo de alcohol y drogas (p. 6) (documento consultado el 10 de abril de 2019).

<sup>37</sup> Los datos sobre siniestralidad laboral en el año 2017 pueden consultarse en el siguiente enlace: <http://oect.es/Observatorio/3%20Siniestralidad%20laboral%20en%20cifras/Informes%20interanuales/Ficheros/Avance.pdf>. (documento consultado el 10 de abril de 2019).

<sup>38</sup> Sobre ello, FRÍAS MARTÍNEZ, *Tráfico y Seguridad Vial* 237 (2019), p. 6; ofreciendo ejemplos de imprudencia grave al margen de la primera definición; CASTRO MORENO, *LLP* 138 (2019), pp. 5 s., quien acaba haciendo la siguiente correlación entre infracción administrativa-imprudencia: en infracciones muy graves

también para la calificación de los otros supuestos de imprudencia grave deducibles de los arts. 142.2 y 152.2 CP se ha de atender a la normativa en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, concretamente a la concurrencia de una infracción grave tipificada en la citada normativa o, porque la infracción grave se equipararía a la imprudencia menos grave, como se va a explicar a continuación, con la concurrencia de una infracción muy grave tipificada en la normativa sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial<sup>39</sup>. Con un riesgo añadido en este último caso, el que esta equiparación entre imprudencia grave-infracción muy grave también acabe afectando a la interpretación de los delitos contra la seguridad vial, en particular, los delitos de conducción con temerario desprecio hacia la vida de los demás y de alteración o no restablecimiento de la seguridad vial (arts. 381 y 385 CP).

Pasando ahora a la definición de la imprudencia menos grave, *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 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. 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

pueden dar lugar a imprudencia grave o menos grave, las infracciones graves a la imprudencia menos grave; RODRÍGUEZ LAINZ, *LL núm. 9392*, 8 de abril de 2019, p. 13.

<sup>39</sup> LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, p. 11, admite que la imprudencia grave es más amplia de la que aparece conectada con el art. 379 CP, al tiempo que reconoce que la infracción grave o muy grave de la ley de tráfico y seguridad vial puede ser calificada como imprudencia grave a la vista de las circunstancias concurrentes, igual que la infracción grave o muy grave de esta normativa puede dar lugar a una imprudencia menos grave. Pero advierte que la mera comisión de la infracción administrativa, grave o muy grave no implica automáticamente la calificación de la imprudencia como grave o menos grave, pues hay que valorar todas las circunstancias concurrentes. La comisión de una infracción administrativa servirá de indicio para valorar la gravedad de la imprudencia, pero nada más (p. 12). En términos parecidos, MAGRO SERVET, *LL núm. 9304*, 22 de noviembre de 2018, pp. 4, 9, añadiendo que la calificación como infracción muy grave en el ámbito administrativo servirá para que, penalmente, se califique como imprudencia grave o menos grave, atendidas las circunstancias concurrentes, pero se cierra la puerta a su calificación como imprudencia leve; *LL núm. 9370*, 5 de marzo de 2019, pp. 4, 5, a la vista de las circunstancias concurrentes, la infracción administrativa grave o muy grave puede ser constitutiva de la imprudencia grave penal. A mayores, advierte que la infracción muy grave en materia de seguridad vial es un factor a tener en cuenta para calificar la conducta del sujeto, pero no ha de calificarse siempre y en todo caso como imprudencia grave. También CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), pp. 6 s., siempre haciendo una interpretación ajustada a la teoría jurídica del delito imprudente, admite la posible correlación entre infracción administrativa muy grave e imprudencia grave o menos grave, infracción administrativa menos grave e imprudencia menos grave. Por su parte, DE VICENTE MARTÍNEZ, *Siniestralidad vial*, 2019, pp. 52 ss., expone la tesis jurisprudencial según la cual se recurre a la legislación en materia de tráfico y seguridad vial para determinar cuándo se está ante una imprudencia grave o menos grave, teniendo como parámetro para su delimitación las clasificaciones de las infracciones en muy graves y graves respectivamente.

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, porque aun cuando se incluya una interpretación auténtica<sup>40</sup> 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 juez haya de calificar el hecho como delito de homicidio o de lesiones cometido con imprudencia menos grave. El que se haya incluido en la 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<sup>41</sup>.

En tercer 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<sup>42</sup>.

En cuarto lugar, todas las observaciones sobre la oportunidad y operatividad mencionadas anteriormente en relación con la definición de imprudencia grave son trasladables a este lugar. Y aquí con la particularidad de que si en la definición de imprudencia grave no se trata de una definición cerrada o exhaustiva, sino que

<sup>40</sup> Para CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), pp. 6, más que una interpretación auténtica, en el precepto que se comenta se contienen dos criterios o pautas de valoración de la conducta imprudente menos grave: el primero, negativo, que no se considere grave, el segundo, positivo, que recuerda a la antigua imprudencia con infracción de reglamentos.

<sup>41</sup> RODRÍGUEZ LAINZ, *LL núm. 9392*, 8 de abril de 2019, pp. 23 ss., recurre al término “apreciada la entidad de ésta por el Juez o Tribunal” para valorar todas las circunstancias concurrentes, además de la infracción de la normativa en materia de seguridad vial, para que se deduzca si ha habido o no comisión de un delito de homicidio y/o de lesiones cometido con imprudencia menos grave. Recurre a la misma expresión para introducir la teoría jurídica del delito imprudente, CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), pp. 6, 7. En el mismo sentido, FRÍAS MARTÍNEZ, *Tráfico y Seguridad Vial 237* (2019), p. 7, concluyendo que, en consecuencia, la definición incluida en los arts. 142.2 y 152.2 CP sobre imprudencia menos grave no ofrece ningún beneficio al aplicador del Derecho.

<sup>42</sup> La doctrina había reclamado la supresión del criterio de la infracción de reglamentos de la antigua clasificación de la imprudencia en simple con o sin dicha infracción. Sobre ello, v., entre otros, LUZÓN PEÑA, *PG*, Universitas, Madrid, 1996, p. 521. LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, p. 12, advierte del riesgo de que en la reforma de 2019 se haya recuperado el concepto tradicional de imprudencia simple con infracción de reglamentos del DP histórico, una decisión carente de sentido, pues precisamente la evolución legislativa fue la de paulatina reducción de su presencia hasta su total desaparición con el CP vigente. Se hace eco de esta opinión DE VICENTE MARTÍNEZ, *Siniestralidad vial*, 2019, p. 96.

pueden darse otros supuestos al margen del exceso de velocidad, la tasa de alcohol o la influencia de sustancias en la conducción, parece que el legislador ha optado por una definición cerrada de imprudencia menos grave, solo reputándose así cuando el sujeto cometa una infracción administrativa grave en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial<sup>43</sup>. Ciertamente 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 es un catálogo cerrado, lo que puede implicar el riesgo de que se haya dejado fuera alguna conducta peligrosa que puede implicar riesgo relevante y no permitido para los usuarios de las vías.

Centrando la atención en la forma concreta de definir la imprudencia menos grave, equiparándola a la infracción grave de la normativa sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, también esta opción legal ha de ser objeto de crítica<sup>44</sup>. 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<sup>45</sup>. 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<sup>46</sup>. Porque desde el punto de vista penal habrán de valorarse todas las circunstancias concurrentes en el momento de producirse el resultado

<sup>43</sup> V., para más detalles, RODRÍGUEZ LAINZ, *LL núm. 9392*, 8 de abril de 2019, pp. 14 s., al advertir la diferente técnica regulativa utilizada en las dos definiciones: en imprudencia grave el legislador recurre a la expresión “se reputará en todo caso...”, mientras que en la imprudencia menos grave se alude a “se reputará como imprudencia menos grave... siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave...”.

<sup>44</sup> 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 (v. BOCG, Senado, XII Legislatura, núm. 322, 21 de diciembre de 2018).

<sup>45</sup> Como ya se ha indicado, en principio, esta equiparación entre infracciones muy graves e imprudencia grave, infracciones graves (o muy graves) e imprudencia menos grave sí se admite doctrinalmente, pero sin que suponga la equiparación total, pues siempre ha de hacerse una valoración desde la teoría jurídica del delito imprudente. V., entre otros, CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), pp. 6 s.

<sup>46</sup> V., para más detalles, entre otros muchos, LUZÓN PEÑA, *PG*, 1996, pp. 520 s.; CORCOY BIDASOLO, *EDJ 114* (2007), pp. 97 ss.; OLAIZOLA NOGALES, en: *LH-Mir Puig* 2010, pp. 364 ss., 373 ss.; PALLÍN IBÁÑEZ, *Delincuencia vial*, 2018, pp. 216 ss., 221 ss., 233 ss.; CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), pp. 6 s.; LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, p. 11. No lo entiende así, concluyendo que la comisión de una infracción administrativa grave en materia de seguridad vial da lugar a calificar la imprudencia como menos grave, por aplicación de lo dispuesto en los arts. 142.2 y 152.2 CP, MAGRO SERVET, *LL núm. 9370*, 5 de marzo de 2019, pp. 4, 5.

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.

Por último, en las infracciones graves se describen conductas de diferente contenido, no todas son reveladoras de conducción peligrosa para los usuarios de las vías; se describen infracciones para mejor gestión del tráfico, o para control de los vehículos, que no repercuten o no tienen relación inmediata con un mayor o menor peligro de la conducción del vehículo<sup>47</sup>.

## V. Modificaciones en materia de concursos

Como se ha adelantado en la introducción, dos son los cambios que introduce la reforma 2019 en este ámbito, los dos justificados en el Preámbulo LO 2/2019 con el argumento de que se pretende aumentar la punición de las conductas: por un lado, se introduce un cambio en el art. 382 CP, para prever la imposición en todo caso de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores en los supuestos en los que resulte aplicable la regla concursal prevista en este precepto. Por otro lado, se introducen cambios para castigar más gravemente los casos en los que se producen más de un resultado constitutivo de homicidio y/o

<sup>47</sup> Por citar algunos ejemplos (en algunos casos mediatamente se puede relacionar la infracción grave con el incremento del riesgo en la circulación o conducción del vehículo), son calificadas como infracciones graves (art. 76 RDL 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): parar o estacionar en el carril bus, en zonas de estacionamiento para uso exclusivo de personas con discapacidad; conducir un vehículo siendo titular de una autorización que carece de validez por no haber cumplido los requisitos administrativos exigidos reglamentariamente en España; circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas así como las infracciones relativas a las normas que regulan la inspección técnica de vehículos; incumplir la obligación de todo conductor de verificar que las placas de matrícula del vehículo no presentan obstáculos que impidan o dificulten su lectura e identificación; no facilitar al agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tenga encomendadas su identidad, ni los datos del vehículo solicitados por los afectados en un accidente de circulación, estando implicado en el mismo; conducir un vehículo teniendo prohibido su uso; circular con un vehículo cuyo permiso de circulación está suspendido, incumplir la obligación de impedir que el vehículo sea conducido por quien nunca haya obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente (que serviría para imputar el eventual delito de resultado en comisión por omisión por un deber de garante del titular del vehículo, desde la exégesis jurisprudencial del delito de resultado cometido en comisión por omisión); incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de los centros de reconocimiento de conductores acreditados por el Ministerio del Interior o por los órganos competentes de las Comunidades Autónomas. Alude a esta falta de conexión entre determinadas infracciones graves y la eventual definición de la imprudencia menos grave RODRÍGUEZ LAINZ, *LL núm. 9392*, 8 de abril de 2019, pp. 16 s., 22 s.

lesiones imprudentes, a través de la introducción de dos nuevos preceptos, los arts. 142 bis y 152 bis CP.

### 1. *El cambio en el art. 382 CP*

Como es sabido, el art. 382 CP prevé un régimen concursal específico para el caso de que el sujeto cometa uno de los delitos contra la seguridad vial previstos en los arts. 379, 380 y 381 CP y, además, ocasione un resultado lesivo constitutivo de delito, en la práctica un delito de homicidio o de lesiones, generalmente imprudente. Este régimen concursal consiste en la imposición de la pena de la infracción más gravemente sancionada en su mitad superior<sup>48</sup>.

Cuando la regla concursal se establece entre los delitos de homicidio y lesiones imprudentes-delitos contra la seguridad vial mencionados en cualquier caso resulta aplicable la pena de privación del derecho a conducir, pues en uno u otro grupo de delitos esta se establece como pena principal.

Esto no ocurre cuando la regla concursal se plantea entre los delitos de homicidio o lesiones dolosos, o con otros delitos dolosos eventualmente en concurso (por ejemplo, los delitos de daños), que entrarán generalmente en concurso con el delito de manifiesto desprecio por la vida de los demás (art. 381 CP)<sup>49</sup>, pues en la mayoría de las ocasiones el delito más gravemente sancionado será el delito doloso (no será así si el delito de lesiones que resulta aplicable es el tipificado en el art. 147 CP), pero este no se conmina con la pena de privación del derecho a conducir, y tampoco resulta aplicable tal pena a través del régimen general de las penas accesorias (arts. 54 a 56 CP)<sup>50</sup>.

La reforma 2019 viene a solventar este supuesto vacío penológico, con la previsión expresa de que si el concurso ha de plantearse entre el delito de conducción

<sup>48</sup> Sobre la naturaleza de esta regla concursal, si responde al concurso de leyes o al concurso ideal, *sui generis* o especial, de delitos, y los problemas que suscita su aplicación, desde la selección de supuestos que son abarcados por la regla y, fundamentalmente, cuando el resultado ocasionado es plural, varios homicidios y/o lesiones, v., ampliamente, TRAPERO BARREALES, *Delitos contra la seguridad vial*, 2011, pp. 487-531, y, más recientemente, entre otros muchos, GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ; SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, ambas en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, 2013, pp. 146 ss.; y pp. 231 s., 284 s., respectivamente; MOLINA FERNÁNDEZ, *Delitos contra la seguridad vial*, 2014, pp. 108 ss.; MUÑOZ RUIZ, *Delito de conducción temeraria*, 2014, pp. 436 ss.; GÓMEZ PAVÓN, *Delito de conducción bajo la influencia*, 5ª, 2015, pp. 64 ss.; PALLÍN IBÁÑEZ, *Delincuencia vial*, 2017, pp. 172 ss.; DE VICENTE MARTÍNEZ, *Siniestralidad vial*, 2019, pp. 114 ss.

<sup>49</sup> Los cambios introducidos en la reforma de 2019 en la regulación de la regla concursal son un argumento más para deducir que el delito de manifiesto desprecio por la vida de los demás es, en realidad, la tipificación penal de la tentativa de homicidio o lesiones cometida con dolo eventual. Sobre esta cuestión, v., ampliamente, TRAPERO BARREALES, *Delitos contra la seguridad vial*, 2011, pp. 181-229, y, más recientemente, entre otros muchos, SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, 2013, pp. 240 ss.; MOLINA FERNÁNDEZ, *Delitos contra la seguridad vial*, 2014, pp. 49 ss.; PALLÍN IBÁÑEZ, *Delincuencia vial*, 2017, pp. 113 ss.; CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), p. 13.

<sup>50</sup> V., para más detalles, TRAPERO BARREALES, "Las penas accesorias: algunas consideraciones generales", en: GÓMEZ-JARA DÍEZ (coord.), *Persuadir y razonar: estudios jurídicos en homenaje a José Manuel Maza Martín, tomo II*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2018, pp. 703 s.



con manifiesto desprecio por la vida de los demás (art. 381 CP) y el eventual delito de resultado lesivo (de homicidio o de lesiones dolosas), ha de imponerse en todo caso la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotores prevista en aquel delito, en su mitad superior<sup>51</sup>.

Pero la imposición de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotores del art. 381 CP, en su mitad superior, también resultará aplicable aun cuando el delito de resultado lesivo cometido sea un homicidio o un delito de lesiones imprudentes. Pues así se deduce inequívocamente de la previsión del segundo párrafo del art. 382 CP, al disponer que se impondrá en todo caso aquella pena en su mitad superior. La razón es que esta pena privativa de derechos tiene una duración claramente superior en el delito contra la seguridad vial, entre seis a diez años, frente a la duración muy inferior en los delitos de homicidio y de lesiones imprudentes<sup>52</sup>.

En la reforma se ha detectado una falta de coordinación entre los distintos preceptos reformados. Como se acaba de explicar, con la modificación del art. 382 CP, el legislador ha querido asegurarse (otra cosa es que lo haya conseguido), primero, que va a imponerse la pena de privación del derecho a conducir y, segundo, que se va a imponer esta pena partiendo de la infracción que prevea la de una duración mayor. Pues bien, al introducir los cambios oportunos en el art. 382 CP para lograr este doble objetivo el legislador de 2019 se ha olvidado de las consecuencias penológicas que resultan de la nueva previsión concursal establecida en los arts. 142 bis y 152 bis. Así, para el caso de que el Juez haga uso del art. 142 bis y suba la pena hasta dos grados, el incremento penológico que lograría por esta vía, pudiendo llegar a imponer una pena de privación del derecho a conducir con una duración de hasta trece años y seis meses, si entra en juego la regla concursal del art. 382 y la previsión específica que afecta al concurso con el delito de conducción con manifiesto desprecio por la vida de los demás, esta pena de privación del derecho de

<sup>51</sup> En la Proposición LO 30 de junio de 2017 no se había planteado la reforma del art. 382, en su lugar se proponía la derogación de esta regla concursal, ocupando ese numeral con la introducción del nuevo delito de abandono del lugar del accidente (v. BOCG, Congreso de los Diputados, XII Legislatura, Serie B, núm. 142-1). En la enmienda núm. 3 del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea se propone mantener el art. 382 en su redacción originaria, pero incluyendo un párrafo en el que se establezca la obligatoriedad de acordar en todo caso la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotores, con la justificación de que así se evita la incoherencia penológica cuando el delito que resulta aplicable en virtud de la regla concursal es un delito doloso (v. BOGC, Congreso de los Diputados, XII Legislatura, Serie B, 21 de marzo de 2018, núm. 142-4). Será en el Informe de la Ponencia, posteriormente corroborado en el Dictamen de la Comisión de Justicia, cuando se proponga la redacción del que ha acabado siendo texto del actual art. 382 CP (v. BOCG, Congreso de los Diputados, XII Legislatura, Serie B, 22 y 26 de noviembre de 2018, núm. 142-5 y 142-6 respectivamente).

<sup>52</sup> Como se deduce claramente del preámbulo de la LO 2/2019, la finalidad de la reforma es asegurar la imposición de la pena de privación del derecho a conducir de mayor duración de las infracciones que entran en la regla concursal del art. 382 CP. El objetivo se ha conseguido en parte, pues los delitos contra la seguridad vial, en particular el tipificado en el art. 380 CP, establece una pena privativa de derechos de mayor duración que los delitos de lesiones imprudentes. Pone de relieve esta deficiencia de la reforma, pues el objetivo perseguido no se ha logrado de manera completa, CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), pp. 11, 13.

conducir ha de ser reducida, por imperativo legal, hasta el máximo de diez años<sup>53</sup>. La forma de evitar que esto suceda es entender que, en los casos en los que concurren los delitos de resultado lesivo y de conducción con manifiesto desprecio por la vida de los demás no puede operar en ningún caso el art. 142 bis, pues los resultados lesivos serán constitutivos de delitos de homicidio y/o lesiones, pero dolosos, nunca imprudentes.

Nuevamente, el legislador hace caso omiso del régimen general sobre el concurso de leyes y delitos (arts. 8 y 73 a 78 bis CP) para introducir una regulación específica, que se aparta una vez más de aquel régimen, en un ámbito muy concreto, los delitos contra la seguridad vial<sup>54</sup>. Porque ya en la redacción inicial del art. 382 CP se ha planteado una solución particular del concurso ideal de delitos, obviando la regulación siguiendo el régimen de absorción agravada-acumulación del art. 77.1 y 2 CP; ahora se da un paso más que se aparta de esta regulación, pues en el actual art. 382 CP se ha optado por el sistema de absorción agravada y combinación agravada para un supuesto concursal particular, el que se produzca entre los delitos de lesiones y homicidios dolosos-delito de manifiesto desprecio por la vida de los demás: se ha de imponer la pena del delito de homicidio o de lesiones cometido dolosamente en su mitad superior (salvo que las lesiones dolosas causadas sean las del art. 147 CP, en cuyo caso la infracción más grave será la del delito contra la seguridad vial del art. 381.1 CP), y, además, se ha de imponer la pena del delito contra la seguridad vial, también en su mitad superior.

## ***2. Los nuevos arts. 142 bis y 152 bis CP: reglas concursales específicas o incriminación del crimen culpae***

Como se ha indicado anteriormente, en el Preámbulo se justifica la introducción de los arts. 142 bis y 152 bis CP con la tesis de que se ha de aumentar la punición de las conductas imprudentes causantes de homicidios y lesiones imprudentes.

La explicación previamente se ha conectado con la demanda social por el incremento de accidentes en los que resultan afectados ciclistas y peatones, por tanto, parece que se quiere aumentar el castigo cuando los homicidios y lesiones imprudentes se cometen en el ámbito de la conducción de vehículos a motor o ciclomotores. Pero la forma como se ha plasmado la redacción de los dos preceptos mencionados nos lleva a otra conclusión, pues su ámbito de aplicación es genérico o

<sup>53</sup> Para más detalles sobre esta falta de coordinación entre las previsiones de los arts. 142 bis-152 bis y 382, v. CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), p. 14.

<sup>54</sup> Resulta ya preocupante la frecuencia con que el legislador, en cada reforma, introduce regulaciones específicas en materia de concursos, sin que quede suficientemente claro si se trata del régimen de concurso de leyes o de delitos, a veces concretando el ámbito de aplicación, a veces a través de cláusulas indeterminadas. Sobre ello, v., ampliamente, SANZ MORÁN, “Acerca de algunas cláusulas concursales recogidas en el Código Penal”, en: ÁLVAREZ GARCÍA/COBOS GÓMEZ DE LINARES/GÓMEZ PAVÓN/MANJÓN-CABEZA OLMEDA/MARTÍNEZ GUERRA (coords.), *Libro homenaje al prof. Luis Rodríguez Ramos*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2013, pp. 214 ss.

amplio, esto es, estos preceptos van a ser aplicados cuando se produzcan hechos de notoria gravedad por cuanto se producen varios o elevados resultados lesivos constitutivos de homicidio y/o lesiones imprudentes sea cual sea el ámbito de actividad en el que se lleva a cabo la conducta imprudente<sup>55</sup>. Y esta opción legal, una vez decidida su introducción, es la correcta, pues no se entendería que la agravación de la pena se limitara a un ámbito muy específico de resultados lesivos constitutivos de delito, los resultantes de la conducción de vehículos a motor o ciclomotor, pues ello significaría que la vida e integridad física de las personas que pueden resultar afectadas por la siniestralidad vial son más importantes para el Derecho que la vida e integridad de las personas que pueden verse involucradas en el desempeño de otras actividades peligrosas.

En concreto, la regulación que se ha propuesto de los arts. 142 bis y 152 bis CP es la siguiente.

Art. 142 bis CP<sup>56</sup>: “En los casos previstos en el número 1 del artículo anterior, el Juez o Tribunal podrá imponer motivadamente la pena superior en un grado, en la extensión que estime conveniente, si el hecho revistiere notoria gravedad, 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

<sup>55</sup> Llega a la misma conclusión CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), pp. 4, 8, criticando que en el preámbulo no se haya dado ninguna explicación para esta extensión a otros ámbitos fuera de la circulación de vehículos a motor y ciclomotores (y la propia rúbrica de la LO 2/2019 también alude exclusivamente a este ámbito de actividad, por lo que tampoco sirve para “explicar” el ámbito aplicativo de los nuevos arts. 142 bis, 152 bis CP).

<sup>56</sup> En la Proposición de LO de 30 de junio de 2017 se había planteado otra regulación, en el art. 142.3: “En estas infracciones el Juez o Tribunal podrá imponer, motivadamente, la pena superior en uno o dos grados, en la extensión que estime conveniente, si el hecho revistiere notoria gravedad y hubiere afectado a la integridad física de una pluralidad de personas con un resultado constitutivo de delito (BOCG, Congreso de los Diputados, XII Legislatura, Serie B, núm. 142.1). Durante la tramitación parlamentaria se presentaron varias enmiendas: enmienda núm. 1 del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, proponiendo la siguiente redacción del art. 142.3: “En estas infracciones el Juez o Tribunal podrá imponer, motivadamente, la pena superior en un grado, en la extensión que estime conveniente, por la mayor gravedad de la imprudencia y si hubiere afectado a la vida o integridad física de una pluralidad de personas con un resultado constitutivo de delito menos grave o grave”; la enmienda núm. 9 del Grupo Parlamentario Socialista al art. 142.3, con la siguiente redacción: “En estas infracciones el Juez o Tribunal podrá imponer la pena en su mitad superior, o excepcionalmente la pena superior en grado, cuando se hubieran cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor y no se hubiera socorrido a la víctima en el lugar de los hechos”; la enmienda núm. 10 del Grupo Parlamentario Ciudadanos, proponiendo la siguiente redacción del art. 142.3: “En estas infracciones el Juez o tribunal impondrá, motivadamente, la pena superior en un grado, en la extensión que estime conveniente, si el hecho revistiere notoria gravedad”; la enmienda núm. 13, del Grupo Parlamentario Mixto, para suprimir el art. 142.3 (BOCG, XII Legislatura, Serie B, núm. 142-4, 21 de marzo de 2018). En el Informe de la Ponencia de 22 de noviembre de 2018, y Dictamen de la Comisión, de 26 de noviembre de 2018, que será el texto que se remitirá al Senado el 29 de noviembre de 2018, la redacción del art. 142 bis es como sigue: “En los casos previstos en el número 1 del artículo anterior, el Juez o Tribunal podrá imponer motivadamente la pena superior en un grado, en la extensión que estime conveniente, si el hecho revistiere notoria gravedad, 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 de delito del artículo 152.1.2º o 3º en las demás, y en dos grados si el número de fallecidos fuere muy elevado”.

la muerte de una y lesiones constitutivas de delito del art. 152.1.2º o 3º en las demás, y en dos grados si el número de fallecidos fuere muy elevado”.

Art. 152 bis CP<sup>57</sup>: “En los casos previstos en el número 1 del artículo anterior, el Juez o Tribunal podrá imponer motivadamente la pena superior en un grado, en la extensión que estime conveniente, si el hecho revistiere notoria gravedad, en atención a la singular entidad y relevancia del riesgo creado y del deber normativo de cuidado infringido, y hubiere provocado lesiones constitutivas de delito del artículo 152.1.2º o 3º a una pluralidad de personas, y en dos grados si el número de lesionados fuere muy elevado”.

Lo primero que hay que señalar es que no es la primera vez que tenemos en el CP un precepto de este tenor. Ya en el art. 565 CP 1944/1973 se había previsto una disposición en la que se proponía la elevación de la pena en uno o dos grados, a juicio del Tribunal, cuando el mal causado, de muerte o de lesiones graves (las equivalentes a los actuales arts. 149 y 150), fuere “de extrema gravedad”, pero para el caso de que este resultado fuera causado por impericia o negligencia profesional, una modalidad agravada de la imprudencia temeraria (equivalente a la actual imprudencia grave)<sup>58</sup>.

<sup>57</sup> En la Proposición de LO de 30 de junio de 2017 se había planteado otra regulación, en el art. 152.3: “En estas infracciones el Juez o Tribunal podrá imponer, motivadamente, la pena superior en uno o dos grados, en la extensión que estime conveniente, si el hecho revistiere notoria gravedad y hubiere afectado a la integridad física de una pluralidad de personas con un resultado constitutivo de delito” (BOCG, Congreso de los Diputados, XII Legislatura, Serie B, núm. 142.1). Durante la tramitación parlamentaria se presentaron varias enmiendas: enmienda núm. 2 del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, proponiendo la siguiente redacción del art. 152.3: “En estas infracciones el Juez o Tribunal podrá imponer, motivadamente, la pena superior en un grado, en la extensión que estime conveniente, por la mayor gravedad de la imprudencia y si hubiere afectado a la integridad física de una pluralidad de personas con un resultado constitutivo de delito menos grave o grave”; la enmienda núm. 8 del Grupo Parlamentario Socialista al art. 152.3: “En estas infracciones el Juez o Tribunal podrá imponer la pena en su mitad superior, o excepcionalmente la pena superior en grado, cuando se hubieran cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor y no se hubiera socorrido a la víctima en el lugar de los hechos”; la enmienda núm. 11 del Grupo Parlamentario Ciudadanos, proponiendo la siguiente redacción del art. 152.3: “En estas infracciones el Juez o Tribunal impondrá, motivadamente, la pena superior en un grado, en la extensión que estime conveniente, si el hecho revistiere notoria gravedad”; la enmienda núm. 15, del Grupo Parlamentario Mixto, para suprimir el art. 152.3 (BOCG, XII Legislatura, Serie B, núm. 142-4, 21 de marzo de 2018). En el Informe de la Ponencia de 22 de noviembre de 2018, y Dictamen de la Comisión, de 26 de noviembre de 2018, que será el texto que se remitirá al Senado el 29 de noviembre de 2018, la redacción del art. 152 bis es como sigue: “En los casos previstos en el número 1 del artículo anterior, el Juez o Tribunal podrá imponer motivadamente la pena superior en un grado, en la extensión que estime conveniente, si el hecho revistiere notoria gravedad, en atención a la singular entidad y relevancia del riesgo creado y del deber normativo de cuidado infringido, y hubiere provocado lesiones constitutivas de delito del artículo 152.1.2º o 3º a una pluralidad de personas, y en dos grados si el número de lesionados fuera muy elevado”.

<sup>58</sup> Esta previsión aparece por primera vez en el CP 1944, relacionada con la impericia o negligencia profesional en el ámbito de la conducción de vehículos a motor. Así, en el art. 565 párrafo quinto CP 1944 se disponía lo siguiente: “Toda infracción sancionada en este artículo cometida con vehículos de motor llevará aparejada la privación del permiso para conducirlos por tiempo de uno a cinco años. Cuando se produjere la muerte o lesiones graves a consecuencia de impericia o negligencia profesional, se impondrán en su grado máximo las penas señaladas en este artículo, pudiéndose aumentar dichas penas en uno o dos grados, según los casos, a juicio del Tribunal, cuando los daños causados fuesen de extrema gravedad, teniendo en este caso carácter definitivo la retirada del permiso de conducción”. A partir de la reforma de 1963 la agravación de la pena por impericia o negligencia profesional se extiende a todos los supuestos, esto es, ya no se relaciona con la

Si bien en la actual regulación se ha seguido el sistema de *crimina culposa* en la incriminación de la imprudencia, desde la práctica judicial se ha apreciado en ocasiones cierta resistencia a la aplicación de las reglas concursales en los delitos imprudentes, en particular, cuando de la misma acción imprudente se deriva la producción de varios delitos de resultado, homicidios y/o lesiones. Esta oposición ha sido quizás más acusada en el ámbito de los resultados lesivos derivados de un delito contra la seguridad vial, por la existencia de la regla concursal del actual art. 382 CP<sup>59</sup>.

Por otro lado, aun cuando se reconozca la aplicación de las reglas del concurso de delitos en el caso de producción de varios resultados lesivos derivados de la conducta imprudente, la modalidad que hay que apreciar es la del concurso ideal<sup>60</sup>,

conducción de vehículos a motor o ciclomotores, tal como se podía deducir de la redacción anterior. Reconoce esta semejanza entre el art. 142 bis y el antiguo art. 565 CP anterior, CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), pp. 9, pero aclara que ahora se ha sacado de su ámbito específico, la imprudencia o negligencia profesional, una decisión errónea a su juicio, pues si el tipo penal del DP histórico tenía alguna justificación era precisamente la mayor exigencia del nivel de diligencia de determinados profesionales por sus superiores conocimientos específicos, circunstancia que no sucede en el ámbito general de la imprudencia, ni siquiera en el ámbito de la circulación. A la hora de interpretar los actuales arts. 142 bis y 152 bis, este autor propone que se tenga en cuenta, entre otras circunstancias, el carácter profesional o no del sujeto activo, y esto se puede defender, a su juicio, a través del criterio de la notoria gravedad, desde la referencia a la entidad y relevancia del deber normativo de cuidado infringido.

<sup>59</sup> PALLÍN IBÁÑEZ, *Delincuencia vial*, 2018, p. 209, propone la reforma del art. 382 CP para evitar problemas interpretativos cuando, cometido el delito contra la seguridad vial, se produce más de un resultado lesivo, pues en este caso se puede optar por la aplicación en exclusiva de la regla concursal del art. 382 CP, solución por la que se decantan los Tribunales, o, la más correcta, la aplicación de las reglas del concurso ideal de delitos entre los delitos de resultado lesivo y, a continuación, el resultado de esta solución concursal en concurso con lo dispuesto en el art. 382 CP. Esta segunda solución concursal es la que también propone ÁLVAREZ GARCÍA, *Comparecencia en relación con la proposición de LO de reforma del CP en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores y sanción del abandono del lugar del accidente*, Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, Comisiones, XII Legislatura, año 2018, núm. 439, 21 de febrero de 2018, pp. 20 s. Como ejemplo de lo indicado en el texto, SAP Cuenca núm. 18/2005, 24 de febrero, en la que se condena por un delito pese a que la acción imprudente ha causado varios resultados lesivos; SAP Girona núm. 488/2017, 19 de septiembre, en la que, pese a calificar como concurso ideal en virtud de los arts. 382 y 77 CP, luego solo se impone la pena de la infracción más grave en su mitad superior, cuando debería resolverse primero el concurso ideal entre los delitos de lesiones (art. 77 CP) y, posteriormente, el resultado penológico del concurso sería el que tendría que valorarse a la hora de aplicar la segunda regla concursal, la del art. 382 CP. Pero también se han apreciado las reglas del concurso ideal de delitos, por ejemplo, en la SAP Asturias núm. 85/2004, 26 de marzo, en la que se aplica el concurso ideal entre el delito del art. 379.1 CP y seis delitos de lesiones imprudentes, estos a su vez en concurso ideal; SAP León núm. 56/2006, 31 de octubre; SAP Madrid núm. 96/2014, 27 de marzo. Sobre esta cuestión RODRÍGUEZ LAINZ, *LL núm. 9392*, 8 de abril de 2019, p. 28, señala que, desde la STS núm. 1133/2001, 11 de junio, se ha consolidado la tesis de apreciar concurso ideal de delitos cuando con la misma conducta imprudente se cometen varios delitos de homicidio y/o de lesiones imprudentes, con precedentes en las SSTS núm. 1550/2000, 10 de octubre y núm. 632/2001, 16 de abril.

<sup>60</sup> La posibilidad de aplicar las reglas del concurso real de delitos en estos casos parece quedar descartada, pues la discusión de si hay un hecho o una pluralidad de hechos cuando se producen varios resultados lesivos de homicidio, o de lesiones, se ha planteado fundamentalmente desde el delito doloso, no así en el delito imprudente. V., para más detalles, MIR PUIG, *PG*, 10<sup>a</sup>, 2016, 27/9 a 12, 40-42, a favor de la tesis de que se está ante el concurso real de delitos. Más ampliamente sobre este problema concursal, ROIG TORRES, *El concurso ideal de delitos*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2012, pp. 19-273. Sobre esta discusión ha terciado el TS, a favor de la aplicación de las reglas del concurso real, en el Acuerdo no jurisdiccional de 20 de enero de 2015. Sobre la aplicación de las reglas del concurso ideal cuando con el mismo hecho se cometen varios delitos imprudentes,

lo que significa que la pena máxima que cabría imponer sería la de prisión de 4 años, se hayan cometido dos o más delitos imprudentes, de homicidio y/o de lesiones. Este límite temporal ha sido valorado como insuficiente, no proporcionado a la gravedad de los hechos que pueden derivarse de la actuación imprudente<sup>61</sup>.

A dar respuesta a estas dos objeciones van dirigidos los dos preceptos que han sido transcritos líneas atrás.

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 culpae*, 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<sup>62</sup>. Porque, además, en su aplicación íntegra ello significaría que se apreciarían estas reglas de los arts. 142 bis y 152 bis CP cuando se hayan producido la pluralidad de resultados lesivos de muerte 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<sup>63</sup>. Este riesgo parece

v., entre otros muchos, CORCOY BIDASOLO, *EDJ 114* (2007), p. 113; LUZÓN PEÑA, *PG*, 3ª, 2016, 18/87. Para un análisis más detallado, con amplias referencias doctrinales, ROIG TORRES, *Op. cit.*, pp. 329 ss. Esta autora diferencia entre los casos que dan lugar a la aplicación de las reglas del concurso real de delitos (para el caso de que se produzcan varios resultados lesivos constitutivos de homicidio y/o lesiones imprudentes) y los que han de ser resueltos con la aplicación de las reglas del concurso ideal (entre el delito de peligro y el eventual y único delito de resultado lesivo imprudente, pp. 336 s.).

<sup>61</sup> V., en este sentido, LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, p. 3.

<sup>62</sup> Sobre el *crimen culpae*, nos sirve de recuerdo la explicación de CEREZO MIR, *Curso de Derecho Penal español. Parte general I. Introducción. Teoría jurídica del delito/1*, 3ª, Tecnos, Madrid, 1985, pp. 369 s., señalando que esta construcción apenas ha sido acogida por la doctrina, no así por el TS, pues ha sido la aplicada cuando de una conducta imprudente se derivan varios resultados, se ha descartado la aplicación de las reglas del concurso de delitos, en su lugar se ha apreciado un delito de imprudencia del que se derivan varios resultados, de muerte y/o lesiones. Sobre esta explicación, v., también, entre otros, ROIG TORRES, *Concurso ideal*, 2012, pp. 329 s.; LUZÓN PEÑA, *PG*, 3ª, 2016, 18/85-87. Alude al riesgo de que con la aparición de los arts. 142 bis y 152 bis CP se puede estar recuperando la vieja doctrina sobre el *crimen culpae*, RODRÍGUEZ LAINZ, *LL núm. 9392*, 8 de abril de 2019, pp. 9, 28, 29, 30. Por su parte, FRÍAS MARTÍNEZ, *Tráfico y Seguridad Vial 237* (2019), p. 8, porque cuando hay múltiples afectados el juez puede llegar a subir la pena en uno o hasta dos grados, claramente superior a la resultante de la aplicación de las reglas concursales, en el art. 142 bis CP se está, no ante un tipo agravado, sino ante un nuevo delito de resultado muy grave (y la misma conclusión habrá de hacerse extensiva al art. 152 bis CP), lo que viene a reconocer que aquel riesgo interpretativo es elevado.

<sup>63</sup> V., para más detalles, CEREZO MIR, *PG I/1*, 3ª, 1985, p. 370, quien advierte que el TS no ha llegado a esta conclusión cuando la cuestión sobre el sistema de incriminación de la imprudencia era más controvertida, así que el riesgo de que esto suceda en la actualidad ha de ser mínimo o inexistente. Pese a que atendiendo a la terminología empleada pudiera parecer otra cosa, descarta esta lectura del art. 142 bis CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), p. 9, pues en la descripción del art. 142 bis CP se está aludiendo al desvalor de acción (entidad y relevancia del riesgo creado y del deber de cuidado infringido), mientras que el desvalor de resultado aparece añadido como requisito adicional, pero la mera concurrencia del resultado de varias muertes o lesiones, si no existe el desvalor de acción que revista notoria gravedad, no da lugar a la aplicación del art. 142 bis CP.

descartado desde el momento en que la aplicación de las reglas contenidas en los arts. 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 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.

Si se descarta su lectura desde la reintroducción del *crimen culpae*, entonces estos dos preceptos son la regulación de dos supuestos específicos del concurso ideal de delitos, una nueva excepción al régimen concursal general previsto en los arts. 73 a 78 bis CP<sup>64</sup>.

El ámbito de aplicación de los dos preceptos está delimitado parcialmente: para el caso de que el sujeto provoque una pluralidad de resultados lesivos, elemento que ha de ser objeto de concreción, imputables a homicidio o lesiones de los arts. 149 y 150 CP cometidos con imprudencia grave.

Quedan fuera 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<sup>65</sup> y las lesiones del art. 147.1 CP cometidas con imprudencia grave. En estos casos, en interpretación a sensu contrario, se puede deducir que se quiere optar por la solución penológica única, sea cual sea el número de fallecidos y/o lesionados, 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 art. 147.1 CP o las más graves descritas en el art. 149 CP, la pena siempre es la misma, si causa varios homicidios y/o lesiones imprudentes, multa de 3 a 18 meses, si solo causa varios delitos de lesiones, sean de la entidad que sean, multa de 3 a 12 meses. No 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 (dos o más, o un número de fallecidos elevado), pero sí resulta suficiente la multa de hasta 18 meses para el caso de que se cometan varios homicidios, pero imputables a la imprudencia menos grave. En este segundo caso 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.

Por otra parte, el hecho de que queden excluidos del ámbito de aplicación de las reglas específicas de agravación de la pena de los arts. 142 bis y 152 bis CP los

<sup>64</sup> Para CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), pp. 8, 10, el art. 142 bis CP constituye un subtipo agravado de homicidio por imprudencia grave, que permite elevar en uno o dos grados la pena en atención a la mayor gravedad del resultado. Significa, pues, que para el caso de que se produzcan varias muertes hay un delito de imprudencia grave con resultado de muerte(s).

<sup>65</sup> Para CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), p. 9, la exclusión de los casos de imprudencia menos grave resulta acertada, pues no parece que una conducta realizada por imprudencia menos grave pueda ser, al mismo tiempo, calificada de notoria gravedad.

supuestos de homicidio y/o lesiones cometidos con imprudencia menos grave ha de significar que, para los casos en los que con la misma acción se produzcan varios resultados lesivos constitutivos de estos delitos, se aplicarán las reglas generales del concurso ideal de delitos, esto es, las previstas en el art. 77.1 y 2 CP<sup>66</sup>.

Ahora bien, una vez delimitado (parcialmente) el ámbito aplicativo de los arts. 142 bis y 152 bis CP puede suceder 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 art. 152.1.1º CP, o se producen varios resultados, alguno, los menos, dan lugar a lesiones del art. 152.1.2º o 3º CP, pero la mayoría de las víctimas presentan lesiones del art. 152.1.1º CP. En estos casos, literalmente queda descartada la posibilidad de aplicar los arts. 142 bis y 152 bis CP, pues faltaría la segunda parte del ámbito aplicativo, el que se identifica con notoria gravedad (que se explicará a continuación), planteándose la duda de qué solución penológica habrá que apreciarse en tal caso, si ha de recurrirse a las reglas del concurso ideal de delitos, lo que sería una solución correcta, o también aquí tendrá un efecto contraproducente la reforma de 2019, en el sentido de que también se pretenda reintroducir la lectura del *crimen culpae* para estos supuestos.

Y aún habrá que preguntarse por la respuesta a otra situación de posible concurrencia concursal. Porque puede que con la misma conducta calificable de imprudencia grave el sujeto provoque dos resultados de muerte y otros tantos de lesiones, pero estas subsumibles en el art. 147.1 CP, o provoque varios resultados lesivos de lesiones, algunos, los menos, subsumibles en los arts. 149 y 150 CP, otros, la mayoría, son lesiones subsumibles en el art. 147.1 CP. Porque la conducta es calificable de imprudencia grave y se han causado una pluralidad de resultados lesivos que pueden dar contenido a la notoria gravedad requerida para la aplicación de los arts. 142 bis y 152 bis CP, vendrán en aplicación estos dos preceptos, pero como en el hecho hay más resultados lesivos que no quedan abarcados por los preceptos citados (porque son lesiones subsumibles en el art. 147.1 CP cometidas con imprudencia grave); en esta situación se abren dos alternativas, una, apreciar únicamente las reglas concursales de los arts. 142 bis y 152 bis CP, máxime si se acaba entendiendo que se reintroduce la incriminación del *crimen culpae*, o la segunda, apreciar una doble regla concursal para abarcar todo el desvalor del hecho, por un lado, la regla contenida en los arts. 142 bis y 152 bis CP, por otro lado, uno de estos preceptos en concurso ideal con el delito de lesiones imprudentes subsumible en el art. 152.1.1º CP (y en este segundo lado concursal puede haberse planteado, a su vez, un concurso ideal, para el caso de que se hayan causado lesiones a varias personas<sup>67</sup>). Esta segunda solución, pese a que podría ser la técnicamen-

<sup>66</sup> V., de esta opinión, RODRÍGUEZ LAINZ, *LL núm.* 9392, 8 de abril de 2019, pp. 30 s., si bien advierte que también en estos casos puede tener un efecto de arrastre la reforma de 2019, en el sentido de que también en estos casos se restablezca la tesis del *crimen culpae*.

<sup>67</sup> Parece admitir la aplicación cumulativa de los arts. 142 bis y/o 152 bis CP y el delito imprudente de le-



te más correcta, ha de ser descartada, pues se derivaría un efecto penológico ilógico, ya que se castigaría más gravemente al sujeto que provoca una pluralidad de resultados lesivos, algunos subsumibles en el art. 142 bis/152 bis CP y otro u otros en el art. 152.1.1º CP frente al sujeto que provoca una pluralidad de resultados lesivos, pero todos ellos subsumibles en el art. 142 bis/152 bis CP<sup>68</sup>.

Entrando la redacción de estos dos preceptos, la misma resulta objetable, pues se están utilizando términos vagos e imprecisos para describir los criterios a los que han de atender los jueces o tribunales para su apreciación, siendo además de apreciación potestativa, lo que puede generar discrepancias en su aplicación<sup>69</sup>.

Aparentemente, para su aplicación ha de atenderse a dos criterios o elementos<sup>70</sup>, uno relativo a la conducta realizada, el otro referido a los resultados derivados o

siones del art. 152.1.1 CP, apreciando las reglas del concurso ideal entre ambos, FRÍAS MARTÍNEZ, *Tráfico y Seguridad Vial* 237 (2019), p. 9. Pero advierte que, previsiblemente, la solución judicial será otra, esto es, los resultados lesivos de menor entidad quedarán absorbidos por los tipos agravados de los arts. 142 bis y 152 bis CP.

<sup>68</sup> En último lugar, siguiendo con posibles problemas concursales, en un principio también se podría plantear como hipótesis la relación concursal entre los arts. 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 art. 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 art. 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 art. 152 bis CP. De mantenerse lo contrario se produciría una consecuencia poco razonable, que puede quedar claramente reflejada con el siguiente ejemplo: ante un mismo caso calificable de notoria gravedad cometido por dos personas diferentes, al primero, porque todos los afectados mueren, se le aplica el art. 142 bis, al segundo, porque algunos afectados mueren, el resto sufren lesiones, habría que aplicar el concurso entre los arts. 142 bis y 152 bis. Sobre los posibles problemas concursales que se pueden plantear entre los arts. 142 bis y 152 bis, v. CASTRO MORENO, *LLP* 138 (2019), pp. 10 s., quien reclama una previsión legislativa para excluir cualquier planteamiento concursal, pues así se evitaría cualquier duda al respecto.

<sup>69</sup> Denuncian la falta de taxatividad y certeza en la regulación de los arts. 142 bis y 152 bis, FRÍAS MARTÍNEZ, *Tráfico y Seguridad Vial* 237 (2019), p. 7; LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, pp. 3, 14, 15; MAGRO SERVET, *LL núm. 9370*, 5 de marzo de 2019, p. 6; DE VICENTE MARTÍNEZ, *Siniestralidad vial*, 2019, p. 101. Sobre este y otros argumentos críticos a esta regulación, ÁLVAREZ GARCÍA, *Comparecencia en relación con la proposición de LO de reforma del CP en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores y sanción del abandono del lugar del accidente*, Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, Comisiones, XII Legislatura, núm. 439, 28 de febrero de 2018, pp. 10, 11, desde la perspectiva de la posible vulneración del principio de legalidad de las penas (porque los marcos penales previstos son excesivamente amplios), o los de igualdad y seguridad jurídica, por el diferente tratamiento que pueden formular los distintos Tribunales dada la indeterminación de los criterios para decidir la imposición o no de la pena superior, y, en el primer caso, si la subida es en un grado o en dos grados. También alude a la posible vulneración de los principios de legalidad y taxatividad VARGAS CABRERA, *Comparecencia en relación con la proposición de LO de reforma del CP en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores y sanción del abandono del lugar del accidente*, Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, Comisiones, XII Legislatura, núm. 439, 28 de febrero de 2018, p. 21.

<sup>70</sup> Que habrían de concurrir de manera cumulativa, como indica DE VICENTE MARTÍNEZ, *Siniestralidad vial*, 2019, p. 101. Indica que se trata de tres elementos, a saber, notoria gravedad, singular entidad y relevancia del riesgo creado y del deber normativo de cuidado infringido y el resultado lesivo, varias o múltiples muertes y/o lesiones, MAGRO SERVET, *LL núm. 9304*, 22 de noviembre de 2018, p. 7; *LL núm. 9370*, 5 de marzo de 2019, pp. 5 s.

causados por aquella. Desde la primera perspectiva, la notoria gravedad<sup>71</sup>, se deduce atendiendo a la singular entidad y relevancia del riesgo creado y del deber normativo de cuidado infringido<sup>72</sup>. Ahora bien, con esta explicación no se está aludiendo a algo diferente a la imprudencia grave<sup>73</sup>, pues este es el ámbito de aplicación de los arts. 142 bis y 152 bis CP, y la singular entidad y relevancia del riesgo creado ha de ponerse en conexión, además, con los eventuales resultados lesivos que van a producirse como consecuencia del riesgo previamente generado. A lo sumo podría entenderse que el riesgo incluso ha podido ser mayor porque se cernía sobre personas que, finalmente, no han resultado lesionadas, o al menos no en la gravedad que exigen estos dos preceptos para que sean apreciados.

Realmente, en la deducción de si el hecho reviste o no notoria gravedad ha de atenderse al resultado lesivo derivado de la conducta imprudente cometida por el sujeto, si esta es calificada de grave. Y la notoria gravedad puede implicar dos niveles diferenciados, en el primer nivel el juez o tribunal podrá imponer la pena superior en grado, en el segundo nivel, cuando el número de fallecidos o lesionados fuere muy elevado, pena superior en dos grados.

En el primer nivel se ofrecen pautas diferentes para decidir cuándo el hecho puede ser calificado de notoria gravedad en los dos preceptos que se comentan, dependiendo

<sup>71</sup> Varios son los significados de notoria/notorio, cualquiera de ellos puede servir para dar significado al término notoria gravedad. Por un lado, puede significar gravedad pública y sabida por todos, o gravedad evidente y clara. Por otro lado, también puede significar gravedad relevante o importante. Acepta la primera de las opciones LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, p. 14. Para la aplicación de esta circunstancia, CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), p. 9, propone que se limite a los casos de negligencia profesional, en la línea del antiguo art. 565 CP anterior; Por su parte, DE VICENTE MARTÍNEZ, *Siniestralidad vial*, 2019, pp. 101 s., advierte de la falta de taxatividad en el uso de este término que, por otro lado, no se sabe de qué manera ha de ser interpretado. ÁLVAREZ GARCÍA, *Comparecencia en relación con la proposición de LO de reforma del CP en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores y sanción del abandono del lugar del accidente*, Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, Comisiones, XII Legislatura, núm. 439, 28 de febrero de 2018, p. 11, critica el uso de esta expresión, pues no se sabe a ciencia cierta qué significa, pues no se puede relacionar ni con el resultado producido, ni con la gravedad de la imprudencia cometida, pues de entrada esta ya tiene que ser grave.

<sup>72</sup> LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, p. 14, valora positivamente que la especial gravedad de la imprudencia se determine a través de un criterio utilizado por doctrina y jurisprudencia, la intensidad del riesgo generado y la propia significación o relevancia de la infracción de la norma de cuidado. Pero a fin de cuentas estos son criterios a los que hay que atender, entre otros, para decidir si la imprudencia cometida es o no grave. Lo más correcto, por tanto, hubiera sido que en la definición de imprudencia grave se hubieran establecido algunos criterios orientadores más o menos precisos, en lugar de la definición que se ha empleado en los arts. 142.1 y 152.1, y estos criterios podrían repetirse nuevamente en las cláusulas para determinación de la pena en caso de pluralidad de resultados lesivos. Pues con esta diferente redacción pareciera que la imprudencia grave que se menciona en los arts. 142 bis y 152 bis CP es diferente a la descrita en el número 1 de los arts. 142 y 152 CP, una especie de imprudencia super o hipergrave. Crítico, desde otros argumentos, a los criterios utilizados para la deducción de si el hecho alcanza o no la notoria gravedad, FRÍAS MARTÍNEZ, *Tráfico y Seguridad Vial 237* (2019), pp. 7 s.

<sup>73</sup> De otra opinión, FRÍAS MARTÍNEZ, *Tráfico y Seguridad Vial 237* (2019), p. 8, para quien se está aludiendo a la imprudencia muy grave, concurriendo tal modalidad imprudente cuando concurre una pluralidad de infracciones de normas de cuidado, por ejemplo, conducción alcohólica con tasa elevada, falta de descanso, especial riesgo. Y, aunque no se deriva del tenor literal, pero sí es la propuesta interpretativa que defiende, CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), p. 9, como criterio para averiguar cuándo se está ante un hecho de notoria gravedad alega que se atiende a si se trata de un supuesto de imprudencia profesional.

del resultado que se cause con la conducta imprudente. En el caso de que se produzca la muerte, puede ser hecho que reviste notoria gravedad la muerte de dos personas, pero también puede ser de notoria gravedad la muerte de más de dos personas, pues el art. 142 bis CP se refiere a la provocación de la muerte de dos o más personas. También es calificable de hecho que reviste notoria gravedad cuando se produce la muerte de una persona y el resto de sujetos sufren lesiones de las subsumibles en los arts. 149 y 150 CP. Aquí parece que el número de sujetos implicados en la situación de peligro tienen que ser como mínimo tres, uno fallece y los otros dos sufren lesiones de entidad, pues el tenor literal se refiere a la muerte de una y lesiones en *las demás personas* y, por otro lado, porque se ha planteado la posibilidad de que se aprecie este precepto cuando el número de fallecidos también es superior a dos personas<sup>74</sup>. En el caso de que se produzcan solo lesiones de las subsumibles en los arts. 149 y 150 CP, se califica como hecho que reviste notoria gravedad si se ven afectados una pluralidad de personas; si cuando se producen lesiones y muerte se exige un número mínimo de tres personas, en el caso de que se produzcan solo lesiones de cierta entidad habrá que exigir un número ligeramente mayor de afectados, por lo que podría plantearse a partir de cuatro<sup>75</sup>. Pero también habrá de atenderse a la entidad de las lesiones causadas con la actuación imprudente, pues puede suceder que todos los afectados sufran lesiones subsumibles en el art. 149 CP, todos sufran lesiones subsumibles en el art. 150 CP, o alguno sufra lesiones de las subsumibles en el art. 149 CP y el resto lesiones que son subsumibles en el art. 150 CP.

Si se pueden cuantificar numéricamente los hechos que revisten notoria gravedad en la forma como se ha explicado anteriormente, partiendo de la propia redacción que parece ofrecer criterios numéricos cuantificadores dependiendo del tipo de resultado que se produzca como consecuencia de la conducta imprudente realizada, será superando estas cifras cuando se podrá empezar a calificar que el número de fallecidos o de lesionados es muy elevado, a efectos de aplicación del segundo nivel agravatorio<sup>76</sup>. La aplicación será más factible en supuestos como los que

<sup>74</sup> Para este caso en el que se producen resultados de muerte y lesiones, CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), p. 10, aunque la ley no especifica más, como factor a valorar incluye el tipo de lesiones causadas: desde la perspectiva del resultado de muerte hay una víctima, si son lesiones del art. 149 bastaría con que fueran dos víctimas, si son lesiones del art. 150 tendrá que exigirse un número mayor de personas lesionadas.

<sup>75</sup> De otra opinión, LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, pp. 14 s., quien plantea la aplicación del art. 152 bis CP cuando se produzcan lesiones a dos o más personas, como en el caso del fallecimiento. También CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), pp. 12 s., plantea que se haga una interpretación en paralelo con lo dispuesto en el art. 142 bis CP, pero teniendo en cuenta también el tipo de lesiones producidas, si son lesiones del art. 149, bastará con que las víctimas sean dos, si son lesiones del art. 150 tendrían que ser más de dos las víctimas.

<sup>76</sup> LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, pp. 14, 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. Y CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), p. 10, advirtiendo previamente que no se ha de caer en el error de que parece que se pone “precio” a la vida, un número elevado podría considerarse entre cinco y diez víctimas, por debajo de cinco estaríamos en dos o más personas, a partir de diez se podría considerar muy elevado.

llegan a los medios de comunicación relacionados con siniestros de autobuses, de pasajeros o de estudiantes, donde el número de afectados puede ser claramente alto, dependiendo de las dimensiones de este medio de transporte, sin contar con los otros posibles implicados en el siniestro que se encuentren en la zona y sean alcanzados (ciclistas, motoristas, otros vehículos...).

Estas cláusulas de determinación de la pena recuerdan a la utilizada para la descripción del delito masa en el art. 74.2 segundo inciso CP. Este concurso es una variante del delito continuado contra el patrimonio y se aprecia cuando concurren cumulativamente las circunstancias de que el hecho revista notoria gravedad y hubiere perjudicado a una generalidad de personas. Salvando las diferencias entre los preceptos involucrados, porque sobre todo el ámbito de aplicación es claramente diferenciado (en un caso se aplica en infracciones contra el patrimonio, aquí en delitos de homicidio y lesiones imprudentes derivados de una única acción imprudente), se podría recurrir a la doctrina sobre el delito masa para la interpretación de los actuales arts. 142 bis y 152 bis CP<sup>77</sup>. También en otros preceptos se utilizan términos parecidos a los empleados en estas cláusulas de determinación de la pena, pudiendo recurrirse a la interpretación sistemática para fijar su significado<sup>78</sup>.

La elevación de la pena es acusada, en especial en el segundo nivel agravatorio, llegándose a afirmar que resulta desproporcionada<sup>79</sup>. 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 resultados lesivos, de muerte y/o de 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

<sup>77</sup> No parece que esta propuesta vaya a prosperar, pues el número de perjudicados que se exige para la aplicación del delito masa es muy elevado, tal como se deduce de la STS 413/2015, de 30 de junio. Se ofrece una interpretación del delito masa, al tiempo que se establece la diferenciación con la modalidad agravada de estafa del art. 250.1.5ª CP, también referida al supuesto en que la defraudación afecta a un número elevado de personas. El TS ha descartado la aplicación del delito masa en este caso en que el número de afectados alcanza la cifra de quince.

<sup>78</sup> Así, por ejemplo, se alude a número elevado de personas en los arts. 250.1.5ª, 252 y 253 CP, a la generalidad de personas en los arts. 259 bis, 399 bis, 311.2 CP. En ocasiones también se introduce esta expresión para prescindir del requisito de la denuncia de la persona agraviada o su representante legal en determinados delitos. Así, por ejemplo, en los arts. 201 y 286 CP.

<sup>79</sup> En la enmienda núm. 1 del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú-Podem-En Marea se proponía la elevación de la pena en un grado nada más, por considerarlo suficiente, ya que en los delitos imprudentes el desvalor se establece principalmente en el desvalor de acción (v. BOCG, Congreso de los Diputados, Serie B, núm. 142-4, 21 de marzo de 2018). Se muestra crítico a las posibilidades de elevación de la pena en hasta dos grados, RODRÍGUEZ LAINZ, *LL núm. 9392*, 8 de abril de 2019, p. 3, desde la tesis de que las sanciones aplicables hasta el momento de la reforma eran ya una respuesta penal severa a este tipo de conductas imprudentes. De otra opinión, MAGRO SERVET, *LL núm. 9370*, 5 de marzo de 2019, p. 5. Ha de tenerse en cuenta, además, que la elevación en uno o dos grados ha de ponerse en conexión con el art. 142.1 CP, por tanto, puede afectar a una pena, prisión, o a varias, las privativas de derechos que se enumeran en los otros párrafos de este apartado. Esto incrementa aún más las dudas sobre la posible vulneración del principio de proporcionalidad, tal como ha advertido CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), pp. 8, 10.

restringida el concepto de imprudencia grave, pues solo así se evitaría la aplicación de los arts. 142 bis y 152 bis CP en supuestos que, por los resultados, serían indiscutiblemente aplicables. Ciertamente es que este riesgo interpretativo está bastante limitado, pues el legislador se ha encargado de introducir varias definiciones auténticas de imprudencia grave, pero, como se ha explicado anteriormente, no se pueden aplicar de manera automática prescindiendo de todas las circunstancias concurrentes.

Las reglas concursales sirven para castigar de manera agravada o hiperagravada al sujeto que con su conducta imprudente comete una pluralidad de delitos de homicidio y/o lesiones imprudentes de cierta gravedad. Pero estos resultados lesivos plurales pueden haberse derivado de la comisión previa del delito de peligro, en particular de uno de los delitos contra la seguridad vial de los tipificados en los arts. 379 a 381 CP. En este caso habrá que decidir de qué manera se coordina la regulación concursal de los arts. 142 bis y 152 bis CP y la regla concursal del art. 382 CP, surgiendo la disyuntiva de aplicar ambas reglas, primero la relativa al concurso de homicidio y/o lesiones imprudentes y luego la relativa al concurso entre el resultado lesivo-delito de peligro, solución que sería la técnicamente más correcta, o la otra alternativa consistente en apreciar una única regla concursal, en cuyo caso esta sería la de los arts. 142 bis o 152 bis CP.

## VI. El delito de fuga

Desde un primer momento, la reforma de 2019 ha tenido como objetivo la introducción del delito de abandono del lugar del accidente, también denominado delito de fuga<sup>80</sup>, una modalidad delictiva que carece de antecedentes en el Derecho positivo español<sup>81</sup>.

<sup>80</sup> La propuesta de redacción en la Proposición de LO de 30 de junio de 2017 era como sigue (BOCG, Congreso de los Diputados, XII Legislatura, Serie B, núm. 142-1). Art. 382: “El conductor implicado en un accidente de tráfico que abandone el lugar de los hechos, será castigado con las siguientes penas:/ 1º Si se abandonare a una persona que hubiera 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./ 2º 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”. Se presentaron varias enmiendas, de distinto signo, sobre esta propuesta (v. BOCG, Congreso de los Diputados, XII Legislatura, Serie B, núm. 142-4, 21 de marzo de 2018). Así, en las enmiendas núm. 3 y 6 del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, para su eliminación, en su lugar se proponía la tipificación como infracción administrativa. Las enmiendas núm. 7 y 8 del Grupo Parlamentario Socialista, planteando la siguiente redacción en los arts. 142.3 y 3: “En estas infracciones el Juez o Tribunal podrá imponer la pena en su mitad superior, o excepcionalmente la pena superior en grado, cuando se hubiere cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor y no se hubiera socorrido a la víctima en el lugar de los hechos”. Enmienda núm. 16 del Grupo Parlamentario Mixto, planteando la siguiente redacción en el art. 382: “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, o se abandonare a una persona que hubiera sufrido lesiones constitutivas de delito o falleciere a consecuencia del accidente, los Jueces o Tribunales apreciarán tan solo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado”.

Los argumentos alegados para su incriminación están claramente destacados en el Preámbulo LO 2/2019: lo que se quiere sancionar en este caso es “la maldad intrínseca en el abandono de quien sabe que deja atrás a alguien que pudiera estar lesionado o incluso fallecido, la falta de solidaridad con las víctimas, penalmente relevante por la implicación directa en el accidente previo al abandono, y las legítimas expectativas de los peatones, ciclistas o conductores de cualquier vehículo a motor o ciclomotor, de ser atendidos en caso de accidente de tráfico”.

Ha faltado en esta justificación un argumento frecuentemente alegado en las últimas reformas penales, el relativo al Derecho Comparado<sup>82</sup>.

En el Informe de la Ponencia y posteriormente en el Dictamen de la Comisión de Justicia ya aparece el texto del que ha acabado siendo el actual art. 382 bis CP (v. BOCG, Congreso de los Diputados, XII Legislatura, Serie B, núm. 142-5 y 142-6, 22 y 26 de noviembre de 2018).

<sup>81</sup> LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, pp. 3 s., cita como primeros antecedentes el art. 537 CP 1928 y el art. 5 Ley del Automóvil de 1950. También VARGAS CABRERA, *Comparecencia en relación con la proposición de LO de reforma del CP en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores y sanción del abandono del lugar del accidente*, Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, Comisiones, XII Legislatura, núm. 439, 21 de febrero de 2018, p. 22; y en la Memoria FGE del año 2018, 655, se cita como antecedente el art. 5 de esta última Ley. Aunque CUELLO CALÓN, “La delincuencia automovilística y su represión”, *ADPCP* 1955, p. 281, lo denomina con este término, “delito de fuga”, refiriéndose a la regulación de la Ley del Automóvil de 1950 para el delito consistente en el abandono por el conductor de la víctima del atropello que queda desamparada, sin auxilio, en su explicación queda reflejado claramente que no se está ante el delito de abandono del lugar del accidente, sino ante el de omisión del deber de socorro: “el conductor ... que no presta a su víctima *el socorro debido* y, dejándola abandonada, huye para eludir las consecuencias de su hecho...” (cursiva destacada por mí). En realidad, a la vista de su redacción literal [otra cosa es la interpretación jurisprudencial que se haya hecho en algún momento de los precedentes legislativos citados, o de la Ley de 17 de julio de 1951, tal como reconocen, entre otros, LUZÓN PEÑA, *Derecho Penal de la Circulación (Estudios de la jurisprudencia del Tribunal Supremo)*, 2ª, PPU, Barcelona, 1990, p. 207; CORCOY BIDASOLO, *EDJ 114* (2007), p. 91; DÍAZ Y GARCÍA CONLLEDO, “Omisión de socorro a la propia víctima”, *EDJ 114* (2007), pp. 51, 55 ss.; CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), pp. 15 ss.], los dos preceptos mencionados en esta nota son antecedentes del delito de omisión del deber de socorro, tal como señalan, entre otros, DÍAZ Y GARCÍA CONLLEDO, *Op. cit.*, pp. 20, 56 ss.; BENÍTEZ ORTÚZAR, “Primeras reflexiones a vuelapluma acerca del delito de abandono del lugar del accidente del artículo 382 bis CP. El nuevo delito ‘de fuga’”, *REDS 13* (2018), pp. 66, 67 s., 69. Sí puede calificarse de precedente el citado por DE VICENTE MARTÍNEZ, *Siniestralidad vial*, 2019, pp. 125 s., refiriéndose al Código de Circulación de 26 de septiembre de 1934, en concreto en la redacción del art. 49 se disponía que a) “Todo conductor de un vehículo cualquiera que, sabiendo que ha causado u ocasionado un accidente, no se pare, escape o intente escapar para eludir la responsabilidad penal o civil en que pueda haber incurrido...”. Pero ha de tenerse en cuenta que se trata de un antecedente sobre una infracción administrativa, no penal.

<sup>82</sup> Sobre la regulación del delito de abandono del lugar del accidente en otros países europeos (por ejemplo, Alemania, Francia, Italia), v., BENÍTEZ ORTÚZAR, *RDES 13* (2018), pp. 64 s.; CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), p. 17; LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, p. 4; DE VICENTE MARTÍNEZ, *Siniestralidad vial*, 2019, pp. 123 ss., 137 s. Tomando como referencia la regulación del delito de fuga en el DP alemán, aquí queda más precisado el objeto de tutela, pues así se refleja literalmente, no es la seguridad vial, sino que se relaciona con el interés de las víctimas en ser resarcidas por los daños sufridos. Sobre este delito, v., entre otros muchos, GEPPERT, en: *LK StGB. Volumen V, §§ 110-145 d*, 12ª, Walter de Gruyter, Berlin, 2008, § 142/1 ss.; KUHLEN, “Características, problemas dogmáticos e importancia práctica del derecho penal alemán de circulación vial”, *Indret 2/2013*, pp. 16 ss.; KRETSCHNER, en: KINDHÄUSER/NEUMANN/PAEFFGEN (hrsg), *NK StGB. Volumen II*, 5ª, Nomos, Baden-Baden, 2017, § 142/1 ss.; MIEBACH, en: *Münchener Kommentar StGB. Volumen III, §§ 80-184 j*, 3ª, CH Beck, München, 2017, § 142/1 ss.; KÜHL, en: LACKNER/KÜHL, *StGB*, 29ª, CH Beck, München, 2018, § 142/1 ss.; FISCHER, *StGB*, 69ª, CH Beck, 2019, § 142/1 ss.; STEIN, en: WOLTER (hrsg), *SK StGB III, §§ 80-173*, 9ª, Carl Heymanns, Köln, 2019, § 142/1 ss.; STERNBERG-LIEBEN, en: SCHÖNKE/SCHRÖDER, *StGB*, 30ª, CH Beck, München, 2019, § 142/1 ss. Plantea dudas sobre la posible inconstitucionalidad del delito de fuga del art. 382 bis CP, por la posible vulneración del derecho de defensa,

Se ha optado por la ubicación sistemática en el Capítulo dedicado a los delitos contra la seguridad vial, en concreto, en el nuevo art. 382 bis CP. Una vez más, estas figuras delictivas son el campo de pruebas para la excepción a principios y planteamientos consolidados del Derecho positivo; si esta senda se había iniciado con el delito de negativa a someterse a las pruebas para comprobar las tasas de alcohol legalmente establecidas o para detectar la presencia de drogas tóxicas o similares (en su redacción actual, art. 383 CP), pues con esta tipificación se obliga al conductor a colaborar en la eventual prueba de la comisión de un hecho delictivo, poniéndose así en entredicho los derechos a la presunción de inocencia, no declaración contra uno mismo, entre otros<sup>83</sup>, ahora se da un paso más con el delito de abandono del lugar del accidente, obligando al conductor a que permanezca en el lugar del siniestro, para facilitar la investigación sobre el mismo, con repercusiones en el establecimiento de posibles responsabilidades, civiles, administrativas y/o penales, con lo que se excepciona el planteamiento tradicional sobre la impunidad del autoencubrimiento (y el autoencubrimiento referido no solo al ámbito penal, también al administrativo y civil-reparador). Esto si se opta por una lectura correctora del art. 382 bis CP<sup>84</sup>, pues literalmente no se menciona qué se pretende con la

CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), p. 17. A la misma conclusión llega BUSTOS RUBIO, “Aproximación crítica al nuevo delito de abandono del lugar del accidente (art. 382 bis del Código Penal), *LLP 138* (2019), 6 s., si se hace una lectura de este delito desde la hipótesis de que se pretende castigar el autoencubrimiento.

<sup>83</sup> Sobre los problemas que suscita el delito tipificado en el art. 383 CP y las dudas sobre su constitucionalidad, v., ampliamente, TRAPERO BARREALES, *Delitos contra la seguridad vial*, 2011, pp. 238 ss., 276 ss.; y más recientemente, entre otros, MARTÍN LORENZO, “Negativa a someterse a las pruebas de medición de alcohol o de detección de drogas”, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, 2013, pp. 288-324; MOLINA FERNÁNDEZ, *Delitos contra la seguridad vial*, 2014, p. 53; GÓMEZ PAVÓN, *Delito de conducción bajo influencia*, 5ª, 2015, pp. 263 ss.; PALLÍN IBÁÑEZ, *Delincuencia vial*, 2017, p. 123; DE VICENTE MARTÍNEZ, *Alcohol, drogas*, 2018, pp. 77 ss. Como se ha indicado en la nota anterior, en el DP alemán también se ha tipificado el delito de fuga, con el objetivo de obligar al conductor a que haga frente a sus responsabilidades resarcitorias. Sobre las dudas de constitucionalidad que se han planteado en la doctrina alemana, a favor de su legitimación, v., entre otros muchos, GEPPERT, en: *LK StGB. Volumen V*, §§ 110-145 d, 12ª, 2008, § 142/2; KUHLEN, *Indret 2/2013*, pp. 17 s., 10; KRETSCHNER, en: KINDHÄUSER/NEUMANN/PAEFFGEN (hrsg), en: *NK StGB II*, 5ª, § 142/19; FISCHER, *StGB*, 66ª, 2019, § 142/2; STEIN, en: WOLTER (hrsg), *SK StGB III*, §§ 80-173, 9ª, 2019, § 142/3; STERNBERG-LIEBEN, en: SCHÖNKE/SCHRÖDER, *StGB*, 30ª, 2019, § 142/1 a. En relación con el delito de fuga en el CP español, CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), pp. 17, plantea serias dudas de constitucionalidad, por posible vulneración del derecho de defensa.

<sup>84</sup> Propone que se haga esta lectura del delito de fuga, desde la hipótesis de que lo que se protege es el interés de la Administración de Justicia en la investigación judicial y el ejercicio de acciones de las víctimas ante ella, VARGAS CABRERA, *Comparecencia en relación con la proposición de LO de reforma del CP en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores y sanción del abandono del lugar del accidente*, Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, Comisiones, XII Legislatura, núm. 439, 21 de febrero de 2018, p. 22. Defiende que la tipificación penal del delito de fuga se haga con extremo cuidado, para ser respetuosos con el principio de intervención mínima, lo que se cumpliría si se limita la aplicación de esta modalidad delictiva para el caso de que con el siniestro el conductor haya causado el fallecimiento del afectado. También CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), pp. 14, 17 ss., acaba reconociendo que el objeto de protección no es la seguridad vial, ni la vida o integridad personal, ni la solidaridad, es la no colaboración con la Administración en la identificación y esclarecimiento de los hechos. Estamos, pues, ante un auténtico delito de encubrimiento, lo que no significa que, por haber podido descubrir un bien jurídico, sea legítima la tipificación penal, pues, como ya se ha comentado anteriormente, este autor pone en entredicho la constitucionalidad del precepto que se comenta, por posible vulneración del derecho de defensa.

prohibición de abandonar el lugar del siniestro, y si se recurre a las explicaciones ofrecidas en el Preámbulo LO 2/2019, las dudas sobre su legitimidad se acentúan de manera considerable, como se explicará a continuación.

La redacción del art. 382 bis CP es como sigue:

“1. El conductor de un vehículo a motor o de un ciclomotor que, fuera de los casos contemplados en el artículo 195, voluntariamente y sin que concurra riesgo propio o de terceros, abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieran una o varias personas o en el que se le causare lesión constitutiva de un delito del artículo 152.2, será castigado como autor de un delito de abandono del lugar del accidente.

2. Los hechos contemplados en este artículo que tuvieran su origen en una acción imprudente del conductor, serán castigados con la pena de prisión de seis meses a cuatro años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a cuatro años.

3. Si el origen de los hechos que dan lugar al abandono fuera fortuito le corresponderá una pena de tres a seis meses de prisión y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de seis meses a dos años”.

El primer aspecto que merece ser objeto de atención, al margen de consideraciones de tipo técnico-jurídico<sup>85</sup>, es el relativo al bien jurídico protegido en esta modalidad delictiva.

Su ubicación sistemática no sirve de orientación, pues el delito nada tiene que ver con la protección de la seguridad vial, en realidad la protección de la vida o integridad de los usuarios de las vías, ni siquiera de manera mediata o indirecta, por el posible riesgo de agravamiento de los efectos del siniestro porque el sujeto activo abandone el lugar, ya que este será el campo de aplicación del delito de omisión del deber de socorro, en su caso. Con menos motivo se puede aducir que este es el objetivo de la tipificación penal cuando se abandona el lugar del accidente dejando atrás a una o varias personas fallecidas. La forma de conectar este delito con la seguridad vial sería entendiendo que el afectado por el siniestro, al quedar abando-

<sup>85</sup> Pues se usan de manera incorrecta dos términos en su redacción: en primer lugar, se alude a abandonar el lugar de los hechos tras causar un *accidente*, término este que tiene un significado claro jurídicamente, el hecho causado fortuitamente, pero luego se comprueba que con dicha expresión se quiere abarcar tanto los hechos causados fortuitamente como los producidos de manera imprudente (sea o no imprudencia penalmente relevante). En segundo lugar, porque en la descripción típica también se alude a causare lesión *constitutiva de un delito* del art. 152.2 CP, cuando en realidad está queriendo referirse a las lesiones que, de calificarse de delictivas, serían subsumibles en el art. 152.2 CP (en realidad lesiones que serían subsumibles en los arts. 147.1, 149 y 150 CP), no es propiamente el delito de lesiones imprudentes tipificado en el citado precepto. Curioso es, por otra parte, que se haga una remisión al art. 152.2 CP, cuando en este precepto se diferencia entre las lesiones cometidas con imprudencia grave y menos grave, pero en ambos casos el resultado lesivo causado con la conducta imprudente es el mismo. También se aprecian otras deficiencias técnicas de tipo gramatical, por ejemplo, en la forma de concretar numéricamente el número de implicados en el siniestro y el resultado causado, en el caso de fallecimiento puede ser una o varias personas, pero en el caso de lesiones parece que se refiere a una única persona (causar un accidente en el que fallecieran *una o varias personas* o en el que *se le causare* lesión...). Sobre estas deficiencias técnicas, LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, pp. 8 s.



nado en ese lugar, puede convertirse en un obstáculo que pone en riesgo la circulación, porque dificulta la circulación, o los vehículos que transitan por la zona se encuentran de forma sorpresiva con ese obstáculo y han de realizar maniobras peligrosas (es decir, el cuerpo del afectado por el siniestro se convierte en “obstáculo” colocado en la vía a semejanza de lo que dispone el art. 385 CP para el delito de originación de un grave riesgo para la circulación).

En realidad, la ubicación sistemática entre los delitos contra la seguridad vial solo se explica por el contexto en el que se ha de producir el abandono penalmente relevante: el sujeto activo ha de ser un conductor de vehículo a motor o ciclomotor que ha estado involucrado en el siniestro<sup>86</sup>.

Tomando también como referencia la regulación en el Derecho Comparado, se ha conectado esta figura delictiva con los delitos contra la Administración de Justicia, o más ampliamente, se identifica con las potestades de la Administración y de la policía para el control e investigación de accidentes en el tráfico rodado<sup>87</sup>, o se ha formulado un doble interés, que no acaba de definirse como auténtico bien jurídicopenalmente relevante, diferenciando entre el hecho causado imprudentemente y el causado de manera fortuita: en el primer caso se castigaría el intento de frustrar las legítimas expectativas sancionadoras y resarcitorias de las víctimas, en el segundo el quebrantamiento de los lazos de solidaridad moral o espiritual<sup>88</sup>.

Sobre la ubicación sistemática, se ha planteado como el más adecuado el Título relativo al delito de omisión del deber de socorro, proponiendo para ello un cambio

<sup>86</sup> V., en este sentido, más detenidamente, CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), p. 14; LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, pp. 6 s. De otra opinión, FRIAS MARTÍNEZ, *Tráfico y Seguridad Vial 237* (2019), p. 10, quien ve en el art. 382 bis CP un delito pluriofensivo, se protege la solidaridad y la seguridad vial, lo que explica que se castigue con la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotores.

<sup>87</sup> Esta es la lectura que se propone del art. 382 bis CP en la Memoria FGE, 2018, p. 656. Sobre este objeto de tutela, v., también BENÍTEZ ORTÚZAR, *REDS 13* (2018), p. 67, conectándolo también con el autoencubrimiento que, en este caso, se ha elevado a la categoría de delito independiente, aunque este no es el interés tutelado en esta figura delictiva, a la vista de su tenor literal (p. 69). Con más claridad, reconocen que estamos ante un delito contra la Administración de Justicia, y por eso no es legítima la tipificación penal, menos aún cuando también se ha tipificado la provocación fortuita del siniestro, CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), pp. 14, 18 s. Este autor aclara que, desde el punto de vista de la incriminación del abandono tras causar fortuitamente el siniestro, lo que se protege sería una especie de obstaculización al correcto funcionamiento de la Administración de Justicia a través de la labor identificadora e investigadora de la Fuerza Pública. Para BUSTOS RUBIO, *LLP 138* (2019), p. 6, en el art. 382 bis CP no se puede entender que estamos ante un delito contra la Administración de Justicia, pues esto supone que se castigaría el encubrimiento, algo inadmisibles en un DP sometido a límites y principios.

<sup>88</sup> LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, p. 6. Añade este autor que no es fácil identificar de manera nítida el bien jurídico protegido que se ajuste a las exigencias constitucionales para su protección penal. Porque puede ponerse en duda si se cumplen o no los principios de proporcionalidad y de lesividad o de exclusiva protección de bienes jurídicos. Y sigue afirmando que asistimos, nuevamente, a la criminalización de una infracción administrativa (la descrita en el art. 51 Ley Seguridad Vial). Las mayores dudas sobre la legitimación de la intervención penal se centran en los supuestos de abandono del lugar del accidente cuando el hecho ha sido causado fortuitamente. También resulta difuminado este interés en el caso de que conste desde un principio que el hecho ha sido causado con imprudencia menos grave, pues para la persecución penal de tales hechos es precisa la denuncia del agraviado, tal como disponen los últimos párrafos de los arts. 142.2 y 152.2 CP.

en su denominación, pasando a ser rubricado “de la omisión del deber de socorro y del abandono del lugar del accidente”<sup>89</sup>. Los argumentos alegados para defender esta tesis son, por un lado, la relación de subsidiariedad expresa del delito de fuga respecto del delito de omisión del deber de socorro y, por otro lado, porque ambos comparten la finalidad de proteger expectativas legítimas de las víctimas de siniestros viales: en el de omisión del deber de socorro, el interés en ser atendidas en caso de encontrarse desamparadas y en peligro manifiesto y grave, en el de fuga, el interés en ser resarcidas de los perjuicios causados y el responsable sea sancionado adecuadamente por ello.

Tal planteamiento, sin entrar a fondo en los argumentos alegados, supone que la intervención penal a través del delito de fuga está justificada, se ajusta a los principios orientadores y limitadores del *ius puniendi*, comenzando por el primero y más significativo en este caso, el de lesividad o exclusiva protección de bienes jurídicos<sup>90</sup>.

Y este es, precisamente, el aspecto más controvertido, que queda de manifiesto en el propio Preámbulo de la LO 2/2019. Desde su tenor literal en ningún momento se vincula la prohibición de abandonar el lugar del suceso a la colaboración con las autoridades para la investigación y depuración de responsabilidades que se deriven del siniestro vial; el tipo penal se limita a sancionar al conductor que abandone el lugar donde ha causado un accidente. Y, como se ha indicado ya, en el Preámbulo se justifica la tipificación penal con un argumento muy endeble, por no emplear términos más drásticos: se quiere sancionar “la maldad intrínseca en el abandono de quien sabe que deja atrás a alguien que pudiera estar lesionado o incluso fallecido”<sup>91</sup>. En la mente del legislador está la censura moral del conductor que deja

<sup>89</sup> Defiende esta tesis LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, p. 7.

<sup>90</sup> Porque si en la tipificación penal no se respeta el principio de lesividad o de exclusiva protección de bienes jurídicos, en tal caso la intervención penal está deslegitimada. No se comparte, pues, la valoración positiva de este aspecto de la reforma de 2019 realizada por GUIMERA FERRER-SAMA, “Definición de la imprudencia grave y menos grave en los homicidios y lesiones con vehículos a motor y nuevo delito de abandono del lugar del accidente”, en: SP/COCT/81723 (Base de Datos Sepin). Menos aún se comparte la postura de BASTIDA FREIJEDO, *Comparecencia en relación con la proposición de LO de reforma del CP en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores y sanción del abandono del lugar del accidente*, Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, Comisiones, XII Legislatura, núm. 376, 22 de noviembre de 2017, pp. 4, 9, quien además propone que el delito de fuga también resulte aplicable cuando el sujeto cause daños materiales de cierta gravedad en el siniestro (superior a seis mil euros). Este autor interpreta que la tipificación penal del delito de fuga, tal como se ha acabado redactando, pretende proteger la integridad moral del sujeto afectado por el siniestro, pues lo que hace el sujeto que abandona al afectado es “despreciar la dignidad de esa persona, la está convirtiendo en un objeto, como si fuese un estorbo que hay en la carretera o un animal que deja allí muerto en la carretera”.

<sup>91</sup> BENÍTEZ ORTÚZAR, *REDS 13* (2018), pp. 69, 70, denuncia la falta de un bien jurídico protegido en este delito, añadiendo que este tipo penal se introduce en el “inconstitucional ámbito del castigo del mal intrínseco del sujeto que se fuga dejando malheridos o fallecidos tras el accidente”. También DE VICENTE MARTÍNEZ, *Siniestralidad vial*, 2019, p. 131, recuerda que hace años se eliminó del ordenamiento jurídico penal precisamente porque expresa un desvalor puramente ético, desconectado de la misión principal del DP, la protección de bienes jurídicos importantes. Esta autora concluye rechazando la incorporación del delito de fuga al CP, en su lugar propone, bien reformar el delito de omisión del deber de socorro, si lo que se quiere es penalizar la

abandonado al fallecido “como si fuera un animal el atropellado”. En cualquier caso, en el Preámbulo en ningún momento se relaciona el delito de fuga con la pretensión de reforzar la obligación de colaborar en la investigación del suceso; se alude sin más a la falta de solidaridad con las víctimas y a las legítimas expectativas de ser atendidas en caso de accidente de tráfico, explicaciones que tienen sentido desde el delito de omisión del deber de socorro, no así desde el puro delito de fuga.

En cuanto al 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 van a ser indemnizadas en última instancia a través del sistema del Consorcio de compensación de seguros. Sin embargo, hay otros ámbitos de actividades peligrosas donde pueden causarse daños personales no cubiertos por el Consorcio de compensación de seguros y donde no se ha sentido la necesidad de reforzar penalmente la obligación de colaborar con las autoridades para investigar el hecho. Ciertamente que si hay un sector donde hipotéticamente este tipo de situaciones se pueden producir con cierta frecuencia, sobre todo en el caso de sucesos que provocan lesiones en las víctimas, es el del tráfico rodado. Pero precisamente por ello existe el sistema de compensación de seguros, para evitar la desprotección de las víctimas. En todo caso, que con el delito de fuga se quiere obligar a los sujetos involucrados en el siniestro vial a que colaboren con las autoridades para su esclarecimiento y, en su caso, establecimiento de responsabilidades, no es una exégesis que tenga un apoyo en el tenor literal del precepto, y tampoco se extrae tal deducción de su ubicación sistemática.

Entrando en el análisis de los elementos típicos, hay que empezar con su delimitación del delito de omisión del deber de socorro. O dicho de otra manera, ya que se ha establecido expresamente que el delito de fuga es subsidiario<sup>92</sup> del acabado de

huida del lugar del accidente, bien remitir esta materia al Derecho Administrativo sancionador. Si se pone la atención en los argumentos alegados en el preámbulo de la LO 2/2019, se muestran muy críticos, BUSTOS RUBIO, *LLP 138* (2019), pp., 5, 7, con diversos argumentos; CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), pp. 14 ss., añadiendo además que el legislador de 2019 ha “jugado de manera tramposa”, pues utiliza unos argumentos en el preámbulo que no se corresponden con la realidad, pues lo que se quiere castigar es la falta de colaboración con la Administración de Justicia. Y si verdaderamente el elemento justificador es el de la maldad intrínseca, el tipo penal es clarísimamente inconstitucional. Durante la tramitación parlamentaria de la que ha acabado siendo LO 2/2019 se presentó la enmienda núm. 3 por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea para suprimir este delito (v. BOCG, Congreso de los Diputados, XII Legislatura, Serie B, núm. 142-4, 21 de marzo de 2018). Los argumentos aducidos para justificar esta propuesta son bastante ilustrativos: en primer lugar, por su indefinido contenido material de antijuridicidad, en segundo lugar, expresa una desvaloración meramente ética, en la propia exposición de motivos se recurre a la “maldad intrínseca”; en tercer lugar, no hay un bien jurídico protegible; en cuarto lugar, ya se cuenta con la respuesta penal a través del delito de omisión del deber de socorro, aplicado también en grado de tentativa inidónea. En su lugar, este Grupo Parlamentario ha propuesto que la fuga pase a ser una infracción administrativa.

<sup>92</sup> En el Preámbulo LO 2/2019 se alude también a esta cuestión, con la siguiente explicación: “Se busca evitar el concurso de normas entre este tipo penal y el delito de omisión del deber de socorro del artículo 195.3

citar, es preciso averiguar qué supuestos quedan fuera de la omisión del deber de socorro, pues será para estos supuestos para los que vendrá en aplicación el subsidiario delito de abandono o de fuga.

Esto significa que los casos de fuga o abandono que sean a la vez de omisión del deber de socorro no serán sancionados por las dos infracciones penales, sino solo por la segunda. Lo que demuestra que, efectivamente, con el primero no se pretende reforzar penalmente la obligación de colaborar con las autoridades en la averiguación del siniestro vial<sup>93</sup>, sino que es otro el objeto de interés. A no ser que se defienda la tesis de que en el delito de omisión del deber de socorro del art. 195.3 CP hay un deber adicional que recae sobre el sujeto activo, el deber de mantenerse en el lugar del suceso para el esclarecimiento de los hechos y, eventualmente, el deber de resarcimiento a la víctima<sup>94</sup>, cuyo incumplimiento, en unión de los deberes de socorro vulnerados por el garante<sup>95</sup>, genera una sanción penal agravada.

Para la aplicación del delito de omisión del deber de socorro interesa el ámbito operativo de la omisión pura de garante del art. 195.3 CP, por ser este el supuesto en el que el omitente ha de haber originado con su actuación precedente, fortuita o imprudentemente, la situación de peligro manifiesto y grave para el sujeto pasivo,

del Código Penal para los casos de lesiones a través de la previsión contenida en el texto, de subsidiariedad de este delito respecto de aquél, refiriéndolo a los casos de personas que sufran lesiones graves pero en las que no concurren los requisitos del peligro manifiesto y grave que exige la omisión del deber de socorro”. Se reconoce que el delito de abandono del lugar del accidente es subsidiario del delito de omisión del deber de socorro, entre otros, por MAGRO SERVET, *LL núm. 9346*, 28 de enero de 2019, p. 7.

<sup>93</sup> Porque habrá casos en los que la omisión del deber de socorro va a implicar a su vez un impedimento para averiguar quién ha sido el conductor involucrado en el siniestro vial, por lo que, si se pretenden proteger bienes jurídicos diferentes entre ambas modalidades delictivas, la solidaridad con las víctimas en un caso, la colaboración con las autoridades en la investigación en el otro caso, entonces debería procederse a la aplicación de las reglas del concurso de delitos.

<sup>94</sup> A estos deberes alude a veces la jurisprudencia para explicar la obligación de socorro que recae en el sujeto activo del art. 195.3 CP, aun cuando la víctima esté ya siendo atendida adecuadamente por terceras personas, conectando de esta manera el delito de omisión del deber de socorro agravado del art. 195.3 CP con la fuga o abandono del lugar del siniestro. Sobre estos argumentos, v., entre otros, DÍAZ Y GARCÍA CONLLEDO, *EDJ 114* (2007), pp. 49 s., 51 y n. 73, 53, 55 s. En la resolución de esta cuestión ha de averiguarse previamente si el art. 195.3 CP es un tipo autónomo o es un tipo agravado o cualificado respecto del art. 195.1 y 2, lo que lleva a analizar qué bien o bienes jurídicos se protegen en este delito. Sobre estas dos cuestiones, v., ampliamente, LUZÓN PEÑA, *DPCir 2ª*, 1990, pp. 200 ss.; SILVA SÁNCHEZ, “Entre la omisión de socorro y la comisión por omisión. Las estructuras de los arts. 195.3 y 196 del Código Penal”, *MFCCGPJ 4* (1999), pp. 157 s., 160; ARAÚZ ULLOA, *El delito de omisión del deber de socorro. Aspectos fundamentales*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2006, pp. 135-181, 389 ss.; DÍAZ Y GARCÍA CONLLEDO, *Op. cit.*, pp. 14 ss., con amplias referencias doctrinales; GÓMEZ TOMILLO, en: GÓMEZ TOMILLO (dir.), *Comentarios prácticos al Código Penal tomo II*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2015, pp. 623 ss.

<sup>95</sup> Porque el sujeto con su actuar precedente, fortuito o imprudente, entra en la esfera jurídico-social de los bienes de la víctima, el deber de socorro para él es más intenso. Se trata, pues, de un delito de omisión pura de garante. Sobre esta construcción, v., entre otros, LUZÓN PEÑA, *DPCir, 2ª*, 1990, pp. 170, 175, 182, 193; *PG, 3ª*, 2016, 31/56 ss., 84 ss., 130 ss., 152, 155; SILVA SÁNCHEZ, *El nuevo Código Penal: cinco cuestiones fundamentales*, JM Bosch, Barcelona, 1997, pp. 67, 71 ss.; *MFCCGPJ 4* (1999), pp. 154 s., 156 s., 160, 161, 166 s.; ARAÚZ ULLOA, *Omisión del deber de socorro*, 2006, pp. 398 s., 416 ss., 444; DÍAZ Y GARCÍA CONLLEDO, *EDJ 114* (2007), pp. 34 ss., 40 s.; GÓMEZ TOMILLO, en: GÓMEZ TOMILLO (dir.), *Comentarios prácticos CP II*, 2015, p. 633.

para el caso de que este omitente sea además un conductor<sup>96</sup>, coincidiendo así con el sujeto activo del delito de abandono, aquí limitado al conductor que abandona el lugar de los hechos tras causar imprudente o fortuitamente el siniestro vial.

Con el actuar precedente el omitente ha de crear la situación que da origen a la obligación de socorrer a la víctima que está desamparada y en peligro manifiesto y grave. Tales elementos no concurren, aunque no solo en este caso, cuando la víctima ha fallecido en el acto a consecuencia del siniestro vial<sup>97</sup>, también desde el punto de vista subjetivo, quedará excluida la posibilidad de recurrir a la tentativa inidónea si el sujeto es consciente de que como consecuencia del siniestro la víctima ha fallecido de manera inmediata; también queda excluido el tipo penal si la víctima no está en peligro manifiesto y grave. Y, obviamente, no se comete el delito si el sujeto que ha originado la situación de peligro manifiesto y grave socorre a la víctima. Será, pues, en estos supuestos cuando entre en juego el delito de abandono del lugar del siniestro: cuando la víctima no esté desamparada y tampoco esté en peligro manifiesto y grave. Y como supuesto que ha de ser valorado de manera especial hay que citar el caso en que el sujeto sí presta el socorro a la persona desamparada y en peligro para, una vez cumplida dicha obligación, abandonar el lugar del siniestro. Este caso va a quedar fuera del ámbito de aplicación del delito de omisión del deber de socorro, pero no necesariamente del delito de abandono del lugar del accidente, al menos atendiendo al tenor literal de este segundo tipo penal.

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 terceros, en el supuesto de que la ayuda es idónea y adecuada para controlar el peligro<sup>98</sup>. Solo para el caso de que se concluya que este supuesto

<sup>96</sup> El ámbito de aplicación del art. 195.3 CP, obviamente, es más amplio, no está circunscrito al actuar precedente en relación con el ámbito de la circulación o conducción de vehículos a motor o ciclomotor. Sobre ello, v., entre otros muchos, DÍAZ Y GARCÍA CONLLEDO, *EDJ 114* (2007), p. 18.

<sup>97</sup> El delito de omisión del deber de socorro no procede ser aplicado en caso de fallecimiento inmediato de la víctima. Así lo expresan, por todos, ARAÚZ ULLOA, *Omisión del deber de socorro*, 2006, p. 263; GÓMEZ TOMILLO, en: GÓMEZ TOMILLO (dir.), *Comentarios prácticos CP II*, 2015, p. 629. MAGRO SERVET, *LL núm. 9346*, 28 de enero de 2019, pp. 2, 6, afirma que el novedoso delito de fuga vendría a colmar esta laguna de punibilidad.

<sup>98</sup> Sobre la interpretación doctrinal y jurisprudencial de este elemento, v., entre otros muchos, LUZÓN PEÑA, *DPCir*, 2ª, 1990, pp. 182 s., 193 s., 200 ss., 204 ss., 215; ARAÚZ ULLOA, *Omisión del deber de socorro*, 2006, pp. 451 ss.; DÍAZ Y GARCÍA CONLLEDO, *EDJ 114* (2007), pp. 44 ss.; GÓMEZ TOMILLO, en: GÓMEZ TOMILLO (dir.), *Comentarios prácticos CP II*, 2015, pp. 630 s.; MAGRO SERVET, *LL núm. 9346*, 28 de enero de 2019, pp. 4 s. Sobre este particular resulta muy ilustrativa la STS 706/2012, de 24 de septiembre, en la que se hace un estudio exhaustivo del delito tipificado en el art. 195.3 CP, con amplio apoyo jurisprudencial. En la parte que aquí interesa se afirma expresamente que se ha de evitar una interpretación formalista, que suponga vulneración del principio de lesividad, resucitando el delito de fuga. En un primer momento, existe deber de socorro por parte del ingerente aun cuando estén presentes terceras personas en el lugar, pero cuando se está en un sitio

queda fuera del tipo objetivo del art. 195.3 CP, ante la impunidad de la conducta como omisión del deber de socorro entrará ahora en juego el delito de fuga del art. 382 bis CP, una vez se cumplan todos los requisitos objetivos y subjetivos descritos en el citado precepto.

Pero tal diferenciación no es tan clara desde el punto de vista subjetivo. Porque, haciendo referencia al delito de omisión del deber de socorro, puede suceder que el sujeto activo erre sobre la situación típica objetiva, en un error de tipo directo o inverso, esto es, puede creer que la persona no está desamparada y/o no está en peligro manifiesto y grave, faltaría en tal caso el dolo respecto del delito de omisión del deber de socorro, lo que llevaría a la impunidad desde este delito (tanto en un error vencible como en el error invencible) o puede creer equivocadamente que la víctima está desamparada y/o está en peligro manifiesto y grave cuando no es así, lo que llevaría a formular un supuesto de tentativa relativamente inidónea, punible<sup>99</sup>, en ocasiones podría llegar a ser un supuesto de tentativa absolutamente inidónea impune.

En estos casos en los que se puede plantear la responsabilidad penal por tentativa de omisión del deber de socorro, si el sujeto abandona el lugar del siniestro, hay que preguntarse si sigue operando la cláusula de subsidiariedad expresa prevista en el art. 382 bis CP. Es decir, que procede castigar al conductor por el delito tipificado en el art. 195.3 CP en grado de tentativa, con la consiguiente rebaja de pena<sup>100</sup>. O, dada la tipificación penal *ex novo* del delito de fuga, en estos casos la cláusula anteriormente mencionada no opera, por tanto, hay que castigar sin más por el delito de abandono del lugar del siniestro. Y la sanción penal tendría que producirse a través del delito de fuga, entre otras razones, para evitar la incongruente consecuencia punitiva que se produciría en caso contrario, pues aplicando el delito de omisión del deber de socorro en tentativa se castigaría con una pena menor que si se apreciara el delito de fuga.

concurrido, cuando el sujeto activo extrae de esta circunstancia la certeza de que no va a faltar el rápido aviso a los servicios sanitarios, que la víctima recibirá auxilio inmediato por los presentes en tanto llegan los servicios sanitarios, que puede intuir razonablemente que su aportación puede resultar irrelevante e, incluso, podría verse anulada por la reacción contra él de alguno de los allí presentes; todos estos argumentos llevan al Tribunal a descartar el delito de omisión del deber de socorro, pero no por falta del elemento objetivo, persona desamparada y en peligro manifiesto y grave, sino por falta del tipo subjetivo.

<sup>99</sup> Admiten que la tentativa inidónea es punible en el CP vigente, entre otros, MIR PUIG, “Sobre la punibilidad de la tentativa inidónea en el nuevo Código Penal”, *MFCCGPJ 4* (1999), pp. 13-42; DÍAZ Y GARCÍA CONLLEDO, *EDJ 114* (2007), pp. 17 n. 3, 65 n. 102; LUZÓN PEÑA, *PG*, 3ª, 2016, 15/54, 17/65; CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), p. 21. Pese a que descarta la aplicación de las reglas de la tentativa en los delitos omisivos, deduciendo tal conclusión de la redacción literal del art. 16 CP, sí parece admitir la tentativa inidónea GÓMEZ TOMILLO, en: GÓMEZ TOMILLO (dir.), *Comentarios prácticos CP II*, 2015, pp. 635 s., 627, para el caso de que la víctima fallece en el acto pero el sujeto activo desconoce esta circunstancia y omite el socorro.

<sup>100</sup> Para CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), p. 21, los casos de tentativa de omisión del deber de socorro se tienen que castigar a través del art. 195 CP, quedan fuera del ámbito aplicativo del nuevo delito de fuga, aunque ello suponga la rebaja de pena que se comenta en el texto.

Este delito ha de aplicarse en los casos que queden fuera de los contemplados en el art. 195 CP; esto significa que, si el sujeto que ha originado la situación de grave peligro manifiesto y grave socorre a la víctima para, a continuación, abandonar el lugar del siniestro, en ese caso no incurre en el delito de omisión del deber de socorro, pero, desde una interpretación literal, sí estará cometiendo el delito de abandono. Si la explicación de esta figura delictiva descansa en la maldad intrínseca del conductor, su insolidaridad con las víctimas, en este caso se podría poner en duda que el conductor que ha socorrido a las víctimas sea insolidario y “malvado”, todo lo contrario. Ahora bien, en el tipo penal del art. 382 bis CP no se ha introducido ninguna referencia a este elemento, se castiga sin más abandonar el lugar del accidente. Desde la interpretación correctora que se ha pretendido introducir, en el sentido de que se quiere obligar al conductor a que colabore con las autoridades para el esclarecimiento de los hechos y la depuración de responsabilidades, en tal caso sí se tendría que subsumir en el delito de fuga el supuesto anteriormente mencionado, a no ser que el sujeto activo abandone el lugar porque se dirige de manera inmediata a ponerse a disposición de las autoridades para colaborar con ellas en todo lo necesario.

En la descripción del sujeto activo en el delito de fuga se ha optado por la tipificación de un delito especial<sup>101</sup>. Solo puede cumplir este requisito el conductor de un vehículo a motor o ciclomotor. Desde la exégesis de este elemento se pueden plantear supuestos que quedan fuera del ámbito de tipicidad del delito de fuga, en ocasiones la impunidad va a resultar cuestionable desde el momento en que se ha tipificado esta modalidad delictiva.

Porque puede suceder que el abandono sea provocado por el acompañante del conductor; este es el que hace la comprobación del estado en que ha quedado la víctima después del siniestro causado por el conductor; hecha la comprobación, el acompañante indica al conductor que siga circulando porque no ha sucedido nada, o el hecho es levísimo, la víctima está perfectamente. En este caso el acompañante ha podido actuar dolosamente, esto es, siendo consciente de que la información que transmite al conductor no se corresponde con la realidad (la víctima está grave o está muerta). Dado que el tipo penal que nos ocupa ha sido construido como delito especial propio, el conductor no podrá ser castigado, por actuar en un error de tipo que excluye el dolo, sea el error vencible o invencible, el resultado es el mismo, la atipicidad de la conducta, pues el delito de fuga es doloso; y el acompañante tam-

<sup>101</sup> Lo califica como delito de propia mano LANZAROTE MARTÍNEZ, LL núm. 9359, 15 de febrero de 2019, p. 8. BASTIDA FREIJEDO, Comparecencia en relación con la proposición de LO de reforma del CP en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores y sanción del abandono del lugar del accidente, Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, Comisiones, XII Legislatura, núm. 376, 22 de noviembre de 2017, pp. 4, 9, proponía una tipificación del delito de fuga como delito común, justificando esta tesis a través de la ejemplificación de supuestos en los que un sujeto puede causar un accidente sin ser un conductor: el gamberro que tira un bloque de cemento desde un puente, el atracador de autopista, el ganadero que imprudentemente mete el ganado por una carretera.

poco podrá ser castigado, ni como partícipe, porque estaría induciendo a que el autor cometa un hecho atípico (por falta de dolo), ni como autor mediato, porque en él no concurre la cualidad exigida para la autoría, no es el conductor<sup>102</sup>. Y, desde el punto de vista de las explicaciones ofrecidas en el Preámbulo, el acompañante está siendo malvado, insolidario con las víctimas, frustra las expectativas legítimas de ser atendidos en caso de accidente. En ocasiones el acompañante ha podido contribuir causalmente en el siniestro,

Otros supuestos de atipicidad penal se producirán como consecuencia de la ubicación sistemática entre los delitos contra la seguridad vial. Pues esto tendrá consecuencias en la interpretación del sujeto activo, el conductor, del instrumento utilizado, vehículo a motor o ciclomotor y, finalmente, del lugar por el que se ha de circular con dicho instrumento<sup>103</sup>. Significa que será objeto de discusión si se origina esta obligación de no abandonar el lugar cuando el conductor causa un siniestro en un lugar que no es una vía pública, o cuando el conductor circula con instrumentos que no tienen la consideración de vehículos a motor o ciclomotores según la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Pues, nuevamente, desde la perspectiva de las explicaciones ofrecidas en el Preámbulo, para los casos excluidos, también aquí estaríamos ante personas malvadas, insolidarias, están frustrando las expectativas de los accidentados, si bien en este caso no se trataría de víctimas de accidentes “viales”.

<sup>102</sup> Estamos ante un supuesto controvertido sobre si se puede fundamentar o no la autoría mediata cuando el instrumento cualificado es utilizado por parte de un no cualificado. Sobre esta cuestión, descartando que se trate de un auténtico supuesto de autoría mediata, porque el sujeto no cualificado no puede ser autor al faltarle la cualidad requerida en el delito especial, DÍAZ Y GARCÍA CONLLEDO, *REJ 10* (2008), pp. 27 s. En general, sobre el fundamento de la autoría mediata (para todos los supuestos, sin excepciones), DÍAZ Y GARCÍA CONLLEDO, *CPC 123* (2017), pp. 27 s.; “Actuación en el marco de un aparato organizado de poder: ¿autoría o participación?”, en: SILVA SÁNCHEZ/QUERALT JIMÉNEZ/CORCOY BIDASOLO/CASTIÑEIRA PALOU (coords.), *Estudios de Derecho Penal. Homenaje al profesor Santiago Mir Puig*, BdeF, Buenos Aires, Montevideo, 2017, p. 519. En otro orden de cosas, LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, p. 8, propone como hipótesis la posibilidad de que se subsuma en los delitos de los arts. 450 y 451 CP los supuestos en los que los ocupantes del vehículo no conductores no participan en el delito de fuga, pero sí tienen un comportamiento complaciente con la fuga.

<sup>103</sup> Es objeto de discusión el lugar en el que han de cometerse los delitos contra la seguridad vial, si en vías públicas o en otros lugares que no reciben esta denominación; qué se entiende por conducir y conductor, si tiene que producirse el desplazamiento del vehículo propulsado por el motor, qué se entiende por vehículo a motor y ciclomotor, si se atiende a la definición legal de tales instrumentos en la legislación sobre seguridad vial o se hace otra interpretación. Sobre todo ello, recientemente, v., entre otros, TRAPERO BARREALES, *Delitos contra la seguridad vial*, 2011, pp. 78 s., 103 s. y n. 81; GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ/GARCÍA DEL BLANCO/MARTÍN LORENZO/SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Seguridad vial*, 2ª, 2013, pp. 32-40; MOLINA FERNÁNDEZ, *Delitos contra la seguridad vial*, 2014, pp. 16 ss.; MUÑOZ RUIZ, *Delito de conducción temeraria*, 2014, pp. 156 ss., 171-206; GÓMEZ PAVÓN, *Delito de conducción bajo influencia*, 5ª, 2015, pp. 17-35; PALLÍN IBÁÑEZ, *Delincuencia vial*, 2017, pp. 70-76; DE VICENTE MARTÍNEZ, *Alcohol, drogas*, 2018, pp. 24-32. Desde la perspectiva del vigente art. 382 bis CP, LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, p. 8, señala que queda excluido del tipo penal el conductor de una bicicleta o de otro aparato capaz de circular por las vías públicas, pero que no esté habilitado para ello, como ocurre con los vehículos de movilidad personal (VMP); para la interpretación de vehículo a motor o ciclomotor hay que recurrir al Anexo de la legislación sobre seguridad vial.



Por último, el conductor ha de causar, fortuita o imprudentemente, el siniestro vial<sup>104</sup>; significa, pues, que no incurre en este delito el conductor que se encuentra a la víctima fallecida o con lesiones causadas por un tercero. Una vez más, si se hace una valoración de este supuesto desde las explicaciones ofrecidas en el Preámbulo de la LO, también aquí se revela la maldad intrínseca del que se da a la fuga, del que no es solidario con las víctimas, aunque ciertamente él no ha sido el causante del siniestro, por tanto, no frustra las legítimas expectativas de ayuda a las víctimas de su actuación. Ciertamente, en el propio Preámbulo se alega que no se quiere castigar cualquier conducta reveladora de la maldad del ser humano, de la insolidaridad para con los demás, pues también ha de atenderse al principio de intervención mínima, por eso se limita el tipo penal a los casos de abandono de las víctimas causadas por el propio conductor. Pero el recurso a este principio limitador de la potestad punitiva está demás cuando falla el primero y más importante para la justificación de la intervención penal, el de lesividad o exclusiva protección de bienes jurídicos.

En el caso citado en último lugar, si con el delito de fuga lo que se pretende es forzar a colaborar con las autoridades para esclarecer los hechos y depurar responsabilidades, obviamente este supuesto ha de quedar fuera del ámbito de aplicación del mismo.

Para los casos que quedan fuera del ámbito de aplicación del delito de fuga, porque los hechos no los comete el conductor, o no se realizan con vehículo a motor o ciclomotor, o no suceden en las vías públicas, no se excluye la posibilidad de que se subsuman, en su caso, en el delito de omisión del deber de socorro<sup>105</sup>.

La conducta típica consiste en abandonar el lugar de los hechos (tras causar un siniestro fortuita o imprudentemente)<sup>106</sup>. Explicado desde la norma primaria dedu-

<sup>104</sup> Así se desprende claramente de la redacción típica del art. 382 bis CP. V., en este sentido, CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), p. 8, quien afirma que el conductor ha de causar el accidente, entendido aquel verbo en sentido causal-naturalista. No lo entiende así FRÍAS MARTÍNEZ, *Tráfico y Seguridad Vial 237* (2019), pp. 10, 11, limitando la aplicación del delito a quien ha causado previamente de manera imprudente el accidente y luego dolosamente abandona el lugar del accidente, con el argumento de que, si concurre caso fortuito, en tal caso el sujeto no es causante del accidente. Ahora bien, si el verbo “causar” lo entendemos en sentido causalista, como relación o conexión causal entre la acción, conducir, y el efecto, el siniestro, en tal caso sí hay que afirmar que una conducta fortuita del conductor puede causar un siniestro vial.

<sup>105</sup> Para CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), p. 19, también debería quedar fuera del delito de fuga el supuesto en el que el conductor causa fortuitamente el accidente, pues aquí no hay justificación desde el bien jurídico que para él está protegiéndose en este delito, relacionado con la Administración de Justicia, pues aquí el sujeto no es responsable del hecho, luego no tiene sentido la sanción penal, a no ser que se quiera plantear otro bien jurídico diferente para este caso, la obstaculización al correcto funcionamiento de la Administración de Justicia a través de la labor identificadora e investigadora de la Fuerza Pública.

<sup>106</sup> LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, pp. 7, 8, califica el delito como de mera actividad, y de acción, no es un delito de omisión, pues consiste en realizar una conducta de hacer, huir del lugar de los hechos. Y advierte que no se sanciona un no hacer, no auxiliar, por lo que, si el conductor permanece en el lugar de los hechos, pero no presta ayuda no incurre en este delito de fuga; de la misma opinión sobre su calificación como delito de mera actividad, BUSTOS RUBIO, *LLP 138* (138), p. 8; CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), p. 21; FRÍAS MARTÍNEZ, *Tráfico y Seguridad Vial 237* (2019), p. 10. También MAGRO SERVET, *LL núm. 9346*, 28 de enero de 2019, pp. 2, 5, 6, afirma que la conducta del art. 382 bis CP es senci-

cible del tipo penal, se prohíbe sin más abandonar el lugar del accidente, lo que, en sentido contrario, se pretende obligar al conductor a permanecer en el lugar del accidente. Visto de esta manera, no se establece una obligación ulterior a la mera permanencia, es decir, si se pretende obligar al conductor a que permanezca en el lugar para auxiliar a las víctimas, para colaborar con las autoridades en el esclarecimiento de los hechos, u otro objetivo<sup>107</sup>. Valorando esta regulación desde las explicaciones ofrecidas en el Preámbulo, no se acaba de ver de qué manera se es solidario con las víctimas con el mero hecho de permanecer en el lugar del siniestro, a no ser que la mera permanencia signifique o se entienda como acompañamiento de una persona herida o, incluso, de un fallecido. Esto significa que se comete el delito cuando el sujeto abandona el lugar, aun cuando su ayuda a las víctimas resulta 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. 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. Porque, además, no se aclara tampoco hasta cuándo hay obligación de permanecer en el lugar del accidente, precisamente porque no se establece cuál es la finalidad de esta obligación<sup>108</sup>.

llamente fugarse, abandonar el lugar, no se exige otra acción u omisión. Y DE VICENTE MARTÍNEZ, *Siniestralidad vial*, 2019, pp. 134, 140, advierte que se ha tipificado un verdadero delito de fuga, pues se castiga el abandono del lugar del accidente, no específicamente la omisión del auxilio debido, pues se ha establecido un deber de permanencia en el lugar de los hechos, aunque el afectado haya fallecido, o aunque la víctima esté siendo atendida por terceros. Esta autora también reconoce que el delito de fuga es un delito de actividad, consistente en abandonar o huir del lugar del siniestro (p. 140).

<sup>107</sup> Consecuente con el planteamiento en torno al bien jurídico protegido, para CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), p. 21, con la prohibición de abandonar el lugar del accidente lo que se pretende es que el sujeto colabore con la Administración en la investigación y esclarecimiento de los hechos.

<sup>108</sup> A través de este tipo penal se pretende obligar al conductor a que permanezca en el lugar del siniestro, pero no se sabe con qué finalidad, tampoco durante cuánto tiempo ha de permanecer en la zona. Esto significa que puede cometerse el delito aun cuando el afectado haya fallecido, el conductor ha dejado sus datos identificativos para esclarecer los hechos, pero abandona el lugar, pues literalmente está cometiendo la conducta típica, y como no se condiciona esta obligación de permanencia con un deber o una pretensión ulterior, habría que concluir que se está cometiendo el delito. Con más motivo si se atiende a las razones esgrimidas en el Preámbulo LO 2/2019 para justificar esta tipificación: el conductor ha de permanecer en la zona del siniestro porque ha de ser solidario con las víctimas, se pretende combatir la maldad intrínseca del conductor que es capaz de abandonar al implicado en el siniestro y que ha fallecido. Como se ha ido comentando en otros lugares, no es esta la lectura del tipo penal realizada por CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), pp. 21 s. Para este autor, estamos ante un delito que pretende obligar a colaborar en la investigación y esclarecimiento de los hechos, por tanto, desde esta perspectiva habrá que interpretar, primero, qué se quiere conseguir prohibiendo el abandono, segundo, a partir de cuándo y cómo se puede entender que ha habido abandono del lugar del siniestro, utilizando para ello criterios temporales y espaciales.

El siniestro que da origen a la prohibición de abandonar el lugar de los hechos ha de ser causado fortuita o imprudentemente por el sujeto activo. Se ha construido de manera idéntica a la modalidad agravada del delito de omisión del deber de socorro del art. 195.3 CP, también diferenciando la gravedad de la pena en uno u otro supuesto. Queda excluido este delito si el origen del hecho se ha de imputar a la conducta dolosa del conductor<sup>109</sup>. En el caso de causación imprudente, se abarca cualquier clase o modalidad de imprudencia. Así se deduce del hecho de que el delito de fuga se comete aunque el hecho originador del deber de no abandono sea fortuito, por lo que si se incluye lo menos, el nulo desvalor subjetivo de acción, también se abarcará lo más, la conducta imprudente, cualquiera que sea el grado de imprudencia cometido<sup>110</sup>. El que se aluda al art. 152.2 CP en la descripción del delito de fuga es simplemente para concretar la clase de resultado lesivo que ha de producirse en el afectado por el siniestro cuando de lesiones se trate: todas las mencionadas en ese precepto, por tanto, lesiones que se subsumirían en los arts. 147.1, 149 y 150 CP<sup>111</sup>. Ahora bien, el que se pueda plantear cualquier clase de imprudencia en la causación del siniestro significa que en ocasiones el conductor ya va a tener responsabilidad penal, en aquellos supuestos en los que se cumplan todos los requisitos del tipo de injusto de los delitos de homicidio y/o de lesiones cometidos con imprudencia grave o menos grave. Eso sí, para el caso de que se pueda probar por algún medio quien ha sido el responsable de tal hecho.

El tipo penal exige que el conductor cause el siniestro, fortuita o imprudentemente. Es necesario establecer el significado del verbo causar, si se ha de hacer una interpretación amplia, en el sentido de que basta con cualquier contribución causal en el siniestro, aplicando para ello la teoría causal de la condición o equivalencia de las condiciones, o ha de hacerse una interpretación restrictiva, que sea una contri-

<sup>109</sup> MAGRO SERVET, *LL núm. 9346*, 28 de enero de 2019, p. 2.

<sup>110</sup> De otra opinión, CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), pp. 19 s., comparando la diferente redacción empleada para aludir al resultado de fallecimiento o de lesiones, porque en el segundo caso se remite al delito de lesiones del art. 152.2, y se usa precisamente esa expresión, “delito de lesiones”, este autor concluye que no se puede aplicar el art. 382 bis CP cuando se causen lesiones fortuitas, lesiones por imprudencia leve y tampoco lesiones por imprudencia grave. También BUSTOS RUBIO, *LLP 138* (2019), pp. 9 s., interpreta que la referencia al delito de lesiones del art. 152.2 CP significa que el sujeto ha de causar lesiones por imprudencia menos grave, pues este es el tenor literal del art. 382 bis CP, aunque esto suponga llegar a resultados absurdos, comparando los dos siguientes supuestos: primer supuesto, el sujeto causa con imprudencia menos grave lesiones y luego huye, comete los dos delitos, segundo supuesto, el sujeto causa con imprudencia grave lesiones y luego huye, solo comete un delito, el de lesiones imprudentes.

<sup>111</sup> V., en este sentido, LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, p. 8; MAGRO SERVET, *LL núm. 9346*, 28 de enero de 2019, p. 3. CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), pp. 19 s., ofrece varias interpretaciones posibles de la expresión “delito de lesiones del art. 152.2”, para concluir que, la más ajustada al principio de legalidad, la que ha de asumirse por tanto, es la que se refiere a que el sujeto ha de haber cometido un delito de lesiones causado con imprudencia menos grave, y que el resultado sea una de las lesiones descritas en los arts. 147.1, 149 o 150. Por tanto, desde el respeto al principio de legalidad, no se puede aplicar el delito de abandono del lugar del accidente si las lesiones causadas son fortuitas, leves o graves.

bución causal a título de “autor”<sup>112</sup>, opción esta última que es la más razonable, dada la falta de legitimidad absoluta del delito de fuga en su totalidad.

En el siniestro causado por el sujeto activo se ha de producir uno de estos resultados, o la muerte o lesiones de las subsumibles en los arts. 147.1, 149 y 150 CP. Basta con que se produzca uno de los resultados a una víctima, a pesar de que en el caso del fallecimiento se alude a una o varias personas, faltando cualquier referencia numérica en el caso de los lesionados<sup>113</sup>.

Porque en una interpretación restrictiva es preferible entender que estos resultados lesivos son elementos típicos, que han de ser abarcados por el dolo del sujeto (no actúan, pues, como condiciones objetivas de punibilidad<sup>114</sup>), tales resultados han de ser causados en el momento de producirse el siniestro<sup>115</sup>. Solo así el sujeto activo podrá saber qué consecuencias se han derivado de su actuación precedente para que adopte la decisión que la ley le reclama, o socorrer a la víctima, si esta se encuentra desamparada y en peligro manifiesto y grave, o no abandonar el lugar del accidente, en caso contrario.

En cuanto al tipo subjetivo, el delito de abandono del lugar del siniestro es doloso. A este elemento ha de ser reconducida la expresión “voluntariamente” utilizada en la redacción del art. 382 bis CP. No era necesario, por otro lado, su mención, pues en la descripción literal de los tipos penales no se suele aludir al elemento

<sup>112</sup> LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, p. 8, señala que ha de existir una relación de causalidad entre los resultados lesivos y la acción del conductor. Para CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), p. 18, se está aludiendo a causar un resultado en sentido científico-natural. En la Proposición de LO de 30 de junio de 2017 se utilizaba otra redacción, referido al conductor implicado en un accidente de tráfico. Sobre esta propuesta, afirma LANZAROTE que ha sido positivo el cambio, pues con la referencia a conductor implicado se tendría que penar a todos los conductores que se marcharan del lugar y que estuvieran involucrados en el siniestro, aunque solo uno fuera “el causante material del mismo”. Esta aclaración induce a pensar que no está refiriéndose a cualquier contribución causal en el siniestro (desde la perspectiva de la teoría causal de la equivalencia de las condiciones), sino que hace una interpretación más restrictiva.

<sup>113</sup> Obviamente, si se defiende que el bien jurídico protegido está relacionado con la Administración de Justicia resulta totalmente secundario si el resultado producido es uno o plural, si las víctimas fallecen o sufren lesiones. Así lo afirma CASTRO MORENO, *LLP 138* (2019), p. 19.

<sup>114</sup> El mantenimiento de esta lectura tiene implicaciones en el tipo subjetivo y en la construcción de la tentativa. Si el resultado de muerte o lesiones de cierta gravedad se tratara de una condición objetiva de punibilidad, este elemento no habría de ser abarcado por el dolo del sujeto; y, desde la segunda perspectiva, la punibilidad o impunidad del abandono se condicionaría a que se produjera o no uno de estos dos resultados, si finalmente este resultado no se produce no se castigará el abandono, ni siquiera a través de la tentativa, en caso de que el conductor se hubiera representado la posibilidad de que estuviera abandonando a una persona fallecida o herida de cierta gravedad. Sobre las condiciones objetivas de punibilidad, v., entre otros muchos, LUZÓN PEÑA, “La punibilidad”, en: DÍEZ RIPOLLÉS/ROMEO CASABONA/GRACIA MARTÍN/HIGUERA GUIMERÁ (editores), *La ciencia del Derecho penal ante el nuevo siglo. Libro homenaje al Profesor Doctor D. José Cerezo Mir*, Tecnos, Madrid, 2002, pp. 834 s.; *PG*, 3ª, 2016, 29/9-11. Para LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, p. 7, el fallecimiento o las lesiones, consecuencia de la acción fortuita o imprudente del conductor, son también requisitos de la tipicidad.

<sup>115</sup> De otra opinión, LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, p. 8, pues el precepto no exige que el fallecimiento se produzca en el acto y en el mismo lugar. La forma verbal utilizada para aludir a los resultados lesivos, el imperfecto de subjuntivo, no es concluyente para decidir sobre esta cuestión. Para BUSTOS RUBIO, *LLP 138* (2019), p. 9, el fallecimiento o las lesiones son el presupuesto del hecho objetivo que da lugar a la acción típica del abandono, no son la consecuencia de la fuga.

subjetivo, a no ser que el legislador quiera tipificar el delito en su modalidad imprudente, pues en ese caso ha de cumplir con lo dispuesto en el art. 12 CP sobre la incriminación específica y expresa del delito imprudente.

En consecuencia, el conductor ha de ser consciente de que está abandonando el lugar después de haber causado el suceso del que se derivan los resultados de muerte o lesiones de cierta gravedad en los afectados. Además, el dolo del conductor ha de abarcar el conocimiento de que ha causado tales resultados de manera fortuita o imprudente<sup>116</sup>. Aquí se comprueba el verdadero objetivo de la introducción del delito de fuga. El conductor no siempre tendrá conocimiento de los efectos que se derivan del siniestro en el que se ha visto involucrado, esto es, si el afectado ha fallecido en el acto, o si ha sufrido lesiones de cierta gravedad. Esto repercute en la construcción del tipo objetivo y subjetivo del delito de omisión del deber de socorro del garante (art. 195.3 CP), en particular en relación con los elementos típicos de persona desamparada y en peligro manifiesto y grave. Para evitar los problemas de incongruencia entre tipo objetivo y subjetivo derivados de errores directos e inversos sobre el delito de omisión del deber de socorro, generando o la impunidad (error directo) o, a lo sumo, el castigo por tentativa inidónea (error inverso), entra en juego el delito de abandono del lugar del siniestro. Pues en este caso el conductor, una vez que es consciente de que se ha visto “involucrado” en un siniestro –accidente en sentido vulgar o no técnico-jurídico-, es consciente de que está abandonando la zona, sea cual sea la situación en la que se encuentre el afectado, o, en su caso, si está o no siendo ayudado por terceras personas. Y si se acaba defendiendo que el resultado, de fallecimiento o de lesiones de cierta gravedad, actúa a modo de condición objetiva de punibilidad, en ese caso el dolo del conductor no tendrá que ir referido a tal elemento, por lo que se facilitará considerablemente la aplicación práctica de este delito de fuga.

El último elemento que ha sido utilizado en la descripción típica es, al igual que en el delito de omisión del deber de socorro, la alusión a que no exista riesgo propio o de terceros. Se trata de una cláusula que hace referencia expresa al principio de inexigibilidad, debiéndose diferenciar entre aquellos supuestos en los que operará como causa de justificación de los que puede tener un efecto más limitado, como causa de exclusión de la tipicidad penal (excluyendo solo la relevancia penal de la conducta, pero no la eventual antijuridicidad general)<sup>117</sup>.

<sup>116</sup> V., en este sentido, LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, p. 9.

<sup>117</sup> Sobre la naturaleza jurídica del principio de inexigibilidad, como causa de exclusión de la tipicidad penal, como causa de justificación o como causa exculpación, v., LUZÓN PEÑA, “Exculpación por inexigibilidad penal individual”, en: GIMBERNAT ORDEIG/GRACIA MARTÍN/PEÑARANDA RAMOS/RUEDA MARTÍN/SUÁREZ GONZÁLEZ/URQUIZO OLAECHEA (editores), *Dogmática del Derecho penal material y procesal y política criminal contemporáneas. Homenaje a Bernd Schünemann por su 70 cumpleaños, tomo I*, Gaceta Jurídica, Lima, 2014, pp. 346 s.; *PG*, 3<sup>a</sup>, 2016, 20/nm. 51-56, 22/nm. 150-157; se adhieren a esta postura doctrinal ARAÚZ ULLOA, *Omisión del deber de socorro*, 2006, pp. 371 ss.; DÍAZ Y GARCÍA CONLLEDO, *EDJ 114* (2007), pp. 66, 73 n. 122. Para BUSTOS RUBIO, *LLP 138* (2019), p. 8, su naturaleza es única, causa de atipicidad.

Por la relación tan estrecha existente entre las dos modalidades delictivas de omisión del deber de socorro y de abandono del lugar del siniestro, la interpretación allí mantenida sobre el elemento sin riesgo propio o de terceros ha de ser aplicada también al delito de fuga<sup>118</sup>. Obviamente, aunque no se ha plasmado en el tenor literal de este último, si en el fondo lo que se pretende es que el conductor permanezca en el lugar del siniestro para colaborar en el esclarecimiento de los hechos, no dará lugar a la aplicación de la exención por riesgo propio o ajeno el supuesto en el que el sujeto abandone el lugar por el temor a ser descubierto y se le imputen responsabilidades, penales, administrativas y/o civiles, sobre el suceso<sup>119</sup>, pues la tipificación penal del delito de fuga pretende precisamente este objetivo, excepcionar la impunidad del autoencubrimiento.

Para concluir este comentario sobre el delito de abandono del lugar del siniestro cabe hacer una breve mención al marco punitivo previsto en el art. 382 bis CP, pues puede ser también un criterio indicativo del parentesco entre ambas figuras delictivas, vinculado con el fomento de la solidaridad humana, tal como se refleja en el tantas veces citado Preámbulo LO 2/2019.

En un análisis detallado se observan diferencias penológicas entre ambas infracciones. Al igual que en el delito de omisión del deber de socorro, también en el delito de fuga se establece una diferencia punitiva dependiendo si la causa del siniestro ha sido una actuación fortuita o imprudente del conductor<sup>120</sup>. En el caso de que el siniestro sea causado por una conducta imprudente previa, la pena es idéntica en ambos tipos penales: tanto la omisión del deber de socorro del garante como el abandono del lugar del siniestro por el conductor se castigan con la pena de

Refiriéndose expresamente a la referencia contenida en el art. 195.3 CP, este autor diferencia entre los supuestos que darían lugar a la inexigibilidad penal general, causa de exclusión de la tipicidad penal, y los que serían resueltos a través del principio de inexigibilidad jurídica general, causa de justificación. Para LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, p. 9, se está haciendo mención al principio de inexigibilidad que puede actuar como causa de justificación o como causa de exculpación, si bien concluye que también puede ser considerado como requisito que condiciona la propia tipicidad de la conducta. Para FRÍAS MARTÍNEZ, *Tráfico y Seguridad Vial 237* (2019), p. 11, sin riesgo propio o de terceros es un mero recordatorio del estado de necesidad, regulado con carácter general en el art. 20.5º CP, por lo que era innecesaria su mención.

<sup>118</sup> Hace esta propuesta LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, p. 9.

<sup>119</sup> Así lo advierte expresamente LANZAROTE MARTÍNEZ, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, p. 9. También desde el delito de omisión del deber de socorro del art. 195.3 CP se plantea la cuestión de si se subsume o no en esta cláusula relativa al principio de inexigibilidad el supuesto en que el omitente ha causado imprudentemente el hecho que origina la situación de peligro manifiesto y grave y de desamparo de la víctima y no socorre por temor a ser descubierto, pues en ese caso la obligación de ayudar puede entrar en conflicto con el derecho a no declarar contra uno mismo y a no declararse culpable, o porque puede suponer una excepción a la impunidad del autoencubrimiento. Sobre esta cuestión en el delito de omisión del deber de socorro del art. 195.3, entre otros muchos, ARAÚZ ULLOA, *Omisión del deber de socorro*, 2006, pp. 472 ss.; DÍAZ Y GARCÍA CONLLEDO, *EDJ 114* (2007), pp. 66 ss., 72 s.; GÓMEZ TOMILLO, en: GÓMEZ TOMILLO (dir.), *Comentarios prácticos CP II*, 2015, pp. 632 s.

<sup>120</sup> Crítico a esta diferencia penológica en el delito de omisión pura agravada, DÍAZ Y GARCÍA CONLLEDO, *EDJ 114* (2007), pp. 40, 42, precisamente porque desde el punto de vista de la ingerencia la omisión del deber de socorro subsiguiente a la previa ingerencia fortuita o imprudente son situaciones iguales: ambas suponen la entrada en la esfera jurídico-social de los bienes de la víctima; GÓMEZ TOMILLO, en: GÓMEZ TOMILLO (dir.), *Comentarios prácticos CP II*, 2015, p. 634.

prisión de 6 meses a 4 años<sup>121</sup>. Pero, a mayores, en el delito de fuga se ha de imponer cumulativamente la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotores de uno a cuatro años. Esta pena no está prevista como principal para el delito tipificado en el art. 195.3 CP, pero esta podrá acordarse porque en ocasiones este delito omisivo entrará en concurso (real) con un delito imprudente de lesiones o de homicidio derivado de la actuación previa imprudente<sup>122</sup>. En el caso de que el siniestro sea causado por una conducta fortuita previa, la pena es diferente en ambos tipos penales: en la omisión del deber de socorro del garante se castiga con prisión de 6 a 18 meses, en el delito de abandono del lugar del siniestro con prisión de 3 a 6 meses. Y, en este último caso, se añade la pena de privación del derecho a conducir de seis meses a dos años<sup>123</sup>.

Haciendo una valoración de la incriminación del delito de fuga desde la justificación ofrecida en el Preámbulo, el castigo de la maldad intrínseca del ser humano, la insolidaridad con las víctimas, no tiene sentido la diferencia penológica entre la causación fortuita o imprudente; si lo tiene si la pretensión es realmente obligar al conductor a que colabore en el esclarecimiento de los hechos y la asunción de responsabilidades, civiles, administrativas y/o penales, pues las consecuencias para el conductor son claramente diferentes dependiendo de si el suceso lo ha causado de manera fortuita o de manera imprudente.

Conviene hacer una referencia breve a la previsión expresa de la pena de privación del derecho a conducir. Ha de tenerse en cuenta que, en ocasiones, la imposición de esta pena ya procederá como consecuencia de la comisión de un delito imprudente, en concreto, cuando el conductor causa el siniestro del que resulta el fallecimiento y/o las lesiones de los afectados y tales resultados lesivos constituyen

<sup>121</sup> ÁLVAREZ GARCÍA, Comparecencia en relación con la proposición de LO de reforma del CP en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores y sanción del abandono del lugar del accidente, Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, Comisiones, XII Legislatura, núm. 439, 21 de febrero de 2018, pp. 13, 18, critica que la pena de prisión prevista para los dos delitos, el de omisión agravada del art. 195.3 y el delito de fuga, sea la misma, pues no tiene sentido que se castigue lo mismo el abandono de una persona fallecida que el abandono de una persona que está herida.

<sup>122</sup> Como se ha indicado con anterioridad, el art. 195.3 CP tipifica un delito de omisión pura de garante. Pero el actuar precedente en ocasiones va a ser imprudente, y es este actuar precedente al que se imputan las lesiones o la muerte de la persona que queda desamparada y en peligro manifiesto y grave. Sobre esta explicación, con la consiguiente regla concursal entre los delitos de homicidio y lesiones imprudentes y el delito de omisión de socorro de garante, entre otros, LUZÓN PEÑA, *DPCir* 2ª, 1990, pp. 174, 175; SILVA SÁNCHEZ, *MFCCGPJ* 4 (1999), p. 154; ARAÚZ ULLOA, *Omisión del deber de socorro*, 2006, pp. 398 ss.; DÍAZ Y GARCÍA CONLLEDO, *EDJ* 114 (2007), p. 42; GÓMEZ TOMILLO, en: GÓMEZ TOMILLO (dir.), *Comentarios prácticos CP II*, 2015, p. 634.

<sup>123</sup> CASTRO MORENO, *LLP* 138 (2019), p. 18, compara los marcos penales previstos en los arts. 195.3 y 382 bis CP, advirtiendo que cuando la conducta previa es imprudente, hay coincidencia en las penas, lo que no considera acertado, pues en el art. 382 bis no hay persona desamparada y en peligro manifiesto y grave, luego la sanción penal tendría que ser menor, la coincidencia sí desaparece cuando la conducta previa es fortuita, lo que sí es acertado. BUSTOS RUBIO, *LLP* 138 (2019), p. 9, critica que se haya previsto la misma pena para la omisión del deber de socorro y para el delito de fuga (se está refiriendo, claro al primer supuesto donde efectivamente hay coincidencia), pues en el primero hay posibilidad de ayuda, en el segundo la ayuda ya no es posible si se está ante un fallecido, pero en uno y otro caso la pena es la misma.

delitos de homicidio y/o lesiones imprudentes, cometidos con imprudencia grave o menos grave (se cumplen, por tanto, los requisitos de los arts. 142.1 y 2 y 152.1 y 2 CP)<sup>124</sup>. Y, en ocasiones también vendrá aplicable como consecuencia de la comisión de un delito contra la seguridad vial, en concreto en el caso de que el conductor cometa alguno de los delitos tipificados en los arts. 379, 380 y 381 CP, sea o no responsable del eventual resultado lesivo causado con la conducción peligrosa<sup>125</sup>. Esto significa que la pena prevista en este delito de abandono del lugar del siniestro se impondrá para el caso de que el conductor a lo sumo haya cometido una imprudencia leve o levísima; se está imponiendo, por tanto, una pena privativa de derechos por una infracción administrativa, con los posibles efectos que se derivan de lo previsto en el art. 47 CP atendiendo a su duración.

Más controvertida resulta la previsión de esta pena para el caso de causación fortuita del siniestro, pues en este caso el conductor no ha cometido ninguna infracción de tráfico que justificara el recurso a esta pena para lograr los efectos preventivos, generales y especiales, que se esperan de ella.

## Bibliografía

- ÁLVAREZ GARCÍA, Francisco Javier. *Comparecencia en relación con la proposición de LO de reforma del CP en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores y sanción del abandono del lugar del accidente*, Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, Comisiones, XII Legislatura, núm. 439, 21 de febrero de 2018.
- ARAÚZ ULLOA, Manuel. *El delito de omisión del deber de socorro. Aspectos fundamentales*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2006.
- BASTIDA FREIJEDO, Francisco J. *Comparecencia en relación con la proposición de LO de reforma del CP en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores y sanción del abandono del lugar del accidente*, Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, Comisiones, XII Legislatura, núm. 376, 22 de noviembre de 2017.

<sup>124</sup> En estos casos habrá que plantear el concurso real entre el delito de homicidio o de lesiones imprudente y el delito de abandono del lugar del siniestro, con las consecuencias penológicas que de ello se van a derivar. Plantea esta modalidad concursal entre estas figuras delictivas MAGRO SERVET, *LL núm. 9304*, 22 de noviembre de 2018, pp. 8 s.; *LL núm. 9346*, 28 de enero de 2019, p. 3. Y ha de advertirse que con la conducta imprudente previa el conductor ha podido causar un único resultado lesivo, pero también puede provocar varios resultados lesivos, de homicidio y/o de lesiones. Esto dará lugar a que se tengan que plantear previamente las reglas concursales entre los delitos de lesión efectivamente producidos, bien las del concurso ideal del art. 77 CP, bien las específicas previstas en la reforma de 2019 en los arts. 142 bis y 152 bis CP para el caso de que el hecho revista notoria gravedad, porque se ven afectados una pluralidad de personas, primer nivel agravatorio, o porque el número de afectados fuera muy elevado, segundo nivel agravatorio.

<sup>125</sup> Sobre el concurso con los delitos contra la seguridad vial, v. MAGRO SERVET, *LL núm. 9346*, 28 de enero de 2019, 6 s., alegando que así se ha reconocido en el Preámbulo LO 2/2019, al afirmarse que se trata de una conducta autónoma, que se incluye en el Capítulo IV dedicado a los delitos contra la seguridad vial, porque se entiende que se trata de una conducta diferente dolosa e independiente de la conducta previa imprudente o fortuita.



- BENÍTEZ ORTÚZAR, Ignacio F. “Primeras reflexiones a vuelapluma acerca del delito de abandono del lugar del accidente del artículo 382 bis CP. El nuevo delito ‘de fuga’”, *REDS* 13 (2018), pp. 56-70.
- BOLDOVA PASAMAR, Miguel Ángel. “La desaparición de las faltas en el proyecto de reforma de Código Penal de 2013”, *RECPC* 16-12 (2014), pp. 1-20.
- BUSTOS RUBIO, Miguel. “Aproximación crítica al nuevo delito de abandono del lugar del accidente (art. 382 bis del Código Penal)”, en: *LLP* 138 (2019), pp. 1-13.
- CASTRO CORREDOIRA, María/GUINARTE CABADA, Gumersindo. “La reforma de los delitos de lesiones (arts. 147, 152 y 156 CP)”, en: GONZÁLEZ CUSSAC (dir.)/GÓRRIZ ROYO/MATALLÍN EVANGELIO (coords.), *Comentarios a la reforma del Código Penal de 2015*, 2ª, Tirant lo Blanch, Valencia, 2015, pp. 489-502.
- CASTRO MORENO, Abraham. “Comentario crítico a la LO 2/2019, de 1 de marzo, de reforma del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor y ciclomotores: nuevo delito de abandono del lugar del accidente”, en: *LLP* 138 (2019), pp. 1-30.
- CEREZO MIR, José. *Curso de Derecho Penal español. Parte general I. Introducción. Teoría jurídica del delito/I*, 3ª, Tecnos, Madrid, 1985.
- CORCOY BIDASOLO, Mirentxu. “Homicidio y lesiones imprudentes cometidos con vehículos a motor o ciclomotor”, *EDJ* 114 (2007), pp. 77-118.
- CUELLO CALÓN, Eugenio. “La delincuencia automovilística y su represión”, *ADPCP* 1955, pp. 272-290.
- DÍAZ Y GARCÍA CONLLEDO, Miguel. “Omisión de socorro a la propia víctima”, *EDJ* 114 (2007), pp. 11-76.
- “Autoría y participación”, *REJ* 10 (2008), PP. 13-61.
  - “Un diálogo crítico con Claus Roxin y su teoría de la autoría”, *CPC* 123 (2017), PP. 5-40
  - “Actuación en el marco de un aparato organizado de poder: ¿autoría o participación?”, en: SILVA SÁNCHEZ/QUERALT JIMÉNEZ/CORCOY BIDASOLO/CASTIÑEIRA PALOU (coords.), *Estudios de Derecho Penal. Homenaje al profesor Santiago Mir Puig*, BdeF, Buenos Aires, Montevideo, 2017, pp. 509-521.
- DÍEZ RIPOLLÉS, José Luis. *Derecho penal español. Parte general*, 4ª, Tirant lo Blanch, Valencia, 2016.
- DOVAL PAIS, Antonio. “El nuevo régimen penal de las imprudencias menos graves y leves”, en: QUINTERO OLIVARES (dir.), *Comentario a la reforma penal de 2015*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2015, pp. 333-345.
- FARALDO CABANA, Patricia. *Los delitos leves. Causas y consecuencias de la desaparición de las faltas*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2016.
- FERNÁNDEZ HERNÁNDEZ, Antonio. “Supresión de las faltas y creación de delitos leves”, en: GONZÁLEZ CUSSAC (dir.)/GÓRRIZ ROYO/MATALLÍN EVANGELIO (coords.), *Comentarios reforma CP 2015*, 2ª, 2015, pp. 45-82.
- FERNÁNDEZ HERNÁNDEZ, Antonio/OLLOQUIEGUI SUCUNZA, Idoia. “Homicidio por imprudencia leve”, en: ÁLVAREZ GARCÍA (dir.)/DOPICO GÓMEZ-ALLER (coord.), *Estudio crítico sobre el Anteproyecto de reforma penal de 2012*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2013, pp. 87-88.
- FISCHER, Thomas. § 142, en: *StGB*, 69ª, CH Beck, München, 2019, número marginal 1-70.

- FRÍAS MARTÍNEZ, Emilio. “Novedades en el Código Penal, Ley Orgánica 2/19 de 1 de marzo. Imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores y sanción del abandono del lugar del accidente”, *Tráfico y Seguridad Vial* 237 (2019), pp. 1-11.
- GEPPERT, Klaus. § 142, en: *LK StGB. Volumen V, §§ 110-145 d*, 12ª, Walter de Gruyter, Berlin, 2008, número marginal 1-252.
- GIL GIL, Alicia. “El delito como conducta típica, III: El tipo del delito imprudente”, en: GIL GIL/LACRUZ LÓPEZ/MELENDO PARDOS/NÚÑEZ FERNÁNDEZ, *Curso de Derecho penal. Parte general*, 2ª, Dykinson, Madrid, 2015, pp. 253-280.
- GÓMEZ PAVÓN, Pilar. *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes. Y análisis del artículo 383 del Código Penal*, 5ª, Bosch, Barcelona, 2015.
- GÓMEZ TOMILLO, Manuel. *Artículo 195*, en: GÓMEZ TOMILLO (dir.), *Comentarios prácticos al Código Penal tomo II*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2015, pp. 623-638.
- GONZÁLEZ RUS, Juan José. “La supresión del Libro III y los delitos leves”, en: MORILLAS CUEVA (dir.), *Estudios sobre el Código Penal reformado (Leyes Orgánicas 1/2015 y 2/2015)*, Dykinson, Madrid, 2015, pp. 21-51.
- GUIMERÁ FERRER-SAMA, Roberto. “Definición de la imprudencia grave y menos grave en los homicidios y lesiones con vehículos a motor y nuevo delito de abandono del lugar del accidente”, en: SP/COCT/81723 (Base de Datos Sepin).
- GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, María. “Excesos de velocidad e intoxicaciones punibles”, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, Tirant lo Blanch, Valencia, 2013, pp. 55-148.
- GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, María/GARCÍA DEL BLANCO, Victoria/MARTÍN LORENZO, María/SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, MARINA. “Delitos contra la seguridad vial: cuestiones comunes”, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, Tirant lo Blanch, Valencia, 2013, pp. 32-40.
- KRETSCHNER, Bernhard. § 142, en: KINDHÄUSER/NEUMANN/PAEFFGEN (hrsg), *NK StGB. Volumen II*, 5ª, Nomos, Baden-Baden, 2017, número marginal 1-168.
- KÜHL, Kristian. § 142, en: LACKNER/KÜHL, *StGB*, 29ª, CH Beck, München, 2018, número marginal 1-42.
- KUHLEN, Lothar. “Características, problemas dogmáticos e importancia práctica del derecho penal alemán de circulación vial”, *Indret* 2/2013, pp. 1-29.
- LANZAROTE MARTÍNEZ, Pablo. “El nuevo delito de imprudencia menos grave en la reforma del Código Penal de 2015”, *LL núm. 8600*, 8 de septiembre de 2015, pp. 1-11.
- “El nuevo delito de abandono del lugar del accidente y otras importantes novedades de la inminente reforma del Código Penal en materia de imprudencia”, *LL núm. 9359*, 15 de febrero de 2019, pp. 1-18.
- LUZÓN PEÑA, Diego-Manuel. *Derecho Penal de la Circulación (Estudios de la jurisprudencia del Tribunal Supremo)*, 2ª, PPU, Barcelona, 1990.
- “La punibilidad”, en: DÍEZ RIPOLLÉS/ROMEO CASABONA/GRACIA MARTÍN/HIGUERA GUIMERÁ (editores), *La ciencia del Derecho penal ante el nuevo siglo. Libro homenaje al Profesor Doctor D. José Cerezo Mir*, Tecnos, Madrid, 2002, pp. 831-847.

- “Exculpación por inexigibilidad penal individual”, en: GIMBERNAT ORDEIG/GRACIA MARTÍN/PEÑARANDA RAMOS/RUEDA MARTÍN/SUÁREZ GONZÁLEZ/URQUIZO OLAECHEA (editores), *Dogmática del Derecho penal material y procesal y política criminal contemporáneas. Homenaje a Bernd Schünemann por su 70 cumpleaños, tomo I*, Gaceta Jurídica, Lima, 2014, pp. 343-360.
- *Lecciones de Derecho Penal. Parte general*, 3ª, Tirant lo Blanch, Valencia, 2016. También ha sido utilizada *Lecciones de Derecho Penal. Parte general*, Universitas, Madrid, 1996.
- MAGRO SERVET, Vicente. “La inminente reforma penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor”, *LL núm. 9304*, 22 de noviembre de 2018, pp. 1-9.
- “El nuevo delito de fuga del art. 382 bis CP en la siniestralidad vial”, *LL núm. 9346*, 28 de enero de 2019, pp. 1-7.
- “¿Cómo se van a tramitar ahora las reclamaciones por accidente de tráfico en la vía penal?”, *LL núm. 9370*, 5 de marzo de 2019, pp. 1-9.
- MANZANARES SAMANIEGO, José Luis. *La reforma del Código Penal de 2015. Conforme a las Leyes Orgánicas 1 y 2/2015, de 30 de marzo*, La Ley, Madrid, 2015.
- MARTÍN LORENZO, María. “Negativa a someterse a las pruebas de medición de alcohol o de detección de drogas”, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, Tirant lo Blanch, Valencia, 2013, pp. 288-434.
- MIEBACH, Klaus. § 142, en: *Münchener Kommentar StGB. Volumen III, §§ 80-184 j*, 3ª, CH Beck, München, 2017, número marginal 1- 141.
- MIR PUIG, Santiago. “Sobre la punibilidad de la tentativa inidónea en el nuevo Código Penal”, *MFCCGPJ 4* (1999), pp. 13-42.
- *Derecho penal. Parte general*, 10ª, Reppertor, Barcelona, 2016.
- MIR PUIG, Santiago/CORCOY BIDASOLO, Mirentxu. *Artículo 12*, en: CORCOY BIDASOLO/MIR PUIG (dirs.)/VERA SÁNCHEZ (coord.), *Comentarios al Código Penal. Reforma LO 1/2015 y LO 2/2015*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2015, pp. 77-80.
- MOLINA FERNÁNDEZ, Fernando. *Delitos contra la seguridad vial: su aplicación jurisprudencial*, Francis Lefebvre, Madrid, 2014.
- MUÑOZ CONDE, Francisco/GARCÍA ARÁN, Mercedes. *Derecho penal. Parte general*, 9ª, Tirant lo Blanch, Valencia, 2015.
- MUÑOZ CUESTA, Javier/RUIZ DE ERENCHUN ARTECHE, Eduardo, *Cuestiones prácticas sobre la reforma penal de 2015*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2015.
- MUÑOZ RUIZ, Josefa. *El delito de conducción temeraria. Análisis dogmático y jurisprudencial*, Dykinson, Madrid, 2014.
- “Delitos contra la vida y la integridad física”, en: MORILLAS CUEVA (dir.), *Estudios sobre el Código Penal reformado (Leyes Orgánicas 1/2015 y 2/2015)*, Dykinson, Madrid, 2015, pp. 335-373.
- OLAIZOLA NOGALES, Inés. “La relación entre los delitos de peligro y la graduación de la imprudencia en los delitos contra la seguridad vial”, en: LUZÓN PEÑA (dir.), *El Derecho Penal del Estado social y democrático de derecho. Libro homenaje a Santiago Mir Puig*, La Ley, Madrid, 2010, pp. 327-380.

- PALLÍN IBÁÑEZ, Gabriela. *El impacto de las últimas reformas legales en la delincuencia vial en España. Especial referencia a la LO 1/2015 y su nueva clasificación de la imprudencia*, Aranzadi Thomson Reuters, Cizur Menor (Navarra), 2018.
- QUERALT JIMÉNEZ, Joan J. *Derecho penal español. Parte especial*, 7ª, Tirant lo Blanch, Valencia, 2015.
- RODRÍGUEZ LAINZ, José Luis. “Los nuevos delitos leves de imprudencia menos grave en materia de tráfico: aspectos sustantivos y procesales”, *LL núm. 9392*, 8 de abril de 2019, pp. 1-50.
- ROIG TORRES, Margarita. *El concurso ideal de delitos*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2012.
- SANZ MORÁN, Ángel. “Acerca de algunas cláusulas concursales recogidas en el Código Penal”, en: ÁLVAREZ GARCÍA/COBOS GÓMEZ DE LINARES/GÓMEZ PAVÓN/MANJÓN-CABEZA OLMEDA/MARTÍNEZ GUERRA (coords.), *Libro homenaje al prof. Luis Rodríguez Ramos*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2013, pp. 211-226.
- SANZ-DÍEZ DE ULZURRUN LLUCH, Marina. “Conducción manifiestamente temeraria”, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, Tirant lo Blanch, Valencia, 2013, pp. 149-232.
- “Conducción con manifiesto desprecio por la vida de los demás”, en: GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, 2ª, Tirant lo Blanch, Valencia, 2013, pp. 233-285.
- SIERRA LÓPEZ, “Homicidio y asesinato: las modificaciones previstas en las últimas reformas legislativas (El proyecto de reforma del Código Penal de 20 de septiembre de 2013)”, *RDPP 33* (2014), pp. 127-164.
- SILVA SÁNCHEZ, Jesús. *El nuevo Código Penal: cinco cuestiones fundamentales*, JM Bosch, Barcelona, 1997.
- “Entre la omisión de socorro y la comisión por omisión. Las estructuras de los arts. 195.3 y 196 del Código Penal”, *MFCCGPJ 4* (1999), pp. 153-172.
- STEIN, Ulrich. 142, en: WOLTER (hrsg), *SK StGB III*, §§ 80-173, 9ª, Carl Heymanns, Köln, 2019, número marginal 1-75.
- STERNBERG-LIEBEN, Detlev. § 142, en: SCHÖNKE/SCHRÖDER, *StGB*, 30ª, CH Beck, München, 2019, número marginal 1-94.
- SUÁREZ-MIRA RODRÍGUEZ, Carlos. “Del homicidio y sus formas (arts. 138 ss)”, en: GONZÁLEZ CUSSAC (dir.)/GÓRRIZ ROYO/MATALLÍN EVANGELIO (coords.), *Comentarios reforma CP 2015*, 2ª, 2015, pp. 467-488.
- TRAPERO BARREALES, María A. *Los delitos contra la seguridad vial: ¿una reforma de ida y vuelta?* Tirant lo Blanch, Valencia, 2011.
- “La cláusula atenuatoria del art. 385 ter Código Penal: el apoyo legal para la reinterpretación de (algunos de) los delitos contra la seguridad vial”, en: SUÁREZ LÓPEZ/BARQUÍN SANZ/BENÍTEZ ORTÚZAR/JIMÉNEZ DÍAZ/SAINZ-CANTERO CAPARRÓS (dirs.), *Estudios jurídico penales y criminológicos en homenaje al Prof. Dr. Dr. h. c. mult. Lorenzo Morillas Cueva. Tomo I*, Dykinson, Madrid, 2018, pp. 1717-1738.
- “Las penas accesorias: algunas consideraciones generales”, en: GÓMEZ-JARA DÍEZ (coord.), *Persuadir y razonar: estudios jurídicos en homenaje a José Manuel Maza Martín, tomo II*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2018, pp. 689-736.

VARGAS CABRERA, Bartolomé. *Comparecencia en relación con la proposición de LO de reforma del CP en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotores y sanción del abandono del lugar del accidente*, Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, Comisiones, XII Legislatura, núm. 439, 21 de febrero de 2018.

VICENTE MARTÍNEZ, Rosario de. *Alcohol, drogas y delitos contra la seguridad vial*, Reus, Madrid, 2018.

- *Siniestralidad vial, delitos imprudentes y fuga*, Reus, Madrid, 2019.